

EL NIVEL DE CALIDAD DE NÚCLEOS TURÍSTICOS URBANIZADOS DEL TURISMO DE MASA Y LA PROPUESTA DE CIUDAD TURÍSTICA

El Caso de la Urbanización El Veril (Gran Canaria) España

Breno Storino Holderbaum*

José T. Olague de la Cruz**

Andréia da Silva Lemos***

Universidad de Las Palmas de

Gran Canaria -España

Resumen: Los problemas relacionados con el turismo de masas en núcleos turísticos urbanizados así como el crecimiento del turismo de segunda residencia que ocurren en la costa del archipiélago canario en España han sido tema de diversas investigaciones, en su mayoría de organizaciones gubernamentales y/o académicas. Este artículo surge con el objetivo de identificar y diagnosticar los problemas relativos al turismo de masas y el turismo de segunda residencia en el área de El Veril, urbanización localizada en Playa del Inglés en la isla de Gran Canaria, a través de una revisión a la bibliografía existente sobre el tema y una investigación de campo. Se busca aportar al esfuerzo de organización del uso turístico del territorio canario, dada la masificación inmobiliaria de la región del sur grancanario. Se pudo concluir que la urbanización turística de El Veril, en particular, y todo el conjunto turístico canario, en general, presentan preocupantes señales de masificación territorial y pérdida de identidad así como un envejecimiento de la planta de alojamiento. Este artículo propone asimismo la reestructuración de dichos espacios turísticos masificados en ciudades turísticas.

PALABRAS CLAVE: segunda residencia, turismo de masas, ordenación territorial, ciudad turística, Canarias.

Abstract: The Level of Quality in Tourist Urban Nuclei of Mass Tourism and the Proposal of a Tourist City: The Case of El Veril Settlement (Gran Canaria) Spain. Mass tourism and second-residence tourism problems occurring along the coasts of the Canary Islands archipelago has been subject of several research efforts, mainly by government and academic organizations. This article aims at identifying and diagnosing those problems in the area of El Veril a settlement located in "Playa del Ingles" tourist zone in Gran Canaria Island. Methodology has followed a review of the present bibliography on the subject and also a field research. The main purpose being collaborating with the efforts of organization of land management in Gran Canaria whose territory is showing signs of territorial massification and loss of identity, along with an ageing of lodging facilities. This article proposes also the restructuring of the aforementioned touristic spaces in touristic cities.

KEY WORDS: 2nd residence, mass tourism, territory orientation, tourist city, Canary Islands.

* Doctorando por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC, España). E-mail: breno.storino101@doctorandos.ulpgc.es

** Profesor Asociado de la UANL – Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey, México y Doctorando de la ULPGC, España. E-mail: jose.olagued@uanl.edu.mx

*** Doctoranda por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC, España). E-mail: lemosandreia@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

El turismo es un importante factor de desarrollo económico, principalmente en España, ya que en muchas de las comunidades autónomas de su territorio dicha actividad es la principal generadora de riqueza. Sin embargo, esta actividad que permite tal desarrollo económico acaba por transformar las ciudades de diversas formas tanto en forma negativa como positiva. La principal dificultad está entonces en lograr un desarrollo sostenible del turismo mediante una mejor ordenación territorial urbanizada o no urbanizada.

El turismo no sólo implica crecimiento económico, sino que también conlleva alteraciones o transformaciones en el territorio, en el entorno que le sirve de soporte, por lo que será necesaria su ordenación en el seno del conjunto de actividades, servicios que se desarrollan en un ámbito territorial determinado (Ariño, 2006: 33).

La relación entre el territorio y el turismo es clara e indisociable. Puede definirse al territorio como la “materia prima” para el desarrollo de la actividad turística principalmente para el desarrollo del turismo de masas y tal relación es extremadamente sensible, tanto en términos físicos (ambientales) como económicos y sociales (Dropa et al., 2008).

Diversos estudiosos del turismo en España han analizado el tema con mucha profundidad, dada la gran proporción de ocupación de viviendas en la costa de este país sirviendo como segunda residencia y la desorganización cuanto al planeamiento del crecimiento de núcleos turísticos masificados. Esta situación preocupa a las entidades y organizaciones cuya tarea es el desarrollo del turismo de una manera sostenible (Dropa et al., 2008).

Basado en estos antecedentes, este artículo surge a partir del interés por el tema y se inicia a mediados de 2007 inspirado en el trabajo colaborativo del Dr. Eduardo Cáceres Morales sobre la temática de la ordenación territorial en Canarias “Estudio de las Condiciones y Características de la Planta Alojativa Turística de Playa del Inglés”, publicado ese mismo año y que ha servido como inspiración para proponer alternativas de acción al actual turismo masificado que se ha venido desarrollando en la región. Se destaca también el uso del concepto de “ciudad turística” como aporte teórico.

El presente trabajo tiene como caso de estudio la urbanización de El Veril. Esta zona es una de las principales urbanizaciones turísticas de la Playa del Inglés en el municipio de San Bartolomé de Tirajana en la Isla de Gran Canaria, España.

Se eligió dicho espacio dada la gran área urbanizada que ocupa y por encontrarse en una de las zonas más visitadas de la isla. Se buscó poner de manifiesto los problemas y posibles alternativas de

cambio para el actual modelo de urbanización turística en Canarias con la finalidad de aportar ideas sobre un desarrollo más sostenible para el turismo de la región.

La metodología utilizada en este estudio está dividida en tres partes principales:

- 1) La primera parte se basó en una investigación exploratoria, documental, bibliográfica y estadística sobre el tema para la elaboración del marco teórico, el análisis científico del caso de estudio y la propuesta de ciudad turística.
- 2) La segunda parte consistió en una investigación práctica a través de una visita de campo al núcleo urbanizado objeto de estudio, el área de El Veril, a fin de realizar de primera mano un estudio de la urbanización y contrastar su realidad con lo dispuesto en la legislación y políticas públicas que sobre el tema de ordenación territorial turística existente. Se hizo especial énfasis en los aspectos subjetivos de calidad medioambiental, accesibilidad, condiciones de la planta de alojamiento y de segunda residencia. Dicho estudio incluyó la recolección de información a través de medios audiovisuales.
- 3) La tercera parte consistió en el análisis de la información recolectada y su contraste con los contenidos formulados dentro del marco teórico de la investigación. Se pone especial atención en aquellas diferencias encontradas en la realidad respecto a los lineamientos teóricos y legales de la ordenación turística sostenible, sirviendo éstas como punto de partida para el desarrollo de alternativas al actual modelo turístico local.

Se han considerado como objetos de estudio de esta investigación en primera instancia a la planta de alojamiento (tanto los establecimientos hoteleros como los extra hoteleros de la zona.) Objeto de análisis en segundo término también son los establecimientos comerciales complementarios del turismo al igual que equipamientos administrativos y culturales, equipamientos deportivos y de ocio, servicios en general como los centros comerciales, los restaurantes, tiendas de recuerdos y todo tipo de servicio complementario y periférico.

LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

El término ordenación territorial es un concepto moderno que en la actualidad se vincula con la planificación regional desde el punto de vista urbanístico, político y geográfico. Surge después de la Revolución Industrial con el crecimiento desordenado de las grandes ciudades.

La convulsión urbana del siglo XIX, provocada tanto por la revolución industrial como por la demográfica, puso de manifiesto la necesidad de ordenar el crecimiento mediante políticas, normativas, instrumentos y competencias públicas que constituyen el armazón de lo que conocemos como urbanismo..., sin embargo el urbanismo no es capaz por sí mismo de acabar con los problemas

demográficos y de crecimiento desordenado de las ciudades *...las técnicas urbanísticas han provocado efectos perversos en el desarrollo urbano y en la economía de las ciudades...* (Córdoba, 2006: 17).

Asimismo, Córdoba (2006) afirma que son necesarios otros mecanismos para ordenar el territorio, principalmente desde el punto de vista supralocal y de las políticas sectoriales.

...desde el principio del siglo XX se pone ya de manifiesto que ni los problemas urbanísticos, ni los derivados de la expansión urbana, pueden ser resueltos (ni abordados) exclusivamente desde la escala local. Corresponderá, pues, a lo que ha venido denominarse ordenación del territorio la responsabilidad de abordar en la escala supralocal la resolución de los problemas urbanísticos y la coordinación de la incidencia en el territorio de las políticas sectoriales (Córdoba, 2006: 17).

El concepto más conocido y utilizado para definir ese mecanismo fue concebido a partir de la Conferencia Europea de Ministros responsables de la Ordenación del Territorio (CEMAT) del año 1983, que señaló:

Para el Consejo de Europa el concepto de planificación regional/territorial es la expresión geográfica de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de la sociedad. Es al mismo tiempo una disciplina científica, una técnica administrativa y una política de responsabilidad pública a desarrollar con un enfoque interdisciplinar e integrado y dirigido tanto al desarrollo regional equilibrado como a la organización física del territorio de acuerdo a una estrategia de conjunto (Consejo de Europa, 1983: 10).

El concepto de ordenación territorial antes citado concluye que la organización física del territorio debe estar de acuerdo a una estrategia de conjunto, es decir, los objetivos. Estos objetivos también están señalados en la Carta Europea (1983), que los define como *trata de paliar los desequilibrios regionales para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, definiéndose la Ordenación del Territorio como la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad, consistente en la realización de 3 tareas básicas: delimitar el suelo urbanizable; coordinar políticas territoriales y zonificar el espacio según sus vocaciones* (Consejo de Europa, 1983: 10).

La denominación de ordenación territorial ya era utilizada antes de la definición conceptual oficial de esta terminología. Según Linacero (2009), el acto de ordenar el territorio es una actividad muy antigua, tan antigua como las primeras civilizaciones; sin embargo la ordenación territorial como materia de interés político y académico es relativamente reciente. Según el mismo hace tan sólo 30 años que se establecían las primeras definiciones consensuadas de la actividad.

Aunque la idea de ordenación del territorio es moderna, también resulta fácilmente aplicable a etapas remotas de la historia de la humanidad. De hecho, muchos historiadores se sienten cómodos

con esta expresión y la utilizan para referirse, por ejemplo, a sistemas de hábitat y asentamientos prehistóricos, divisiones del territorio en lotes en el Imperio Romano, roturaciones medievales, desecaciones de lagos y marismas en la edad moderna, reformas agrarias, etc., etc.” (Linacero, 2009: 3).

No obstante, el uso inadecuado de la terminología sólo reflejaría la primera parte de la definición antes citada. La idea moderna de esta materia surge a partir de problemas que se producirían con el crecimiento urbano en algunos países como consecuencia de la Revolución Industrial. La respuesta a estos problemas intenta ser una respuesta política, administrativa, científica y académica que trata de incorporar las diferentes facetas o aspectos de una forma conjunta. Se trata del uso de la ciencia y del pensamiento racional para regular todos los aspectos de la vida social moderna (Linacero, 2009).

Además de los conceptos oficiales a menudo utilizados en referencias a trabajos científicos y académicos y en textos públicos, hay otras definiciones de ordenación territorial que surgieron a través del tiempo, que ya incluían la moderna idea de integración entre los núcleos urbanos como ya señalaba Buruaga (1969), uno de los primeros en definir la temática en España:

Ordenación territorial es el estudio interdisciplinario y prospectivo de la transformación optima del espacio regional, y de la distribución de esta transformación y de la población total entre los núcleos urbanos con funciones y jerarquías diferentes, con vistas a su integración en áreas supranacionales” (Buruaga, 1969: 229).

Asimismo, Hildenbrand (1996) señala a través de su idea sobre el tema el aspecto transversal de la ordenación territorial que es más que una disciplina y que necesita abordarse integralmente. La misma tiene un enfoque interdisciplinario y sistémico-integral, es más que análisis sectoriales aislados y fragmentados, es un instrumento de la compleja realidad territorial que no es patrimonio de ninguna disciplina científica, son visiones parciales y complementarias, necesarias todas ellas en el proceso de ordenación territorial.

LA ORDENACIÓN TERRITORIAL TURÍSTICA Y LA PROPUESTA DE CIUDAD TURÍSTICA

La necesidad de una ordenación territorial turística

Analizar la ordenación territorial en su forma general es solamente un primer paso. Debe también tenerse un enfoque sectorial desde la perspectiva del turismo, la llamada ordenación territorial turística u ordenación del uso turístico del territorio, que involucre aspectos geográficos y considere las tendencias y evolución del sector como paso previo a la planificación turística sostenible del territorio.

Según López (1999), ordenación del territorio y turismo deberían estar íntimamente ligados pero en general la planificación turística se hace cuando el desarrollo turístico es tan intenso que únicamente se puede actuar para paliar los efectos negativos que un turismo intensivo haya podido producir sobre él, por lo que tiende más a ordenar aspectos concretos que a realizar un diseño territorial global.

Sin embargo, actualmente la intención de los estudios como los de Vera et al. (1997) es mostrar que se trabaja también con una visión de regulación anticipada de los efectos negativos del turismo en el territorio, principalmente en destinos con potencial turístico todavía no explotado. Además, también hay proyectos y planes en marcha para la revitalización y reestructuración turística territorial de destinos ya maduros y altamente urbanizados como los de Cáceres (2007), incluso en los territorios turísticos de Canarias como la nueva Ley de Ordenación del Territorio de Canarias aprobada en 2000.

De acuerdo con la Revista Vasca de Administración Pública (2007: 3): *Para evitar este problema es necesario realizar un diseño global del territorio turístico teniendo en cuenta todos aquellos instrumentos planificadores que influyen en este sector, desde aquellos que planifican el territorio en su globalidad, como los que planifican un sector concreto, como en este caso sería el turismo.*

El ordenamiento territorial turístico debe tener un enfoque transversal, es decir a partir de una visión global teniendo en cuenta que muchos otros factores, sectores y actividades influyen en este ordenamiento territorial desde su proyección, pasando por su desarrollo, y en otros casos mantenimiento o revitalización.

Según Buruaga (1969: 11) *el ordenamiento del territorio es también una aplicación en el suelo. En términos adecuados a las vocaciones y con una perspectiva de sostenibilidad global, de las políticas públicas, sean ellas desde el punto de vista económico-social, urbanístico u ambiental, tendiente a la localización, organización y gestión correcta de las actividades humanas. El ordenamiento territorial es una herramienta disciplinar que efectúa un corte transversal que afecta a todas las actuaciones públicas con incidencia territorial, dándoles un tratamiento integrado*".

Teniendo en cuenta estos factores definidos por Buruaga (1969), se puede señalar que la principal vocación y aplicación del suelo de la urbanización objeto de estudio El Veril tiene como base a la actividad de la articulación entre los diversos factores que influyen en el binomio turismo – ordenación territorial para alcanzar el desarrollo turístico sostenible como los apuntados por Vera et al. (1997).

Según Vera et al. (1997), citado por Muñoz (2004: 4), hay diversos elementos que condicionan la transformación y articulación del turismo en el territorio. Según el Autor, todos estos factores de alguna manera cohiben o facilitan el desarrollo del turismo. Estos factores y sus influencias son:

- 1) *Los recursos naturales*: afectan la localización de las actividades y usos del suelo al ser un factor de atracción y base del destino turístico.
- 2) *La estructura pre-turística y grado de integración del turismo en el territorio y la sociedad local*: la estructura espacial del turismo se sustenta en una organización territorial anterior con actividades preexistentes y en una estructura con actores sociales.
- 3) *Accesibilidad y conexión entre espacios emisores y receptores*: pueden hacer variar las escalas de referencia y replantear la competencia territorial de un destino turístico.
- 4) *Factores institucionales, económicos y culturales como elementos de carácter más global*: pueden ser determinantes, tales como el establecimiento de estrategias de desarrollo, planes u otro tipo de instrumentos indicativos desde el sector público, el conocimiento de las características estructurales de la demanda en los escenarios de mercado nacionales e internacional, y la evolución de los hábitos de consumo y las nuevas motivaciones de viaje.
- 5) *La sostenibilidad*: paradigma de referencia en los procesos de planificación del turismo, dado el interés creciente por controlar los impactos del turismo, la desorganización y la carencia de objetivos de desarrollo mediante el uso racional del territorio y de los recursos.

El turista no consume un producto turístico sino que consume la experiencia turística. En esta experiencia no sólo intervienen los aspectos concretos del sector sino que el diseño y calidad ambiental y territorial del destino turístico es decisivo en asociación con tres factores fundamentales en el mercadeo turístico: promoción, distribución y precio (Revista Vasca de Administración Pública, 2007: 4).

Teniendo en cuenta que otros factores influyen la experiencia del turista en el destino turístico deben utilizarse todas las herramientas necesarias incluso la ordenación territorial con finalidad de aumentar a la competitividad de los productos turísticos ofertados ya que *la competitividad de los productos turísticos depende sobremanera de la imagen, organización, calidad y sostenibilidad del destino geográfico en general. Esto se debe a que el producto es percibido como un todo por la demanda* (Revista Vasca de Administración Pública, 2007: 4).

En esta misma fuente (Revista Vasca de Administración Pública, 2007) se establece un diagrama que ejemplifica esta compleja relación entre turismo y ordenación territorial. Se puede observar en la Figura 1 un esbozo de la sistematización del complejo concepto de ordenación territorial turística.

Figura 1: Organigrama de la Ordenación Territorial Turística



Fuente: Revista Vasca de Administración Pública, 2007

El turismo de segunda residencia o turismo residenciado

Debe tratarse también sobre los elementos territoriales significativos que influyen en la ordenación territorial de la actividad turística en la isla de Gran Canaria. Por lo tanto, se presentan algunos conceptos y definiciones necesarios para la continuidad del marco teórico como la definición de “segunda residencia” o “turismo residenciado.”, que según expertos es un importante elemento dentro del turismo de masas de sol y playa en España y, por consiguiente, en Canarias.

Según Rodríguez Domínguez (2009: 1), el turismo residenciado tiene gran representación en el litoral español y puede causar desequilibrios en el destino. *A pesar de no ser considerado un producto turístico per se, el turismo de segunda residencia o turismo residenciado es significativo por el elevado número de turistas que optan por ese modelo y los importantes efectos multiplicadores de este volumen de población desplazada de su vivienda habitual. No obstante se ha de tener en cuenta los graves desequilibrios que se producen en el área de destino que dificultan, en cierto modo, la actuación institucional.*

Según Torres Bernier (2003: 49) el turismo residenciado o el turismo de segunda residencia se define como *...aquel que protagonizan las personas, normalmente agrupadas en unidades familiares, que, en un proceso temporal determinado, se trasladan a ciertos espacios, habitualmente destinos turísticos tradicionales, vinculándose a los mismos por largos periodos de tiempo mediante relaciones inmobiliarias,....*

Todavía no se conocen formas efectivas de control de esta clase de turismo ya que su control afectaría la libertad y los derechos individuales establecidos por la Unión Europea. Sin embargo, se ha de tener en cuenta las muchas desventajas de esta modalidad como: conflictos y tensiones entre residentes o población local; puestos de trabajo escasos y temporales, incremento del precio del suelo, cese de actividades económicas, beneficios poco repartidos; problemas en la recaudación de impuestos, gasto más elevado por la temporalidad y la necesidad de crear nuevas infraestructuras y equipamientos; impactos ambientales, apropiación de espacios colectivos y privatización del paisaje;

transformación del territorio, consumo de recursos como agua, electricidad y infraestructuras (Nebrada, 2004: 97).

Según Fernández Tabales (2004: 41) en España el turismo residenciado está poniendo en riesgo el desarrollo sostenible de áreas turísticas, *...la proliferación explosiva de las urbanizaciones de segunda residencia que están experimentando en los últimos años los ámbitos litorales y serranos, ha evidenciado la necesidad de diferenciar el tratamiento de los usos turísticos frente a los de residencia secundaria en la ordenación territorial, que hasta ahora los venía considerando elementos integrantes de una misma realidad, la ocupación del suelo vinculada al disfrute de periodos vacacionales, necesidad que en el momento actual aparece como inaplazable.*

En este contexto cabe afirmar que el “turismo residenciado” junto otros factores influyen negativamente en el uso del suelo y en la ordenación territorial de una urbanización turística provocando numerosos problemas como: especulación inmobiliaria, alteraciones en su medio ambiente, desequilibrios entre sus espacios urbanos, modificación de sus elementos más básicos como calles, aceras y vegetación, y facilitando la pérdida de su identidad y de sus atributos ambientales.

Lo anterior lleva a pensar que el turismo residenciado es una forma de turismo que sigue sin legislación específica de control y que el actual modelo existente no permite la integración mutua entre la comunidad autóctona y turistas -mucho menos permite una construcción de una ciudad turística- favoreciendo el surgimiento más construcciones turísticas aisladas a su entorno.

Una urbanización que se convirtiera en una auténtica “ciudad turística” en el sentido más amplio de la palabra tendría una identidad definida, no está formada de urbanizaciones aisladas entre sí, más que poseen características especiales o peculiaridades, es decir, que no se estaría ante una conjunción de urbanizaciones aisladas y sin conexión entre las mismas, una separación entre lo turístico y lo residencial o local.

La “ciudad jardín” y la propuesta de “ciudad turística”

El concepto utópico de la “ciudad jardín” se creó a partir del movimiento urbanístico idealizado a principios del siglo XIX por Ebenezer Howard (1850-1928), su principal libro se publicó en 1898 y concebía la idea de las ciudades jardines (Garden Cities of Tomorrow). Ese concepto urbanístico se caracteriza por:

- Desarrollos urbanos que promuevan la armonía entre el medio ambiente y la actividad humana (crecimiento urbano moderado, espacios rodeados de un cinturón vegetal).
- Al mismo tiempo que mantiene la sostenibilidad, la urbanización es estéticamente agradable.

- Mutua promoción de la privacidad y el sentido de comunidad entre los residentes (protección del entorno habitacional, tranquilidad vecinal, etc.)
- Ciudad o urbanización integral, integrada y autosuficiente: espacios públicos integradores y autosuficientes para la población (hospitales, plazas, aceras, vegetación, espacios de entretenimiento y ocio, etc.)

La propuesta sería equilibrar la idea utópica de la “ciudad jardín” al turismo masificado de las urbanizaciones turísticas de Canarias. Dicha propuesta también se basaría en utilizar del concepto de “ciudad turística”, con El Veril como ejemplo.

Se elaboró esa propuesta de creación de un modelo en Canarias con el objetivo principal de acabar con el aislamiento de las urbanizaciones canarias de turismo de masa, evitando posibles conflictos generados a partir de los diferentes intereses entre turistas y la comunidad autóctona.

Sin embargo, la implementación de este nuevo modelo de turismo como paso previo involucraría no solamente una mejora en la calidad de la oferta turística de la región, sino también un cambio en la estrategia de marketing del destino apelando a segmentos de mercado de más alto perfil. Lo anterior significaría abandonar el turismo de masas y dirigirse a aquellos turistas con mayor nivel de gasto y al mismo tiempo más exigentes y especializados.

Puede entenderse al turismo de masas como aquel turismo realizado generalmente por las personas de menor nivel económico, viajando en grupos, con gastos reducidos y con permanencia de corta duración en el destino. Aquél que se realiza masivamente por todo tipo de personas, sin importar su nivel económico por lo que no es un tipo de turismo exclusivo.

Según Cohen (1972; 1979), el turista masivo puede definirse de dos formas:

- Turista de masa organizado. Viajan en grupo con otros turistas, no necesariamente conocidos entre sí, siguiendo un itinerario preestablecido y no flexible. Estos turistas pasan buena parte de sus viajes alejados de la población local y de la cultura regional.
- Turista masivo individual. Viaja por su cuenta o con un grupo de turistas conocidos, con un paquete turístico que se compone de productos ya preseleccionados; la diferencia es que éste puede cambiar su itinerario y el tiempo de permanencia.

En relación al turismo de masas, algunos expertos en turismo han demostrado preocupación. Como Urry (2001: 23) quien considera al turismo de masa como un pseudo-acontecimiento: *...aislado de un ambiente de confort y de las personas locales, el turismo de masa promueve a los viajes en grupos guiados y sus participantes encuentran el ocio en atracciones fabricadas y con poca*

autenticidad, además gozan con credulidad de pseudo-acontecimientos y no se lleva en consideración el mundo “real” en torno de ellos.

Esta preocupación en relación al aislamiento de las estructuras del turismo practicado actualmente en Canarias, lleva a buscar nuevas formas para reestructurar a los destinos urbanos canarios que reciben este modelo de turismo. Esta intervención se vuelve necesaria con el objetivo de evitar el aislamiento por completo de la comunidad local canaria, una búsqueda por un turismo más benéfico e integrador.

El turismo, una de las industrias más grandes del mundo, es un sistema interrelacionado de actores políticos, económicos y sociales. En un contexto urbano, las ciudades turísticas se “venden como cualquier otro producto de consumo”. Integral a la venta de una ciudad turística es la producción de una imagen de ciudad “negociable”, que normalmente implica en la creación de una fantasía o escapar de las banalidades de la vida cotidiana... (Laxer, 2005: 1).

Sin embargo, no se puede pensar solamente en cómo vender la ciudad a los turistas, hay que tener en cuenta también los deseos y necesidades de la comunidad local, manteniéndola siempre integrada y participando de los beneficios traídos por el turismo en su localidad.

...Muchas cosas pueden explicar el éxito del Marketing para una ciudad turística, como “lugar suerte” en el caso de ciudades históricas, receptoras de eventos internacionales como los Juegos Olímpicos, construcción de parques temáticos, en el caso de la Disneyland o construir “tourist bubbles” en el caso de los centros comerciales interiores. Al mismo tiempo, ciertos elementos “indeseables” y “peligroso” — como el delito, la decadencia urbana, los grupos sociales marginalizados: puede volver difícil de vender esta imagen de fantasía (Laxer, 2005: 1).

Respecto al concepto de “ciudad turística”, éste ha sido definido de varias maneras. Según Salvador Anton Clavé (1998: 20) las ciudades turísticas son *ciudades pensadas y desarrolladas con finalidades estrictamente recreativas durante los dos últimos siglos y, especialmente en el caso español, a partir de la segunda mitad del actual siglo XX.*

En este contexto, para los autores de este artículo “ciudad turística” es la ciudad auténtica y única, que beneficia de forma igualitaria e integral tanto la comunidad local como a los turistas, no posee burbujas de turistas, sino espacios de integración entre lo turístico y lo local. Es una ciudad social y ambientalmente sostenible donde los habitantes locales se sienten partícipes de un turismo que es su fuente principal de recursos, la base del empleo, de la generación del intercambio cultural y social, estimulador de la paz, productor de la democracia, de la distribución de la renta e inclusión social y más allá puede ser el educador y formador de la ciudadanía regional.

PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL TURISMO Y DEL TERRITORIO DE CANARIAS

Desde el inicio del turismo moderno, más o menos en finales de los años 1950, los pueblos ribereños del Mar Mediterráneo han sufrido todo tipo de transformaciones sociales, económicas, ambientales, culturales y urbanísticas. Antes de la explosión del turismo de masas muchas de estas localidades no eran más que pequeños pueblitos estancados en el tiempo y que ya en aquellos tiempos comenzaron a ser objeto de deseo de muchos turistas procedentes de la Europa desarrollada (Mazón, 1994).

En aquellos momentos, la costa española eran muy atractiva, no solamente por evocar al sur y al sol, sino también por encontrarse relativamente próxima a los principales focos emisores de turistas, por la imagen exótica que todavía se tenía del país y sobre todo, por los precios baratos de aquella época que también ejercieron el papel de un magnífico reclamo turístico (Mazón, 1994).

A través de esta imagen exótica, tanto Canarias como el resto de la costa española, surgieron como regiones de gran potencial para el turismo de masas y de sol y playa para los europeos, fue el inicio para el turismo de masa canario, que hoy se encuentra ya maduro y ampliamente explotado.

El surgimiento del turismo de masas y de la urbanización turística canaria

Para satisfacer las necesidades de alojamiento de la cada vez más importante economía local, con un incremento constante en el número de visitantes que se desplazaban a las costas españolas, se inició un gran y complejo proceso de construcción. A partir de entonces se cambió por completo la definición para el uso del suelo y su función, comenzando por edificaciones de muy distinta tipología, desde bloques de hoteles y apartamentos, a colonias de grandes urbanizaciones de chalets, bungalós, pareados y adosados dispersos por todo el territorio, incluso el canario (Mazón, 1994).

Esta urbanización posibilitó un gran incremento de la industria de la construcción tanto en relación a la creación de nuevas viviendas como en relación a la necesidad de nuevas obras públicas que se hacían necesarias para proporcionar a las zonas litorales todo tipo de infraestructuras imprescindibles para consolidar al nuevo fenómeno social, el turismo. El incremento de la economía de la construcción y del turismo produjo otros efectos adyacentes sobre todo el conjunto de actividades económicas a él asociado.

Entonces, gracias al turismo se produjo un gran incremento de puestos de trabajo y, con ellos, gran intensidad de corriente inmigratoria hacia a estas zonas litorales. Estas fuertes migraciones provocaron la aparición de barrios de aluvión en los pueblos afectados para satisfacer por vía de urgencia la enorme demanda de viviendas. Estas zonas litorales se encontraron ante a una incontrolable eclosión urbana, propiciada por dos principales vías: por un lado, la que respondía a las necesidades de alojamiento de los turistas y, por otro, la que tenía que satisfacer el nuevo

asentamiento de los inmigrantes que llegaban al socaire de los nuevos puestos de trabajo que se estaban creando (Mazón, 1994). Este fenómeno acabó entonces por facilitar el surgimiento de nuevos retos en cuanto a la urbanización en el litoral, la ordenación territorial.

Esta multiplicación de la población fue la causa de un gran dinamismo por parte del sector inmobiliario que modificó plenamente a los pequeños pueblos del litoral bajo dos planos: la renovación del antiguo caserío y la expansión hacia las periferias sin urbanizar. De forma sistemática se renueva y sustituye el viejo caserío por inmuebles de mayor volumen edificado, por torres de apartamentos y hoteles, se rellenan solares y espacios vacíos y se amplían desmesuradamente sus radios de acción incorporando nuevos territorios al entramado urbano. En este proceso en ocasiones se ha llegado a urbanizar casi todo el territorio del término municipal. En resumidas cuentas se puede afirmar que el conjunto de todos estos factores desarrollados gracias a la manifestación del turismo dieron un magnífico impulso al crecimiento urbano de casi todos los municipios del litoral mediterráneo español (Mazón, 2001).

En este contexto es que se desarrollan las urbanizaciones turísticas en Canarias, las cuales han crecido hasta su madurez hasta la actualidad, reflejo del éxito obtenido por el turismo de masas de sol y playa español en toda su extensión mediterránea y en sus islas y Archipiélagos.

El Plan Renove y su efecto en el sur grancanario

Como consecuencia de la crisis mundial que empezó en mediados de 2007 y que deterioró la economía de forma acelerada a partir de septiembre de 2008, las principales economías desarrolladas se vieron obligadas a realizar acciones concertadas para que el sistema financiero mundial no se colapsara. La economía española fue una de las que más sufrió los daños generados por la recesión mundial pues presenta un elevado déficit exterior ya que en los últimos años ha realizado un intenso proceso inversor que necesitó de financiación extranjera. Además, el sector inmobiliario español sufre una desaceleración considerable lo que afectó sobremanera el mercado laboral pues era uno de los sectores que más generaba empleos y renta afectando también varios otros sectores de la economía. Con eso el número de desempleados ha crecido en cerca de un medio millón de personas, los bancos han restringido el acceso al crédito y muchas empresas tuvieron que cerrar sus puertas.

Frente a esta situación, el Gobierno de España presentó el Plan E – Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo -, que tiene como principal objetivo el fomento del empleo, pero que también trabajará con medidas de acciones de apoyo a empresas y familias, financieras y presupuestarias, y de modernización de la economía. Dentro de las medidas de acción para fomentar el empleo está ampliar las líneas de financiación del ICO -el Instituto de Crédito Oficial de España- y poner en marcha un plan de renovación para impulsar la rehabilitación de establecimientos turísticos que se denomina Plan Renove Turismo, que busca mejorar la calidad y sostenibilidad de las

instalaciones turísticas con la intención de aumentar la competitividad de la industria turística española. (Presidencia del Gobierno, 2009)

Con un presupuesto de 400 millones de euros para los proyectos presentados en 2009, el plan pretendía a la vez de renovar las instalaciones turísticas que están obsoletas reanimar el sector de la construcción que fue el que más sufrió pérdidas y bajas laborales por la crisis. También se actuaría de forma indirecta en servicios auxiliares como equipamientos y materiales de construcción, servicios de arquitectura, decoración, sector inmobiliario entre otros, un efecto multiplicador que sería todavía más visible si las acciones realmente lograsen aumentar la llegada de turistas pues influiría en muchos otros sectores más de la economía. (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2009)

Dado que el plan ha tenido como uno de sus objetivos mejorar el equilibrio entre el turismo y el entorno ambiental y urbanístico, implantar sistemas de calidad, nuevas tecnologías y mejorar la accesibilidad cubre una gran parte de las deficiencias apuntadas en este estudio para el caso de la urbanización turística El Veril. Hay proyectos aprobados para el municipio de San Bartolomé de Tirajana donde se encuentra dicha urbanización pero ninguno para esta zona en concreto. Sin embargo, en octubre de 2009 inauguraron una oficina del Consorcio de Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria, que está desarrollando un plan de actuación para rehabilitar el sur grancanario, buscando recuperar la infraestructura pública y también relanzar el sur turístico como zona de negocios, para atraer inversiones, tanto públicas como privadas (Ministerio de Administraciones Públicas, 2009)

Las acciones serán realizadas en todas las urbanizaciones turísticas del sur grancanario, y serán coordinadas con actuaciones de diferentes ministerios del gobierno. Con dicho plan de rehabilitación la oferta hotelera se renovará, así como los espacios públicos, mejorando la oferta turística y la calidad de vida de los moradores de la zona.

La urbanización de El Veril

Se puede ver en la Figura 2, la imagen de satélite de la zona turística de El Veril, ejemplo de altísima densidad cuanto a equipamientos turísticos de alojamiento, falta de integración entre los aspectos del medioambiente, los equipamientos complementarios y básicos necesarios para el turismo, turistas y población local.

La urbanización de El Veril está localizada en la playa del inglés, una de las más importantes y más frecuentadas playas de la isla. Cabe afirmar que El Veril representa el modelo común a la mayoría de las urbanizaciones turísticas de Canarias ya que tiene gran concentración urbana y demográfica, además porque en la zona la actividad turística es la principal actividad económica y social.

Figura 2: Imagen de satélite de la zona de El Veril



Fuente: Google Earth, 2010

La historia del surgimiento de la urbanización de El Veril se confunde con el surgimiento de otras urbanizaciones del litoral canario porque en la época de su construcción no había medios de control de la actividad turística en la región.

Todo comenzó antes de los años 1970 cuando se inició el gran flujo turístico desde el continente europeo hasta el archipiélago canario mientras se desarrollaba el transporte aéreo hacia las Islas. El año 1964 vio los primeros trabajos de urbanización en el sur de Gran Canaria, en la zona de San Agustín. Dicho plan pretendía en un principio solamente la creación de suelo urbanizable y no el aprovechamiento del sitio con fines turísticos.

La urbanización El Veril se aprueba definitivamente el 12 de diciembre de 1967. Este desarrollo preveía una superficie de 34,7 hectáreas para una población de 1.500 personas con una densidad de 29,7. El proyecto fue promovido por la familia Del Castillo, empresarios dueños de constructoras y alojamientos. El Veril surge desde un principio con la idea de destinarse a generar una oferta turística masiva.

EL DIAGNÓSTICO DE LA CALIDAD DE LA ZONA TURÍSTICA URBANA DE EL VERIL

En cuanto a la actual situación de la calidad turística de la zona modelo utilizada como referencia, en general la zona turística de El Veril está obsoleta, principalmente en cuanto a su planta de alojamiento, siendo que en su gran mayoría, más del 71%, de sus más de 11.200 plazas distribuidas entre sus 45 establecimientos hoteleros y extrahoteleros ya tienen más de 25 años. Se puede percibir desde afuera su edad por las características de los bloques típicos de los años 1970 y que necesitan de una profunda revitalización.

La planta alojativa

Hoy, el 68% de las plazas son extra-hoteleras en la zona de El Veril, formadas en su gran mayoría por bungalós, apartamentos de alquiler y muchas veces utilizados como segunda residencia conformando plazas que poco pueden ser controladas por las instituciones públicas de turismo.

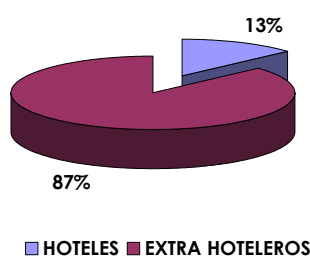
La composición de la planta de alojamiento

La planta de alojamiento de El Veril se encuentra compuesta en su mayoría por establecimientos extra-hoteleros entre los cuales se destacan los apartamentos, seguidos por los hoteles. Su planta es muy significativa teniendo en cuenta la pequeña parte territorial que ocupa y por encontrarse la misma compuesta de un total de 4.421 unidades que por su cuenta poseen 11.951 plazas.

En los Gráficos 1 y 2, se observa la composición de la planta de alojamiento de El Veril.

Gráfico 1: Tipos de establecimientos

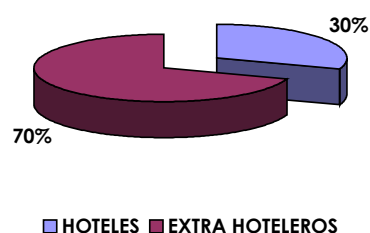
ESTABLECIMIENTOS POR TIPO



Fuente: Elaboración Propia

Gráfico 2: Plazas por establecimientos

PLAZAS POR TIPO DE ESTABLECIMIENTO



Fuente: Elaboración Propia

Establecimientos hoteleros

La planta de El Veril se encuentra compuesta con pocos hoteles, como se observa en la Tabla 1.

TABLA 1: RELACION DE ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS EN 'EL VERIL'					
No.	Nombre	Dirección	Estrellas	Unidades	Plazas
01	BEVERLY PARK	HAMBURGO, 10	3	497	937
02	PARQUE TROPICAL	ITALIA, 01	3	234	445
03	IFA HOTEL CONTINENTAL	ITALIA, 02	3	383	728
04	EL ESCORIAL	ITALIA, 06	3	250	558
05	CASERÍO	ITALIA, 08	4	170	236
06	PLAYA DEL INGLÉS	ITALIA, 21	3	189	412
07	LUCANA	SOL, 01	4	163	312
	TOTALES			1886	3628

Fuente: Patronato de Turismo de Gran Canaria, 2007

Así pues la oferta de alojamiento de El Veril está compuesta por 7 hoteles que arrojan un total de 1.886 unidades y 3.628 plazas.

Establecimientos extrahoteleros

Asimismo, esta está compuesta por 47 establecimientos extrahoteleros que arrojan un total de 2.535 unidades y 8.323 plazas.

Existe una proporción de 0,74 unidades hoteleras por cada unidad extra-hotelera mientras que en relación a las plazas, la proporción es de 0,44 hoteleras por cada plaza extra-hotelera.

Categorías de los elementos de la planta de alojamiento

La totalidad de los establecimientos de alojamiento en El Veril se encuentran en las categorías de 3 ó 4 estrellas. Mientras que respecto a los establecimientos extra-hoteleros existen dentro de todas las categorías desde 1 hasta 3 llaves.

La mayor parte de los hoteles son de 3 estrellas (5) y la menor parte son de 4 estrellas (2). Con respecto a los establecimientos extrahoteleros la mayoría se encuentran en la categoría de 2 llaves (26) le siguen los de 1 llave (17) y los menos presentes son los de 3 llaves (4).

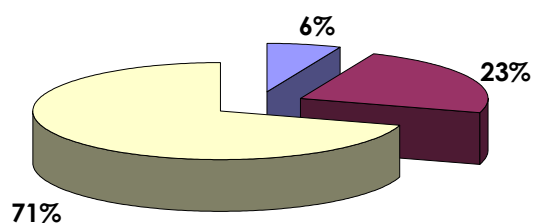
También se debe tomar en cuenta que además de estas clasificaciones de los establecimientos, la falta de conservación y la edad de la planta de esta zona influyen en esta clasificación, ya que establecimientos de edad avanzada y deteriorados por la falta de conservación pueden ser clasificados por la propia demanda y por expertos del mercado como menor que la divulgada por sus inversores.

Conservación y edad de la planta de alojamiento

La mayor parte de los establecimientos se encuentran en rangos de edad superiores a los 25 años mientras que sólo un pequeño porcentaje de los mismos fueron construidos hace menos de 15 años. Por lo cual puede entenderse que la planta es antigua.

Se puede observar en la Gráfico 3 que la mayor parte de la planta de la zona turística de El Veril surgió a mediados de la década de 1980, es decir, como la mayor parte de las zonas turísticas de Canarias es antigua y necesita de una profunda revitalización y cambio de concepto para enfrentar la competencia turística en un futuro próximo.

Gráfico 3: Edad de la Planta Alojativa

ESTABLECIMIENTOS POR EDAD

■ < 15 años ■ 16 a 24 años ■ > 25 años
 Fuente: Adaptado de Cáceres, Casado et al. (2007)

Además, la gran mayoría de los alojamientos de la planta de la zona no han pasado por una revitalización o modernización. Muchos de los alojamientos se mantienen de la misma forma en que estaban 16 a 25 años atrás.

Estándar de densidad de la planta de alojamiento

El Decreto 10/2001 del 22 de enero sobre Estándares Turísticos de Canarias establece los estándares mínimos de densidad turística en la Comunidad Autónoma.

Los artículos 4, 5 y 6 del decreto sobre estándares turísticos rigen lo relativo a la concentración de huéspedes en una parcela destinada al alojamiento turístico. En este caso la densidad mínima es de 60 m² por plaza, en algunos casos la misma ley dispone que dicha densidad pueda bajar hasta 50 m² si se dan ciertas circunstancias especiales.

Se puede observar en la Tabla 2 un diagnóstico de la situación de densidad con respecto a cinco principales hoteles en El Veril.

TABLA 2: DENSIDADES EN LOS 5 PRINCIPALES HOTELES EN 'EL VERIL'				
HOTEL	PARCELA	SUPERFICIE	PLAZAS	DENSIDAD
BEVERLY PARK	84 - 85	16.100 m2	937	17,18
PARQUE TROPICAL	80 - 82	13.250 m2	445	29,77
IFA H. CONTINENTAL	77 - 78	17.280 m2	728	23,73
EL ESCORIAL	31	10.000 m2	558	17,92
CASERÍO	32	4.970 m2	236	21,06
Fuente: Elaboración Propia				

En el caso de El Veril se aprecia un fenómeno de aprovechamiento feroz del espacio de parcelas que tiene cada alojamiento turístico. La totalidad de los alojamientos aprovechan al máximo cada metro cuadrado de su parcela para sus instalaciones y en varios casos el tamaño de las parcelas queda muy por debajo del mínimo necesario para el adecuado hospedaje de los clientes.

Estándares de equipamientos complementarios

De acuerdo con el artículo 17 del mencionado decreto sobre estándares turísticos todos los alojamientos deberán contar al menos con: aparcamiento privado de turismos; andenes dentro de la parcela para subida y descenso de pasajeros; una o más piscinas; zona de terrazas destinadas a solárium y depósito de contenedores de residuos sólidos.

Todos los equipamientos antes mencionados deberán tener determinadas características establecidas dentro del propio decreto. Asimismo, todas aquellas zonas que no se utilicen para dichos equipamientos deberán destinarse ya sea a zonas verdes o instalaciones deportivas, de acuerdo a determinados parámetros.

La mayor parte de los establecimientos en El Veril no cuentan con aparcamientos adecuados, ya que son pocos los lugares donde se pueden estacionar los coches, la mayoría de los visitantes los colocan en las calles adyacentes, mucho menos podrán encontrarse espacios destinados a las personas con discapacidades.

El caso de los andenes es mucho más dramático ya que de acuerdo al estándar mínimo cada establecimiento debería contar con espacio suficiente para la maniobra de dos autocares y dos turismos simultáneamente.

La mayoría de los establecimientos se limitan a tener una minúscula puerta de entrada ante la cual deben por igual arreglárselas para ascenso y descenso de pasajeros, turismos y autocares. Los hoteles son los únicos que parecen atender a este requerimiento, sin embargo la mayoría sólo disponen de andenes muy reducidos donde de ninguna manera podrían maniobrar ya no dos sino siquiera un autocar que estuviera recolectando o distribuyendo visitantes.

Respecto a las piscinas y solarium, el estándar establece un mínimo de 1 metro cuadrado por plaza. Frecuentemente los alojamientos incumplen dicha norma dejando espacios de menos de 1 metro cuadrado por plaza para sus huéspedes. Este fenómeno se observa especialmente en aquellos hoteles y extra hoteles de mayor capacidad.

Red viaria, accesibilidad y estándares turísticos mínimos

La estructura y red viaria

Siendo uno de los primeros desarrollos turísticos de la zona sur de Gran Canaria, El Veril se encuentra entre los primeros a los que se accede cuando se visita la zona desde el norte de la isla y la zona del Aeropuerto. La vía principal de acceso a la urbanización es a través de la Carretera General GC – 500 la cual se puede tomar desde la Autopista GC – 1 y con la cual conectan dos

accesos con la red viaria interna. El primero a través de la calle Hannover y el segundo a través de la calle El Escorial. Si bien en realidad sólo el acceso de la calle El Escorial provee de un acceso a la mayor parte de la urbanización ya que la pequeña calle Hannover sólo sirve para acceder a la calle Hamburgo. El otro acceso principal es la Av. de Tenerife que conecta con el resto de Playa del Inglés. El Veril cuenta con una red viaria bastante sencilla en cuanto al número de vías que la conforman.

Debe observarse que en el caso de la calle Frankfurt, si bien aparece en todos los planos que se pueden conseguir de la zona, en realidad no existe físicamente al estar ocupada por el lecho seco de un arroyo. Como se puede ver en el Mapa 1, la accesibilidad a la zona de El Veril

Mapa 1: Plan callejero de El Veril



Fuente: Páginas Amarillas, 2007

Asimismo existen varios andadores peatonales, los principales conectando el Pº de Costa Canaria con la GC – 500 y las Avenidas Sargentos Provisionales y de Gran Canaria. El mayor de todos es el propio Pº de Costa Canaria el cual se encuentra totalmente peatonalizado en la zona que toca a El Veril. A este paseo puede llegarse a través de una serie de accesos peatonales que lo unen con la Av. de Madrid.

La mayor parte del tráfico rodado se mueve a través de las calles de El Escorial y por las avenidas de Tenerife, de Madrid y de Italia, que son las que registran una mayor cantidad de coches y tráfico de transporte de pasajeros.

Los estándares oficiales mínimos de valoración de la estructura viaria y accesibilidad (Capítulo III del Decreto 10/2001 de 22 de enero sobre Estándares Turísticos de Canarias) en el artículo 13, consideran la existencia de carreteras que existan dentro o colindantes con las urbanizaciones turísticas. En el caso de El Veril se tiene colindante a la carretera general GC – 500.

Según los criterios legales dicha carretera debería estar separada de la urbanización por amplias franjas laterales arboladas, así como otras disposiciones anti-ruido, barreras anti-cruce y todos los pasos a desnivel necesarios para mitigar el efecto barrera entre ambos márgenes de la urbanización. Ninguno de estos elementos se encuentra presente en la zona investigada ya que salvo una pequeña acera existente no hay ningún otro elemento que separe a la carretera de la urbanización. Debe señalarse que efectivamente existe un paseo marítimo totalmente peatonal dentro de los 300 metros que lindan con la costa.

De acuerdo también con el artículo 14, la red viaria interior debe tener ciertas características que en El Veril no se cumplen. Por ejemplo, en cuanto a los objetivos cabe señalar que en algunas zonas de la urbanización ésta no transmite tranquilidad ni confianza alguna. Respecto a la carga y descarga de mercancías se observa a todo lo largo y ancho de El Veril que casi ninguno de los establecimientos contempla la existencia de zonas para carga y descarga de mercancías. La mayor parte de los hoteles y extra hoteles mueven sus abastecimientos a través de una puerta principal que da sin más a la calle exterior. Dicho también, que la red viaria difícilmente ayuda a percibir siquiera la existencia de la costa, los accesos al paseo marítimo son contados y su relación con la costa es de un desnivel considerable. Es difícil establecer si la gente que circula por la zona llega a comprender bien el sitio ya que abundan los cambios arbitrarios de sentido de circulación o que existen avenidas de sentido doble que desembocan a calles de un solo sentido.

La red viaria interior falla en algunos casos al establecerse fondos de saco en los cuales los autocares turísticos tienen serios problemas para llevar a cabo la recogida o descarga de pasajeros. Se puede ver ejemplos de fallas en relación a la ordenación de la red viaria y accesibilidad a los turistas en la Figura 3, Autocares y turismos pelean por transitar, ya en la Figura 4, la mayor parte de los alojamientos tienen como único acceso una estrecha puerta que da a la calle.

Figuras 3: Tráfico Turístico



Figuras 4: Acceso único a la calle



Fuente: Elaboración Propia, 2007

Hasta cierto punto las avenidas Italia y Madrid incumplen la normativa de evitar los trazados largos y rectos que inciten a las altas velocidades, ya que la ausencia de glorietas en las mismas en la mayor parte de sus cruces en la zona incita a los conductores a ir demasiado rápido.

El transporte público

El Veril, plenamente insertado en la zona turística del sur de Gran Canaria, es atendido por el transporte interurbano de Gran Canaria. La empresa GLOBAL SU cuenta con una estación en la urbanización y asimismo se encuentra una parada de taxis en el acceso de la avenida de Tenerife. Asimismo, gran parte de los turistas que visitan la zona son traídos y llevados por autobuses fletados o propiedad de los distintos turoperadores.

La mayor parte del transporte público que circula por la zona utiliza las vías principales de la urbanización por lo cual se ven autobuses interurbanos circulando a lo largo de las avenidas de Tenerife, de Madrid y mayormente por las avenidas de Italia y calle El Escorial, ya que en esta última se encuentra la estación de la auto-línea.

La red peatonal

Como tal, salvo por la existencia del Paseo de Costa Canaria, El Veril carece de un sistema de red peatonal acorde con una buena calidad turística. Las áreas de circulación peatonal se cruzan constantemente con la red viaria y resulta engorroso para los visitantes poder visitar los diferentes sitios de la urbanización sin tener que estarse cruzando constantemente con vehículos. Las aceras son pequeñas, sin vegetación y constantemente el peatón ve obstáculos como las farolas, las cabinas telefónicas o los contenedores de basuras que reducen el paso franco.

En la Figura 5 se puede observar ejemplos de los muchos obstáculos en la red peatonal de la zona que dificultan el acceso de los turistas a la playa y a otros equipamientos básicos y complementarios a la actividad del turismo.

Figura 5: Ejemplos de los obstáculos en la red peatonal



Fuente: Elaboración Propia, 2007

Los aparcamientos

Los estándares oficiales establecen determinadas características sobre los aparcamientos existentes en las urbanizaciones turísticas (Artículo 15). Sin embargo, la zona presenta una serie de deficiencias importantes en este sentido ya que la mayor parte de los establecimientos no cuentan con aparcamientos suficientes o definitivamente no cuentan con aparcamiento, llevando a sus empleados y/o clientes a tener que buscar sitio sobre las mismas calles y avenidas del lugar. En el

sitio tampoco se observan edificios que estén destinados a los vehículos. En varios puntos de la urbanización existen una serie de espacios destinados a aparcamientos, siendo el principal de ellos el ubicado en la Plaza de Miramar que sin embargo no cumple con la normativa de estar fuera del itinerario preferente y tampoco cuenta con vegetación incorporada para mejorar su imagen.

Se puede observar en la Figura 6 ejemplos de la falta de espacio para aparcamiento en las calles cerca de los hoteles y de la playa.

Figura 6: Falta de espacio para aparcamiento



Fuente: Elaboración Propia, 2007

Nivel de los servicios y equipamientos turísticos

Los servicios y equipamientos de una urbanización tienen unos estándares o parámetros que se ha de tener en cuenta para la población y al uso que esa población como organización compleja demanda, sea que estos estándares son asignaciones mínimas de dotaciones con relación a la población residente necesarias para satisfacer sus necesidades y cuyo objetivo principal es la de marcar un límite de calidad que cubran las exigencias de una determinada sociedad.

Teniendo en cuenta que El Veril es una zona donde se desarrolla una actividad turística, los equipamientos deben atender de forma específicas a las necesidades de la población de este tipo.

Nivel de los equipamientos prioritarios del turismo

Se entiende por equipamientos prioritarios del turismo todos aquellos esenciales para la existencia, manutención, sostenibilidad y supervivencia del mismo. Existen desde el punto de vista cualitativo tres campos prioritarios de necesidades para la conformación de una ciudad turística adecuada. Tres aspectos que serán diagnosticados en la zona:

- ✓ Equipamientos sanitarios.
- ✓ Equipamiento referido a la seguridad ciudadana.
- ✓ Equipamiento comercial.

Equipamientos sanitarios

De acuerdo a los estándares legales, El Veril debería contar con un Centro de Atención Primaria de 119,51 m² con al menos 1 facultativo, auxiliares, equipo, ambulancia y servicio de urgencias. La situación observada en cambio es que la zona no cuenta con centros de salud pública, existen solo clínicas privadas, el centro de salud más cercano se encuentra en la zona del faro de Maspalomas a alrededor de 5 kilómetros de distancia.

Si existiera alguna emergencia en la zona o de alguna persona que necesite atención son trasladados al centro de salud que se encuentra cerca del faro. Cabe recalcar que la zona no cuenta con una ambulancia permanente.

Equipamientos de seguridad ciudadana

La zona de El Veril debe contar con una estación de policía, una estación de protección civil y una estación de salvamento dentro de un radio de 10 a 15 kilómetros. No hay presencia policial fija en El Veril, el puesto de policía local más cercano se encuentra en la zona de Maspalomas y tiene un radio de patrullaje desde Arguineguín hasta Aldea Blanca que incluyen 15 a 20 policías diarios cada turno. Cabe mencionar que en la zona se encuentra la comisaría de la policía nacional.

La Cruz Roja –que se encargan de la señalización de peligrosidad en el uso de las playas- se encuentra también alejada de la zona. No se encuentra ningún servicio de salvamento o socorrismo pues como una urbanización litoral debería de contar con ese servicio.

Con respecto a las oficinas municipales sólo se pueden encontrar en la zona del faro, El Veril por sí mismo no cuenta con ninguna oficina.

Equipamientos comerciales

De acuerdo a los estándares mínimos de calidad de la zona debe contarse con al menos un centro comercial de 7.170,60 m² para atender a la población turística. La urbanización cuenta con 4 centros comerciales de diversos tamaños que satisfacen bien el estándar mínimo para la urbanización.

Si bien los centros comerciales Kasbah y Metro no se encuentran técnicamente en la urbanización, están perfectamente integrados dentro de la oferta comercial a la que tienen acceso los turistas que se alojan en la zona. La mayor parte de los centros comerciales se ubican en el poniente de la urbanización de modo que el extremo oriente de la misma queda relativamente desatendido.

Los lugares de aparcamiento son bastantes escasos, no mantienen una proporción adecuada a la capacidad de la misma como en toda la zona tanto para los vehículos privados de los clientes como para el suministro de mercaderías.

Todos los centros comerciales, con excepción del centro comercial Marieta que se encuentra vinculado al apartotel Valentín Marieta, son particulares.

Nivel de los equipamientos complementarios al turismo

Se consideran equipamientos complementarios aquellos que, aunque siendo necesarios para asegurar un nivel de calidad urbano adecuado para el turista, no son prioritarios es decir que complementan a una oferta turística ya existente: equipamientos en espacios libres (plazas, parques, deportivos y otros), equipamientos de interés público y social (restaurantes, bares, teatros, cines, museos y de servicios generales de ocio y recreativos) y todo el tipo de equipamiento que también ofrezca servicios a los turistas.

Equipamientos complementarios de interés público y social

En los núcleos poco desarrollados debe haber al menos un centro de información de la actividad turística y también información de donde se encuentra el centro administrativo más próximo, deben estar en un radio de influencia entre 15 y 20 kilómetros del núcleo. En El Veril no hay centro de información turística, el centro administrativo más próximo se encuentra en la zona del Faro de Maspalomas, a 4,7 Km. de distancia.

En el caso de los centros culturales no hay una regla general un estándar mínimo y en este caso no hay un centro de este tipo.

Equipamientos complementarios, deportivos y de ocio

En el caso de los espacios deportivos y de ocio no hay normas de estándares mínimos que afirmen la necesidad de espacios deportivos y de ocio, comunes y públicos en la zona. Sin embargo en El Veril no hay espacios de ese tipo, solamente los privados.

Esos equipamientos deportivos y de ocio fuera de las limitaciones de los grandes hoteles y bungalós son esenciales principalmente para que se de la interrelación entre turistas y población local, además de traer a la urbanización más vida y belleza con actividades al aire libre.

Equipamientos complementarios como zonas verdes

Las zonas verdes de ciudades turísticas, como los parques, deben tener como mínimo 5 metros cuadrados por habitante, en el caso de El Veril, que tiene 11.951 habitantes, debería ser de 59.755,00 m².

Sin embargo posee solamente un parque, el Parque de Europa, que mide 10.895 m², presenta área verde y espacio pavimentado pero como se observa en la Figura 7 este parque está abandonado, la vegetación está descuidada, no hay espacios para descanso y hay indigentes habitando en el área.

Figura 7: Único parque de El Veril abandonado a indigentes



Fuente: Elaboración Propia, 2007

Por todo el paseo marítimo hay áreas verdes, bancos para descanso, basureros a cada 100 metros y dentro de un padrón aceptable, con la excepción de las zonas más hacia el oriente.

Equipamientos complementarios de uso del litoral

La zona de litoral debe estar acompañada de instalaciones complementarias ligadas a los servicios de la playa, como balnearios, zonas de información o de primeras ayudas, quioscos de venta de bebidas y revistas, y accesos adecuados.

La playa de El Veril cuenta con balnearios a sistema de pago, un quiosco de venta de bebidas, hay un centro comercial en el paseo marítimo, donde hay restaurantes y tiendas para los turistas, está cerca de la estación de autobuses y de un punto de taxi.

La calidad medioambiental

El Veril no tiene ninguna zona verde significativa en sus espacios públicos, ya que las disponibles están todas dentro de los centros de alojamiento y en los demás espacios privados. Esta afirmación en un tanto difícil de aceptar sin una cierta indignación, ya que debe llevarse en consideración que esta única urbanización posee más de 11.000 plazas, que es más que muchos destinos conocidos por el mundo.

Debe pensarse no solamente en el volumen de turistas que se puede recibir o en el gasto total efectuado por los turistas que se recibe, sino también en la manutención y sostenibilidad de ese turismo, mientras que la calidad turística ofrecida a esos turistas está directamente relacionada a la manutención de ese turismo.

Valoración de la calidad medioambiental

La gran mayoría de las zonas verdes están en los espacios privados como en los hoteles y en los centros de ocio. Algunas pocas calles tienen los árboles previstos en el plan de planeamiento del ayuntamiento y sin espacio suficiente en la acera para la plantación de los mismos. Los pocos espacios reservados para los árboles que hay, no están ocupados y si están ocupados, no tienen la distancia necesaria para el paso de las personas con un cierto confort.

En El Veril no hay un alto grado de confort medioambiental, tanto por la cantidad de las zonas verdes cuanto por su cuidado y limpieza. Como se puede observar, las vías y los jardines del área necesitan de un urgente mantenimiento y una necesaria revitalización. La única plaza encontrada está totalmente abandonada, cuenta con un antiguo establecimiento también abandonado que aparenta hasta un sentimiento de falta de seguridad y abandono. Algunas de las vías de acceso a la playa están en un proceso de deterioramiento grave necesitando de un urgente reparo. La limpieza de forma general es razonablemente buena, pero algunas áreas abandonadas y de difícil acceso y poca limpieza son significativas.

La falta de mantenimiento, la falta de zonas verdes y la falta de un mayor cuidado con las zonas públicas como los accesos a la playa, las zonas marginales a los centros privados y las aceras son los principales problemas medioambientales de la zona y se hace necesaria una pequeña revitalización de los espacios públicos, siendo que son problemas de fácil resolución.

El tráfico intenso de coches, las dificultades de acceso a la playa y el hecho de que haya contenedores de basura en plena calle transmiten un sentimiento de poca calidad medioambiental al turista. En las fotos se puede observar la dificultad en llegar a la playa, la basura a muestra en la calle y algunos errores de planificación urbana que dificultan el tránsito de personas.

Algunos de los jardines de la zona bien cuidados, la buena limpieza de las calles en general, pero se puede ver también la proximidad de algunas calles de la playa, no respetando la distancia mínima exigida en el plan del ayuntamiento que es de 300 metros.

CONCLUSIONES

Muchas regiones del mundo encuentran en el turismo una opción de desarrollo económico que les permite el aprovechamiento de los recursos que existen en sus territorios. Esto obliga a cualquier destino turístico a que este aprovechamiento se realice de acuerdo a criterios de turismo sustentable para garantizar que los beneficios obtenidos de esta actividad económica satisfagan no sólo necesidades presentes sino venideras.

La actividad turística se encuentra vinculada en todo momento al territorio en el cual se desarrolla, constituyendo éste el principal recurso para que ésta pueda llevarse a cabo. De ahí pues que la administración pública tenga entre sus deberes y obligaciones la de la ordenación territorial. Dicha ordenación, debe llevarse a cabo de forma integral e involucrando a todos los actores que participan del uso de los recursos del territorio. Desde la perspectiva sectorial del turismo, el enfoque de la ordenación deberá tener en cuenta la articulación de distintos factores: recursos naturales, estructura pre-turística, accesibilidad y conexión entre espacios emisores y receptores, factores institucionales, económicos y culturales, todo lo anterior dentro del paradigma de la sostenibilidad previendo los impactos de la actividad turística sobre el territorio.

Dado que el turista es un consumidor de experiencias más que de recursos territoriales per se, el factor de la calidad ambiental incide directamente sobre la satisfacción de éste. La ordenación territorial se convierte entonces en una manera de aumentar la competitividad del destino turístico a través de la articulación de los distintos elementos en los que el turista se basa para construir su experiencia.

De acuerdo a los elementos antes mencionados puede construirse una propuesta de ciudad turística sostenible. Se entiende a dicha ciudad como aquella que es resultado de una ordenación territorial integral y transversal y está concebida para satisfacer las necesidades y expectativas tanto de la comunidad local como de los turistas que la visitan. La ciudad turística sostenible es un espacio de encuentro en interacción positiva entre lo turístico y lo local, posee una identidad definida e integrada en oposición a la colección de particularidades aisladas de las urbanizaciones del turismo de masas. La movilidad, eficiencia energética, reciclaje edificatorio, innovación urbana, manutención del espacio público, además de innovación y renovación de sus potencialidades y atractivos, garantizan su sostenibilidad y competitividad en el futuro.

El archipiélago canario a pesar de su ubicación geográfica no ha sido ajeno a las pautas de desarrollo turístico que se pusieron en práctica en los destinos de sol y playa españoles desde la segunda mitad del siglo XX. Caracterizado dicho desarrollo por una masificación en la cual privaron criterios especulativos más que medioambientales para el aprovechamiento del territorio y de los litorales. Las consecuencias más palpables de dicha evolución las constituyen por un lado la perturbación del equilibrio ecológico y por otro el deterioro de la planta de alojamiento que en

conjunto reducen la calidad de la experiencia para los turistas que visitan el sur grancanario, cuyo perfil, por otro lado se ha venido modificando con el paso del tiempo. El turismo de segunda residencia ha venido a aumentar la complejidad de los problemas de masificación.

El Veril, que si bien no constituye la totalidad del sur grancanario, sí forma parte integral de la zona turística urbana de Playa del Inglés y constituye en sí mismo la ejemplificación de la evolución y problemática enfrentada por muchos destinos de sol y playa en el litoral español. Por lo que al diagnosticar su calidad turística pueden obtenerse elementos clave que coadyuven a los planes de renovación emprendidos actualmente por la administración pública con competencias en turismo.

Primeramente, debe reconocerse que cualquier actuación que se realice desde el ámbito de la ordenación territorial turística en Canarias deberá insertarse en un cambio de estrategia a nivel nacional y regional. Dicha estrategia deberá caracterizarse por un alejamiento del modelo masivo de desarrollo turístico en favor de una diversificación apelando a segmentos de turistas de mayor calidad que complementen su experiencia consumiendo servicios y actividades turísticas más sostenibles y se basen en recursos distintos al sol y playa que hasta ahora ha caracterizado a la oferta turística canaria.

Al igual que el resto de urbanizaciones turísticas del sur grancanario, tanto Playa del Inglés y particularmente El Veril han crecido como enclaves aislados para los turistas, los cuales de forma masiva visitan la zona atraídos por el sol y la playa. Dicho crecimiento de estas urbanizaciones ha sido desconectado de los núcleos urbanos originales por lo que visitantes y población local no experimentado nunca una verdadera integración, la cual se constituye en uno de los principios básicos de la sostenibilidad. Así pues si se pretende redefinir el desarrollo turístico de la zona deberá realizarse con una perspectiva integradora entre residentes locales y turistas. La opción de convertir a El Veril y al resto de Playa del Inglés en una auténtica 'ciudad turística' aparece como una opción viable y sostenible.

La envejecida planta de El Veril constituye su principal problema por cual se vuelve urgente su renovación y modernización, principalmente en lo que se refiere a los estándares de densidad y de las características de los equipamientos complementarios. Por lo que respecta a la accesibilidad del lugar, debe apostarse a la integración de la zona con el resto de núcleos urbanos del sur grancanario y acabar con la separación entre las áreas turísticas y las zonas residenciales para que tanto la población local, turistas se integren en pleno respeto al medio ambiente de los espacios comunes y complementarios del turismo, creando a fin de cuentas una verdadera ciudad turística.

Finalmente, a partir de estas conclusiones se deberían hacer algunos cuestionamientos cuanto a la propuesta de transformación de El Veril en una ciudad turística, ahora de una forma más concreta ¿Cómo se convertiría a El Veril y la playa del inglés en una verdadera ciudad turística?, es decir,

¿Qué cambios prácticos deben hacerse en la urbanización para llegarse a tales objetivos? y además ¿Cómo se integrarían estos cambios concretos a un plan de renovación?

Se llegaría a un total de 4 propuestas de cambios concretos estructurales y logísticos en el turismo de Canarias:

- La planta de alojamiento: reestructuración y modernización completa de modelo y de estilo en su organización.
 - o Por parte de la administración pública debe sustituirse el actual modelo que privilegia los complejos destinados al turismo masivo, por un modelo mucho más individualizado y exclusivo en búsqueda de proporcionar experiencias personalizadas a los turistas en diversos segmentos sin dejar de lado la convivencia con la población local. Por su parte la iniciativa privada debe crear nuevos tipos de experiencias utilizando alojamientos temáticos, estructuras de ocio distintas y la utilización de nuevas tecnologías y modernización con el fin de promover la innovación en la hostelería local, basados en el concepto actual de competitividad;
 - o El nuevo estilo de la planta tendría como base el concepto de ciudad turística, es decir, proporcionaría una integración transversal con los otros servicios complementarios de la ciudad: residentes locales y turistas tendrían acceso libre e igual a las instalaciones turísticas, acceso a los espacios verdes comunes, se promocionaría acciones y eventos de integración entre población local y turistas entre otras acciones conjuntas entre gobierno y prestadores de servicios turísticos.
 - o De parte de la iniciativa gubernamental, sería necesario promover la profesionalización de la hostelería local, incentivando el establecimiento de grandes redes de hostelerías internacionales y nacionales, además de un mayor control legal sobre establecimientos turísticos familiares no profesionalizados y los de segunda residencia;
- La red viaria, la accesibilidad y los estándares turísticos mínimos: reestructurar y Implementar nuevos servicios con base en los conceptos de ciudad turística desde mejorar el tráfico, la accesibilidad y crear formas de control de estándares como:
 - o La administración responsable debe crear un mayor número de equipamientos para aumentar el atractivo para los peatones y las vías a fin de aumentar el tránsito de población local y turistas, incluso mayor uso de la bicicleta con vialidades alternativas. Debe promoverse también la integración de instituciones gubernamentales y privadas para aumentar el tamaño de las aceras, el uso de árboles e incentivar el comercio local en las redes urbanas turísticas, incluso con incentivos fiscales;

- o Un esfuerzo conjunto de gobierno e iniciativa privada debe promover la sustitución o la reestructuración de los centro comerciales existentes incentivando su integración con las calles y vías ya existentes, desincentivando el aislamiento de estructuras a través de medios legales.
- o La autoridad debe incentivar que los establecimientos integren el tráfico dentro de sus instalaciones a la estructura urbana dejándolo en conformidad a las funcionalidades del núcleo de la ciudad turística;
- o Las administraciones correspondientes deben crear estándares turísticos mínimos más rígidos para hoteles y todos los establecimientos turísticos y complementares según las nuevas exigencias del nuevo plan de renovación del turismo local, principalmente a fin de inhibir el turismo de segunda residencia y las aberraciones estructurales y sociales provenientes de la masificación del turismo local;
- o Separar el tráfico privado del público, tener como prioridad siempre la comodidad y el paseo de turistas y población local, adecuando la estructura de aceras y vías a las necesidades de paseo, turismo y descanso, diferentemente del modelo actual que prioriza la privatización del tráfico y vías a estructuras turísticas aisladas;
- Los servicios y equipamientos turísticos: promover la integración de la población local y los turistas a través de los servicios y equipamientos turísticos:
 - o Incentivar al sector privada a crear nuevos servicios y equipamientos turísticos que tengan como objetivo atraer un turismo más diversificado y de mayor calidad;
 - o De forma conjunta entre la iniciativa privada y la pública debe promoverse la existencia de servicios y equipamientos turísticos que tiene el objetivo de atraer tanto turistas como población local a fin de su integración;
- La calidad medioambiental: Como esfuerzo conjunto de los sectores público y privado debe promoverse la calidad ambiental a través del turismo ya que significa promover la calidad de vida de la población local al mismo tiempo que promueve la calidad del turismo y su sostenibilidad:
 - o Promover primeramente todos los demás cambios concretos;
 - o Incentivar la calidad de vida en todos los ámbitos y locales;
 - o Incentivar el uso de áreas verdes, promover iniciativas de la lucha contra el cambio climático y a favor a sostenibilidad ambiental

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ariño, O.** (2006) "Ordenación del territorio y turismo: un modelo de desarrollo sostenible del turismo desde la ordenación del territorio". Atelier, Via Laietana 12, Barcelona
- Buruaga, G.** (1969) "Ordenación del territorio. El caso del País Vasco y su área de influencia". Guadiana, Madrid
- Cáceres, E.** (2007) "Apuntes de curso del módulo 'Ordenación del Territorio' XIX Master Internacional de Turismo". Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria
- Cáceres, E. & Casado, J.** (2007) Estudio de las condiciones y características de la planta alojativa turística de Playa del Inglés. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, España
- Clavé, S. A.** (1998) "La urbanización turística: De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística". Documents d' Anàlisi Geogràfica. Universitat Rovira i Virgili, Unitat de Geografia, Plaça Imperial Tàrraco, Tarragona, 32: 17-43
- Cohen, E.** (1972) "Toward a Sociology of international tourism". Social Research 39: 31-46
- Cohen, E.** (1979) "Rethinking the sociology of tourism". Annals of tourism Research 6(1): 18-35
- Consejo de Europa** (1983) "Carta Europea de Ordenación del Territorio". Torremolinos
- Córdoba, M** (2006) "La ordenación territorial en España: Evolución del concepto de su práctica en el siglo XX". Universidad de Sevilla, Sevilla
- Dropa, M.; Lima, D.; Peloso, L.; Souza, L. & Gusi, M.** (2008) "Ordenación territorial y el desarrollo del turismo en áreas litorales de la Costa del Sol Oriental Malagueña – España". Presentado en Ponta Grossa, Paraná
- Fernandez Tabales, A.** (2004) "Turismo y ordenación del territorio". Quaderns de Política Econòmica, Vol 7, Universitat de València, Disponible en: <<http://www.uv.es/poleco>> Acceso en 15 octubre 2009
- Hildenbrand, A.** (1996) "Política de ordenación del territorio en Europa". Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Sevilla
- Howard, E.** (1898) "Garden cities of tomorrow". Great Britain, London
- Laxer, N.** (2005) "Consuming Copacabana: images of security and strategies of exclusion in Brazil's tourism capital". Tulane University, New Orleans
- Linacero, J.** (2009) "Ordenación del territorio en el umbral del año 2010: promesas, retos y problemas". Universidad del País Vasco, facultad de letras Tomás y Valiente, País Vasco
- López, A. N.** (1999) "La ordenación del territorio y los recursos turísticos. Régimen jurídico de los recursos turísticos". Revista Aragonesa de Administración Pública, Gobierno de Aragón, Zaragoza pp. 183-190
- Mazón, T.** (1994) "Configuración del paisaje urbano de Alicante". Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante
- Mazón, T.** (2001) "Sociología del turismo". Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid
- Ministerio de Administraciones Públicas** (2009) "Detalles para el municipio de San Bartolomé de Tirajana". Disponible en: https://ssweb.map.es/infondolocal/info_ciudadanos/listado_detalle_ciudadanos.php Acceso en: 12 de octubre de 2009

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2009) “BOE nº 289. Plan Renove”. Disponible en: <http://www.mityc.es/turismo/esES/Sostenibilidad/destinosmaduros/planrenoveturismo/PlanRenoveTurismo/BOE1-12-2008PlanRenove.pdf>. Acceso en 06 de octubre de 2009

Muñoz C. (2004) “Ordenamiento territorial con fines turísticos en las cuencas de los ríos Puelo y Cochamo Comuna de Cochamo Región de Los Lagos”. Universidad de Chile, Santiago de Chile

Nebrada, J (2004) “El plan sectorial como instrumento para la ordenación, planificación y gestión del espacio y los recursos turísticos”. Departamento de Ordenación Turística del Gobierno Vasco, Gobierno Vasco

Patronato de turismo de Gran Canaria (2007) “Listado oficial de ofertas Hotelera y Extra hotelera de Gran Canaria”. Gobierno de Canarias

Presidencia del Gobierno (2009) “¿Qué es el Plan E?” Disponible en: <http://www.plane.gob.es/que-es-el-plan-e/>. Acceso en 08 de octubre de 2009

Rodríguez Domínguez, M. (2009) “El turismo de segunda residencia: Análisis comparado de las provincias de Pontevedra y la Coruña”. Universidad de Vigo, Vigo

Revista Vasca de Administración Pública (2007) “Estudios de ordenación territorial (sep. – dec 2007): Plan sectorial de ordenación de los recursos turísticos en la política de turismo en Euskadi”. Disponible en: http://www.ivap.euskadi.net/r61-2347/es/contenidos/informacion/rev_vasca_adm_publ/es_3822/rvap792_c.html. Acceso en 20 octubre 2009

Torres Bernier, E. (2003) “El turismo residenciado y sus efectos en los destinos turísticos”. Estudios Turísticos, Madrid

Urry, J. (2001) “O olhar do turista”. Editora Studio Nobel-SESC, São Paulo

Vera, J.; López, F.; Marchena, M. & Antón, S. (1997) “Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del turismo”. Editorial Ariel, Barcelona

Recibido el 22 de septiembre de 2011

Correcciones recibidas el 28 de octubre de 2011

Aceptado el 03 de noviembre de 2011

Arbitrado anónimamente