

TESIS DOCTORALES



El desarrollo turístico del litoral de Huelva:

**factores, procesos y conflictos territoriales
en un espacio turístico emergente**

Enrique Luis Santos Pavón



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE

**El desarrollo turístico del litoral de Huelva:
factores, procesos y conflictos territoriales
en un espacio turístico emergente**

ENRIQUE LUIS SANTOS PAVÓN
Tesis doctoral

Sevilla, Febrero de 2008



SANTOS PAVÓN, Enrique Luis

El desarrollo turístico del litoral de Huelva [Recurso electrónico]: factores, procesos y conflictos territoriales en un espacio turístico emergente / Enrique Luis Santos Pavón; director, Manuel Marchena Gómez. – 1ª ed. – Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, 2008. –

1 disco compacto (CD-ROM); 8 cm. – (Tesis doctorales; 10)

Tesis de la Universidad de Sevilla, Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional, subvencionada por la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte (Resolución de 9 de febrero de 2004, BOJA 46 de 8 de marzo de 2004. Resolución de 25 de agosto de 2004, BOJA 184 de 20 de septiembre de 2004)

D.L. SE-2026-08. – ISBN 978-84-691-2628-8

1. Ordenación del territorio 2. Desarrollo del turismo 3. Medio ambiente 4. Impacto ambiental 5. Oferta turística 6. Demanda turística 7. Alojamientos turísticos 8. Litoral 9. Tesis 10. Historia 11. Huelva (Provincia: España) 12. Andalucía I. Andalucía. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte II. Universidad de Sevilla III. Título IV. Serie

1ª Edición 2008

AUTOR

Enrique Luis Santos Pavón

DIRECTOR

Dr. D. Manuel Marchena Gómez

EDITA

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte
Junta de Andalucía

COORDINACIÓN DE LA EDICIÓN:

Dirección General de Calidad, Innovación y Prospectiva Turística

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Signatura Ediciones de Andalucía, S.L.

ISBN: 978-84-691-2628-8

DEPÓSITO LEGAL: SE-2026-08

Esta tesis doctoral ha sido realizada con la ayuda de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía, a través de la Convocatoria de ayudas para la realización de tesis doctorales en materia de turismo de 2004.

Esta publicación está disponible para la consulta y préstamo en el Centro de Documentación de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía y accesible a texto completo en: <http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/publicaciones>

AGRADECIMIENTOS

Son muchos los agradecimientos que podría expresar en estas páginas como consecuencia de la colaboración de múltiples personas en la génesis, el desarrollo y la culminación de esta investigación. Sin embargo, de forma consciente y seguramente algo injusta, he decidido ser sumamente breve y centrar mi atención en aquellos a los que considero el *motor anímico* de este trabajo o que han contribuido de forma significativa a su formulación y resolución científica.

En primer lugar tengo que manifestar mi más profundo agradecimiento a Valle y a Leonor, mi mujer y mi hija, por el cariño, la comprensión y el continuo estímulo ofrecidos a lo largo del duro proceso investigador, así como por todo el tiempo que *me han prestado* en estos últimos años y que me gustaría *devolverles*. Sin ellas no hubiera sido posible este trabajo.

En segundo lugar no puedo olvidarme en estos momentos de mis padres, Rosario y José, de los que siempre he recibido un apoyo implícito a todas las decisiones que he tomado y las tareas que he iniciado, y a los que agradezco enormemente el haberme inculcado el valor del estudio y el conocimiento como instrumentos de satisfacción y de mejora personal.

Quiero también expresar el mayor de los agradecimientos al director de la tesis, el Dr. Manuel Marchena Gómez, Catedrático de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Sevilla, cuyo papel ha sido esencial en la concepción y el desarrollo de la investigación. Sus reflexiones y orientaciones han resultado determinantes para el doctorando y su disponibilidad ha sido absoluta, lo cual es de destacar si se tiene en cuenta la fuerte dedicación que exige el desempeño de cargos públicos de alta responsabilidad.

Sin abandonar el ámbito científico, quisiera también mostrar mi agradecimiento a determinados compañeros de departamento que han debatido conmigo algunas de las cuestiones tratadas en la tesis doctoral y que me han realizado aportaciones valiosas. En este sentido destaco muy especialmente el tiempo y el esfuerzo dedicado por el Dr. Alfonso Fernández Tabales, sus útiles observaciones, así como el ánimo que siempre me ha transmitido; sin duda alguna el profesor Fernández Tabales —el amigo Alfonso— ha tenido un protagonismo destacado en la finalización de esta tesis.

Igualmente agradezco las aportaciones realizadas por el Dr. Florencio Zoido Naranjo al capítulo dedicado al análisis de los instrumentos de planificación, así como la inestimable colaboración de Miguel Fernández Díaz en lo que a la elaboración de la cartografía se refiere.

Finalmente, no puedo concluir los agradecimientos sin referirme a otros compañeros de departamento con los que he compartido múltiples momentos de charla informal, de afecto e incluso alguna que otra *terapia grupal* en torno a las dificultades de finalización de las *tesis tardías*, ya que sin ellos este trabajo hubiera sido mucho más duro y solitario, si cabe. Gracias por lo tanto también a Ismael Vallejo, a Mónica Aguilar, a Joaquín Márquez, a Juanma Camarillo, a José Álvarez, a Ana García, a Reyes González y en definitiva a todos aquellos que en algún momento han tenido que soportar mis neuras y preocupaciones en torno a este trabajo.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

<i>BLOQUE I. INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO.</i>	27
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO	29
1. Introducción	29
1.1. Presentación y justificación	29
1.2. Objetivos de la investigación.	31
1.3. Hipótesis de partida.	32
1.4. Metodología de investigación	34
1.5. Ámbitos territorial y temporal del estudio	38
1.6. Fuentes de información.	40
1.7. Estructura de la tesis	42
1.8. Precisiones terminológicas	43
2. Marco teórico de la investigación	47
2.1. El litoral turístico español en la encrucijada: entre la renovación y el continuismo	47
2.2. Las transformaciones recientes en el escenario turístico global y sus repercusiones sobre los destinos turísticos del litoral español.	48
2.3. Iniciativas de renovación y cambio del tradicional modelo turístico dominante en el litoral español	51
2.4. La evidencia del continuismo: la persistencia del modelo turístico tradicional en los destinos litorales españoles.	54
2.5. Los espacios turísticos emergentes: ¿una oportunidad perdida para la reorientación del modelo turístico del litoral?	58
 <i>BLOQUE II. FUNDAMENTOS NATURALES, CONDICIONES TERRITORIALES Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA</i>	 61
 CAPÍTULO 2. EL SOPORTE FÍSICO-AMBIENTAL: DINÁMICA LITORAL, UNIDADES AMBIENTALES Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	 63
1. El medio físico como condicionante de los aprovechamientos humanos	63
2. La evolución geodinámica del litoral onubense.	66
3. Las unidades físico-naturales del litoral onubense.	72

3.1. Las playas	74
3.2. Los acantilados	77
3.3. Los sistemas de dunas	79
3.4. El manto eólico y las formaciones vegetales asociadas: bosques litorales y matorral	81
3.4.1. Los bosques litorales	83
3.4.2. El matorral	84
3.5. Las lagunas	85
3.6. Las marismas: sistemas de dinámica mareal y marismas continentales	87
3.6.1. Las marismas mareales	88
3.6.2. Las marismas continentales	91
4. Los espacios naturales protegidos	93
4.1. Doñana: el Parque Nacional y el Parque Natural	97
4.1.1. El Parque Nacional de Doñana	97
4.1.2. El Parque Natural de Doñana	99
4.2. Los Parajes Naturales	102
4.2.1. El Paraje Natural de las Marismas del Odiel	102
4.2.2. Otros Parajes Naturales	104
4.3. Otras figuras de protección: Reservas Naturales, Monumentos Naturales y espacios protegidos por el planeamiento urbanístico	108
4.3.1. Reservas Naturales	108
4.3.2. Monumentos Naturales	111
4.3.3. Espacios protegidos por el planeamiento urbanístico	114
CAPÍTULO 3. LOS COMPONENTES BÁSICOS DEL MODELO TERRITORIAL Y SU INCIDENCIA SOBRE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA	117
1. El análisis de las principales estructuras y sistemas territoriales	117
2. El sistema de comunicaciones	118
2.1. Elementos condicionantes y rasgos generales	118
2.2. Geometría y organización general de la red viaria	122
2.3. Estructura y funcionamiento interno de la red viaria	125
2.3.1. El subsistema de la costa oriental-ámbito de Doñana	126

2.3.2. El subsistema de la costa occidental	128
2.4. Diagnóstico global del sistema de comunicaciones	130
3. La red de asentamientos y la dotación de equipamientos	133
3.1. Orígenes y evolución reciente de la red de asentamientos	133
3.2. Organización de la red de asentamientos: interrelaciones, jerarquías, centralidades y áreas de influencia.	135
3.2.1. La red de asentamientos de la costa occidental de Huelva	136
3.2.2. La red de asentamientos del ámbito de Doñana	138
3.3. La dotación de equipamientos públicos	140
3.3.1. Equipamientos y servicios sanitarios	141
3.3.2. Equipamientos y oferta cultural	142
3.3.3. Equipamientos deportivos.	144
3.3.4. Espacios libres y zonas verdes.	145
3.3.5. Equipamientos comerciales.	146
3.3.6. Equipamientos turísticos	148
4. El sistema de abastecimiento de agua.	150
4.1. La unidad de gestión correspondiente a la cuenca del río Guadiana	151
4.2. La unidad de gestión correspondiente a la cuenca del Guadalquivir	157
5. El saneamiento y la depuración de aguas.	162
6. La gestión de los residuos sólidos y la limpieza viaria.	168
CAPÍTULO 4. LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA: ORÍGENES Y DESARROLLO	173
1. Las dificultades para reconstruir el pasado: fuentes de información y planteamientos metodológicos	173
2. Los antecedentes de la actividad turística (antes de 1960).	175
2.1. El histórico interés por Doñana: atractivo cinegético y riqueza ornitológica.	176
2.2. Las playas de Almonte: Matalascañas, Torre de la Higuera, Atarazanas y Torre del Loro	177
2.3. La estación balnearia de Punta Umbría	178
2.4. Los asentamientos vacacionales de La Antilla (Lepe) y Mazagón (Palos-Moguer)	180

2.5. Los núcleos tradicionales de Isla Cristina y Ayamonte	181
3. Los inicios del desarrollo turístico (1961-1973)	182
3.1. La desigual evolución de los CITN del sector oriental de la costa: Torre la Higuera-Matalascañas y El Picacho-Mazagón	184
3.2. El fuerte incremento de la actividad constructiva en Punta Umbría y La Antilla	186
3.3. El crecimiento contenido de la actividad inmobiliario turística en Isla Cristina y en el núcleo de El Rompido (Cartaya)	188
3.4. El fracaso de los CITN del sector occidental de la costa: El Portil (Punta Umbría-Cartaya) e Isla Canela (Ayamonte)	188
4. La crisis económica y sus repercusiones sobre el sector inmobiliario turístico (1974-1981)	190
4.1. Crisis y revisión de los proyectos iniciales: el caso de Matalascañas	191
4.2. Crisis y paralización de proyectos: El Portil, El Rompido, e Isla Canela	193
4.3. Los proyectos no realizados: Marismillas y Najarsa (Almonte), y Nueva Umbría (Lepe)	195
4.4. Los núcleos que mantienen su crecimiento: Punta Umbría y La Antilla	198
4.5. Desregulación urbanística y desarrollo turístico: Lepe e Isla Cristina.	199
5. La fase de recuperación: revitalización constructiva e intensificación de los conflictos urbanísticos (1982-1990)	200
5.1. Desarrollo turístico y conflictos urbanísticos en el litoral de Doñana	202
5.2. La aceleración del crecimiento inmobiliario turístico en la costa occidental: Punta Umbría y La Antilla.	204
5.3. La superación de la situación de estancamiento: El Portil, El Rompido e Isla Canela.	206
6. Nuevos proyectos y planteamientos turísticos: ¿cambio de orientación o reforzamiento del modelo existente? (1991-1999)	207
6.1. El nuevo proyecto de referencia en el litoral onubense: la operación de Islantilla	209
6.2. Otros proyectos urbano turísticos de gran envergadura	213
6.3. La evolución turística del sector oriental de la costa	215
7. Las claves del nuevo escenario turístico (2000-2005)	219

BLOQUE III. CONFIGURACIÓN SECTORIAL, EFECTOS SOCIOECONÓMICOS E IMPLICACIONES TERRITORIALES DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA 225

CAPÍTULO 5. LA OFERTA DE ALOJAMIENTO: ESTABLECIMIENTOS REGULADOS Y VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO	227
1. Consideraciones generales sobre el alojamiento de uso turístico	227
2. La oferta regulada de alojamiento.	228
2.1. La oferta hotelera: evolución reciente, situación actual y perspectivas de futuro.	228
2.2. Los apartamentos turísticos: una tipología de alojamiento en proceso de expansión.	239
2.3. Los campamentos de turismo: del dominio sectorial a la reestructuración espacial y productiva.	243
3. La oferta de alojamiento no regulada: las viviendas de uso turístico	249
3.1. Una primera aproximación de carácter teórico	249
3.1.1. Las dificultades para investigar el fenómeno: un concepto difuso, una terminología excesivamente diversa y unas estadísticas insuficientes	249
3.1.2. La característica esencial de esta oferta: la falta de regulación turística.	251
3.1.3. Un problema añadido: la ausencia de control fiscal y la pérdida de ingresos para la hacienda pública	254
3.1.4. Las implicaciones sectoriales y los efectos económicos de la oferta no regulada de alojamiento	257
3.1.5. Las repercusiones territoriales de la implantación del modelo residencial turístico	259
3.2. La cuantificación de la oferta: aproximación estadística al alojamiento de uso turístico no regulado	262
3.2.1. El contexto estatal y regional.	263
3.2.2. La oferta no regulada de alojamiento en el ámbito de estudio	266
3.3. Modelo residencial turístico frente a modelo turístico regulado: una aproximación a sus efectos socioeconómicos en términos comparativos	279
 CAPÍTULO 6: LA OFERTA TURÍSTICA COMPLEMENTARIA: CAMPOS DE GOLF, INSTALACIONES NÁUTICAS E INICIATIVAS DE TURISMO AMBIENTAL	 285
1. Diversificación de la oferta y cualificación de destinos turísticos litorales	285

2. El turismo de golf	286
2.1. Evolución de la oferta de campos de golf y modelo de desarrollo de la actividad.	286
2.2. Evolución de la demanda e implicaciones turísticas	289
2.3. Problemática medioambiental de los campos de golf y medidas emprendidas por las instalaciones del litoral onubense.	294
2.4. Previsiones futuras y necesidades de ordenación.	296
3. La oferta náutico recreativa: instalaciones y servicios turísticos	299
3.1. Planteamientos generales y organización del sector en Andalucía	299
3.2. Las instalaciones náutico recreativas de la costa de Huelva: características, actuaciones recientes y repercusiones socioeconómicas y territoriales.	303
3.3. Balance de la situación actual y perspectivas futuras	309
4. La oferta de turismo ambiental: equipamientos de uso público, actividades y servicios turísticos	313
4.1. Las posibilidades del nuevo escenario turístico	313
4.2. La oferta turística de naturaleza en el ámbito de Doñana	315
4.3. La oferta turística de naturaleza en el litoral occidental de Huelva.	319
4.4. Balance de la situación actual y perspectivas futuras	321
 CAPÍTULO 7. LAS CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA TURÍSTICA	 323
1. Introducción y planteamientos metodológicos	323
2. Matalascañas	330
2.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	330
2.2. Motivaciones y comportamiento turístico	331
2.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	333
3. Mazagón.	334
3.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	334
3.2. Motivaciones y comportamiento turístico	336
3.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	338
4. Punta Umbría	339
4.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	339
4.2. Motivaciones y comportamiento turístico	341

4.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	343
5. El Portil-El Rompido	344
5.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	344
5.2. Motivaciones y comportamiento turístico	346
5.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	347
6. La Antilla	349
6.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	349
6.2. Motivaciones y comportamiento turístico	351
6.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	352
7. Islantilla	354
7.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	354
7.2. Motivaciones y comportamiento turístico	356
7.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	357
8. Isla Cristina-Urbasur	358
8.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	358
8.2. Motivaciones y comportamiento turístico	360
8.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	362
9. Isla Canela	363
9.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda	363
9.2. Motivaciones y comportamiento turístico	365
9.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas	366
10. Conclusiones generales y perfil del turista tipo	368

BLOQUE IV. CLAVES INTERPRETATIVAS DEL MODELO TERRITORIAL TURÍSTICO: LOS ÁMBITOS DE CONFLICTO Y ACTUACIÓN 377

CAPÍTULO 8. IMPLICACIONES Y EFECTOS MEDIOAMBIENTALES DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA.	379
1. Enfoque y tratamiento de las relaciones entre turismo y medio ambiente.	379
2. Los recursos naturales de atracción turística	383
2.1. Las playas	383
2.2. Las condiciones climáticas	385

2.3. El entorno natural	388
3. Las dificultades de partida para el desarrollo de la actividad turística.	391
3.1. La abundancia de espacios marginales y su histórica insalubridad	391
3.2. La incidencia de los riesgos naturales	394
3.3. Los espacios de valor ambiental como limitantes del desarrollo turístico . . .	397
4. Actividad turística y problemática ambiental en la costa de Huelva.	398
4.1. Los problemas de ocupación del dominio público marítimo terrestre.	398
4.2. La presión y el deterioro de los espacios de valor ambiental.	402
4.3. La alteración de la dinámica costera y la regresión de las playas	408
4.4. La contaminación de las aguas de baño y el deterioro medioambiental de las playas	411
4.5. Otros impactos medioambientales con incidencia sobre el sector turístico . .	414
5. Las nuevas oportunidades en la relación entre turismo y medio ambiente	416
5.1. La potencialidad turística de los espacios naturales protegidos.	417
5.2. Nuevas perspectivas y estrategias medioambientales en la tipología de sol y playa	424
CAPÍTULO 9. EL MODELO TERRITORIAL TURÍSTICO PRETENDIDO: ANÁLISIS DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL Y TERRITORIAL.	431
1. Justificación, selección de documentos y metodología de análisis	431
2. El Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva (1965)	436
3. El Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva (1978)	443
4. Los inicios de la actividad planificadora de la Junta de Andalucía	451
4.1. El Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico (1986)	452
4.2. El Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva (1986)	455
4.3. El Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana (1986) . .	459
4.4. El Avance de Ordenación del Litoral de Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Car- taya, Punta Umbría e Isla de Saltes (Huelva) (1987)	460
4.5. La Actualización de los Planes Turísticos Territoriales. Río Guadiana-Río Guadalquivir (1993)	463

5. La planificación territorial y la ordenación de las actividades turísticas en Doñana y su entorno.	465
5.1. El Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno (1988)	466
5.2. El Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana (1992)	470
6. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional	475
6.1. El Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (2000)	475
6.2. El Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana (2003)	478
7. El Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva (2003)	485

CAPÍTULO 10. EL MODELO TERRITORIAL TURÍSTICO RESULTANTE: EL PAPEL DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LA CONFIGURACIÓN ESPACIAL Y SECTORIAL DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA. 493

1. Consideraciones generales sobre el análisis del planeamiento urbanístico municipal.	493
2. El planeamiento urbanístico en la etapa predemocrática y durante la transición (1960-1979)	496
3. La consolidación de los ayuntamientos democráticos y la generalización del planeamiento urbanístico (1980-2000)	502
3.1. El planeamiento urbanístico de Almonte: Matalascañas, Costa Doñana y El Rocío	503
3.2. El planeamiento urbanístico de Moguer y Palos de la Frontera: la ordenación del CITN de Mazagón.	505
3.3. El Planeamiento urbanístico de Isla Cristina y Lepe: el proyecto de Islantilla y otros ámbitos de actuación urbano turística	507
3.3.1. Isla Cristina: Islantilla y las urbanizaciones anejas a la cabecera municipal	507
3.3.2. Lepe: Islantilla y La Antilla	509
3.4. El planeamiento urbanístico en los restantes municipios del litoral occidental de Huelva: Punta Umbría, Cartaya y Ayamonte	510
3.4.1. Punta Umbría: la cabecera municipal y el núcleo de El Portil	510
3.4.2. Cartaya: El Rompido, El Portil y Nuevo Portil.	511
3.4.3. Ayamonte: Isla Canela y Costa Esuri	512

4. Planeamiento urbanístico y actividad turística: balance de la situación actual y previsiones futuras	514
4.1. Los planteamientos turísticos para el litoral de Doñana	517
4.1.1. La revisión del PGOU de Almonte y sus nuevas propuestas turísticas	517
4.1.2. Palos y Moguer: el Plan de Ordenación de Mazagón.	518
4.2. Los nuevos desarrollos urbano turísticos previstos en la costa occidental.	519
4.2.1. Revisión del planeamiento y grandes proyectos turísticos en Punta Umbría	520
4.2.2. El nuevo PGOU de Cartaya: una apuesta decidida a favor del crecimiento turístico	522
4.2.3. Las nuevas propuestas turísticas de Lepe e Isla Cristina	524
4.2.4. Modificaciones del planeamiento y grandes proyectos turísticos en Ayamonte	525
 <i>BLOQUE V. RECAPITULACIÓN FINAL Y CONCLUSIONES</i>	 529
 CAPÍTULO 11. RECAPITULACIÓN FINAL Y CONCLUSIONES.	 531
1. Conclusiones generales	531
2. Conclusiones particulares	532
2.1. Conclusiones sobre la evolución histórica del espacio y las actividades turísticas.	532
2.2. Conclusiones sobre las relaciones entre la actividad turística y el entorno natural.	536
2.3. Conclusiones sobre las principales estructuras y sistemas territoriales con incidencia en el desarrollo y el funcionamiento de la actividad turística.	540
2.3.1. Sistema de comunicaciones	540
2.3.2. Sistema de asentamientos y red de equipamientos.	541
2.3.3. Sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua y de gestión de residuos sólidos urbanos	543
2.4. Conclusiones sobre las características sectoriales del modelo turístico y sus repercusiones socioeconómicas y territoriales	545
2.4.1. Oferta no reglada de alojamiento	545
2.4.2. Oferta reglada de alojamiento	546
2.4.3. Equipamientos y actividades turísticas complementarias.	547

2.4.4. Demanda turística	551
2.5. Conclusiones sobre las características y los resultados de la planificación turística, la planificación territorial y el planeamiento urbanístico	552
2.5.1. Planificación turística y planificación territorial	552
2.5.2. Planeamiento urbanístico municipal	554
<i>BIBLIOGRAFÍA Y OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN.</i>	557

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 2.1. Clasificaciones de las unidades ambientales de la costa de Huelva	74
Cuadro 2.2. Características generales de las playas de la costa de Huelva.	76
Cuadro 2.3. Presiones antrópicas sobre los sistemas marismenños: valoración cuantitativa de los impactos y medidas correctivas propuestas en Marismas del Odiel	90
Cuadro 2.4. Espacios Naturales Protegidos de la costa de Huelva	96
Cuadro 3.1. Datos básicos del Estudio de Viabilidad del Aeropuerto Cristóbal Colón de Huelva	121
Cuadro 3.2. Dotaciones sanitarias en los municipios costeros de Huelva (exceptuando la capital provincial)	142
Cuadro 3.3. Equipamientos deportivos de uso público en los núcleos turísticos de la costa de Huelva	144
Cuadro 3.4. Actividades comerciales y de restauración en los municipios del litoral de Huelva.	147
Cuadro 3.5. Evolución de la población y del suministro de agua en los municipios vinculados a la cuenca del río Guadiana (1991-2012).	153
Cuadro 3.6. Consumos de agua en el litoral occidental de Huelva y estado de la red de abastecimiento. Datos desagregados por entidades de población. Años 1997-2012 . .	154
Cuadro 3.7. Población, suministro de agua y estado de la red de abastecimiento en el litoral oriental de Huelva. Datos desagregados por entidades de población. Años 2002-2012.	159
Cuadro 3.8. Proceso de aprobación y aplicación de la Directiva 91/271/CEE, sobre depuración de aguas residuales urbanas	162

Cuadro 3.9. Estado de depuración de las aguas residuales en núcleos de la costa de Huelva con más de 20.000 habitantes.	163
Cuadro 3.10. Vertidos líquidos en el litoral occidental de Huelva.	164
Cuadro 3.11. Vertidos líquidos en el ámbito litoral de Doñana.	166
Cuadro 3.12. Clausura de vertederos en la provincia de Huelva y en la Comunidad Autónoma de Andalucía 1994-2003	168
Cuadro 3.13. Estaciones de transferencia de residuos sólidos urbanos en el litoral de Huelva. Año 2005	169
Cuadro 3.14. Centros de tratamiento de residuos urbanos y vertederos controlados en la provincia de Huelva. Año 2005	169
Cuadro 4.1. Tasas municipales de ocupación del suelo para instalaciones temporales en la playa de Matalascañas. Año 1934	178
Cuadro 4.2. Previsiones del Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva para el período 1966-1973	183
Cuadro 4.3. Diagnóstico-resumen de la situación del CITN de Matalascañas a finales de la década de los setenta	193
Cuadro 4.4. Datos básicos del Plan Especial de Ordenación Turística de la Zona Central de las Marismillas (1974).	196
Cuadro 4.5. La densificación constructiva en Matalascañas: división de la parcelación original y multiplicación del número de viviendas	203
Cuadro 4.6. Diagnóstico-resumen de la situación del CITN de El Portil a finales de la década de los setenta y principios de los ochenta.	206
Cuadro 4.7. Cuadro-resumen de los principales proyectos urbano turísticos desarrollados o iniciados en la costa occidental de Huelva en la década de los noventa	214
Cuadro 4.8. Principales propuestas de diversificación y fomento de la actividad turística en Doñana contempladas en el Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos.	216
Cuadro 4.9. Principales propuestas de recualificación de núcleos turísticos litorales contempladas en el Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos	218
Cuadro 4.10. Principales determinaciones del POT del Litoral Occidental de Huelva en relación con la ordenación del suelo de uso turístico en la franja litoral	223
Cuadro 5.1. Oferta de plazas en hoteles y pensiones en la costa de Huelva, por núcleos. Año 2005	233
Cuadro 5.2. Directrices en materia hotelera del Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva.	239

Cuadro 5.3. La oferta de plazas en apartamentos turísticos reglados en la costa de Huelva. Año 2005	242
Cuadro 5.4. La oferta de plazas en campamentos de turismo en la costa de Huelva. Año 2005	245
Cuadro 5.5. Equipamientos y actividades complementarias en los camping de la provincia de Huelva. Año 2005.	246
Cuadro 5.6. Relación entre la oferta no reglada de alojamiento y la oferta reglada. España, Andalucía, provincias y municipios litorales andaluces. Año 2001	264
Cuadro 5.7. Evolución de las viviendas secundarias entre 1951 y 2001. Viviendas construidas por década y crecimiento con respecto al parque preexistente (en %) ...	265
Cuadro 5.8. Plazas en viviendas de potencial uso turístico en los municipios del litoral de Huelva. Año 2001	267
Cuadro 5.9. Índice de regulación de la oferta de alojamiento turístico en los municipios del litoral de Huelva. Año 2001	268
Cuadro 5.10. Viviendas de potencial uso turístico (secundarias y desocupadas) según período de construcción, por municipio. Año 2001	269
Cuadro 5.11. Actuaciones urbano turísticas en ejecución y previstas en los municipios costeros de Huelva. Extensión, viviendas y plazas. Año 2005.	272
Cuadro 5.12. Viviendas según tipo, plazas de alojamiento de uso turístico e índices de regulación de la oferta a nivel inframunicipal (entidades de población). Año 2001 ...	274
Cuadro 5.13. Volumen de la oferta de alojamiento en viviendas de potencial uso turístico (VPUT) en los municipios costeros de Huelva	278
Cuadro 6.1. Evolución del número de campos de golf en Andalucía. Período 1950-2005.	287
Cuadro 6.2. Distribución de los campos de golf por provincias y localización de los campos de nueva creación. Período 2000-2005	288
Cuadro 6.3. Características de los campos de golf de la provincia de Huelva. Año 2005.	289
Cuadro 6.4. Evolución del número de salidas a los campos de golf andaluces. Años 1993-2002.	290
Cuadro 6.5. La demanda turística de golf en los campos andaluces. Año 2002.	290
Cuadro 6.6. Evolución de las salidas a los campos de golf de Huelva por meses. Años 2000-2002.	291
Cuadro 6.7. Aproximación a las inversiones realizadas en los campos de golf andaluces	292
Cuadro 6.8. Personal empleado en campos de golf de Andalucía 2002	292

Cuadro 6.9. Información sobre precios de los campos de golf de la costa de Huelva (en euros) y sobre hoteles con acuerdo. Año 2004.	293
Cuadro 6.10. Campos de golf y gestión medioambiental la costa de Huelva: análisis de casos.	295
Cuadro 6.11. Nuevos equipamientos proyectados según el planeamiento urbanístico vigente y en proceso de revisión	297
Cuadro 6.12. El traspaso de competencias en materia de puertos y la evolución de la política autonómica, con especial referencia a las instalaciones náutico-recreativas. . .	301
Cuadro 6.13. Inversiones en puertos de la administración andaluza (en millones de euros)	302
Cuadro 6.14. Proceso configuración de la red de instalaciones náutico recreativas de la provincia de Huelva	304
Cuadro 6.15. Características de los puertos con funciones deportivas de la provincia de Huelva	304
Cuadro 6.16. Servicios más destacables de los puertos deportivos de la provincia de Huelva.	305
Cuadro 6.17. Principales actuaciones en puertos deportivos de la costa de Huelva. Período 1999-2003.	306
Cuadro 6.18. Inversiones certificadas por puertos (en euros). Período 1997-2003 . . .	307
Cuadro 6.19. Número medio de embarcaciones durante los meses de enero y agosto en puertos deportivos de Huelva. Años 1995-2004.	308
Cuadro 6.20. Gestión del dominio público: concesiones y autorizaciones. Años 1996-2003.	308
Cuadro 6.21. Características de la Estación Náutica de Isla Cristina.	311
Cuadro 6.22. Equipamientos de uso público en los espacios naturales protegidos del litoral de Doñana. Año 2005	315
Cuadro 6.23. Equipamientos de uso público en el Parque Nacional de Doñana	316
Cuadro 6.24. Iniciativas de Desarrollo Sostenible-Turismo de Doñana: productos turísticos ofertados	317
Cuadro 6.25. Asociación Comarcal de Empresas de Turismo Activo de Doñana: productos ofertados.	318
Cuadro 6.26. Equipamientos de uso público en los espacios naturales protegidos del litoral occidental de Huelva. Año 2005.	321
Cuadro 7.1. Ficha técnica de la encuesta realizada	327
Cuadro 7.2. Matalascañas: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).	330

Cuadro 7.3. Matalascañas: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	331
Cuadro 7.4. Matalascañas: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	332
Cuadro 7.5. Matalascañas: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %)	334
Cuadro 7.6. Mazagón: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	335
Cuadro 7.7. Mazagón: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	336
Cuadro 7.8. Mazagón: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	337
Cuadro 7.9. Mazagón: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %)	339
Cuadro 7.10. Punta Umbría: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	340
Cuadro 7.11. Punta Umbría: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	341
Cuadro 7.12. Punta Umbría: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	342
Cuadro 7.13. Punta Umbría: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %)	343
Cuadro 7.14. El Portil-El Rompido: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	345
Cuadro 7.15. El Portil-El Rompido: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	346
Cuadro 7.16. El Portil-El Rompido: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	347
Cuadro 7.17. El Portil-El Rompido: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %)	348
Cuadro 7.18. La Antilla: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	350
Cuadro 7.19. La Antilla: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	351
Cuadro 7.20. La Antilla: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	352

Cuadro 7.21. La Antilla: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (%)	353
Cuadro 7.22. Islantilla: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	354
Cuadro 7.23. Islantilla: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	355
Cuadro 7.24. Islantilla: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	356
Cuadro 7.25. Islantilla: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (%)	358
Cuadro 7.26. Isla Cristina-Urbasur: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	359
Cuadro 7.27. Isla Cristina-Urbasur: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	360
Cuadro 7.28. Isla Cristina-Urbasur: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	361
Cuadro 7.29. Isla Cristina-Urbasur: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %)	362
Cuadro 7.30. Isla Canela: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	364
Cuadro 7.31. Isla Canela: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	365
Cuadro 7.32. Isla Canela: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	366
Cuadro 7.33. Isla Canela: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %)	367
Cuadro 7.34. Costa de Huelva: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %)	369
Cuadro 7.35. Costa de Huelva: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %)	370
Cuadro 7.36. Costa de Huelva: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %)	372
Cuadro 7.37. Costa de Huelva: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %)	373
Cuadro 7.38. Perfil del turista tipo de las playas del litoral de Huelva. Conclusiones derivadas de los datos agregados	374

Cuadro 8.1. Accesibilidad y dotaciones de las playas de la costa de Huelva	385
Cuadro 8.2. Datos climáticos de interés turístico de la costa de Huelva. Período 1961-2000.	387
Cuadro 8.3. Aspectos más valorados por los visitantes de la costa de Huelva	389
Cuadro 8.4. Situación del deslinde de costas en las provincias andaluzas. Año 2005. .	401
Cuadro 8.5. Regeneración de playas en la costa de Huelva. Actuaciones más significativas período 1989-2002.	411
Cuadro 8.6. Calificación sanitaria de las aguas litorales de baño en Andalucía 2005 . .	412
Cuadro 8.7. Evolución de las playas y los puertos con bandera azul en la costa de Huelva. Período 1993-2005	413
Cuadro 8.8. Nuevos itinerarios sujetos a concesión administrativa contemplados en el PRUG del Parque Nacional.	418
Cuadro 9.1. Documentos de planificación analizados	434
Cuadro 9.2. Características urbanísticas y turísticas de las diferentes categorías de actuaciones propuestas en el Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva. .	438
Cuadro 9.3. Esquema de ordenación urbanístico-turística del Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva. Características generales y evolución prevista	439
Cuadro 9.4. Previsión de ingresos y beneficios derivados de la venta de suelos costeros para su desarrollo urbanístico-turístico. Datos en millones de pesetas	442
Cuadro 9.5. Previsión de ingresos derivados del turismo en cada año final de etapa. .	442
Cuadro 9.6. Comparación de la situación de los C.I.T.N. de la costa de Huelva a finales de la década de los setenta	447
Cuadro 9.7. Tipos de asentamientos turísticos contemplados en el Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva.	449
Cuadro 9.8. Resumen de las cuatro alternativas propuestas en el Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva.	456
Cuadro 9.9. Síntesis de las propuestas planteadas y su encaje en los programas del Plan DIA	465
Cuadro 9.10. Detalle del subprograma de turismo del PDTC de Doñana y comparación de su presupuesto con el de otros subprogramas.	470
Cuadro 9.11. Comparación entre el modelo de edificabilidad concentrada y el modelo de desarrollo disperso	477
Cuadro 9.12. Propuestas turísticas del Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana	481
Cuadro 9.13. Distribución de inversiones por subprogramas	481

Cuadro 9.14. Análisis DAFO del turismo de sol y playa en la provincia de Huelva. . .	488
Cuadro 9.15. Actuaciones propuestos por el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva para el litoral occidental y el ámbito de Doñana	491
Cuadro 10.1. Características del suelo con finalidad turística en los primeros Planes Generales de Ordenación Urbana de Moguer y Palos de la Frontera	497
Cuadro 10.2. Cuadro resumen del Plan General de Ordenación Urbana de la Costa de Cartaya y Punta Umbría.	498
Cuadro 10.3. Características de la zonificación establecida en el Plan General de Ordenación Urbana de La Antilla	498
Cuadro 10.4. Características generales de las revisiones de los Planes Parciales de Ordenación de los C.I.T.N. de la costa de Huelva	500
Cuadro 10.5. Instrumentos de planeamiento urbanístico y turístico sin vigencia actual, aprobados para los municipios del litoral de Huelva	501
Cuadro 10.6. Instrumentos de planeamiento urbanístico general vigentes en los municipios del litoral onubense	503
Cuadro 10.7. Planeamiento urbanístico vigente en Almonte: Matalascañas	504
Cuadro 10.8. Planeamiento urbanístico vigente en Almonte: El Rocío	505
Cuadro 10.9. Planeamiento urbanístico vigente en Palos de la Frontera: Mazagón y La Rábida.	506
Cuadro 10.10. Planeamiento urbanístico vigente en Moguer: Mazagón	506
Cuadro 10.11. Planeamiento urbanístico vigente en Isla Cristina: Islantilla	508
Cuadro 10.12. Planeamiento urbanístico vigente en Lepe: La Antilla.	509
Cuadro 10.13. Planeamiento urbanístico vigente en Punta Umbría: núcleos de Punta Umbría y El Portil	510
Cuadro 10.14. Planeamiento urbanístico vigente en Cartaya: El Portil, Nuevo Portil y El Rompido	512
Cuadro 10.15. Planeamiento urbanístico vigente en Ayamonte: Isla Canela y Costa Esuri	513
Cuadro 10.16. Principales características de las actuaciones urbano turísticas en ejecución y previstas en los municipios costeros de Huelva.	515
Cuadro 10.17. Principales propuestas turísticas contenidas en los trabajos de revisión del Plan General Municipal de Almonte.	518
Cuadro 10.18. Características del proyecto Castillo de la Luz (Mazagón).	519
Cuadro 10.19. El proyecto de Punta Umbría Turística S.A.: aspectos clave y evolución	521

Cuadro 10.20. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Cartaya	523
Cuadro 10.21. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Lepe	524
Cuadro 10.22. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Isla Cristina	525
Cuadro 10.23. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Ayamonte.	526

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1.1. Ámbito de estudio	39
Mapa 2.1. Principales factores naturales que configuran la dinámica litoral en la costa de Huelva	70
Mapa 2.2. Localización de las playas de la costa de Huelva	77
Mapa 2.3. Localización de los principales sistemas dunares y el manto eólico.	82
Mapa 2.4. Localización de las principales lagunas	87
Mapa 2.5. Localización de las marismas mareales y las marismas continentales.	91
Mapa 2.6. Localización y límites de los Parques Nacional y Natural de Doñana	100
Mapa 2.7. Zonificación interna del Parque Natural de Doñana	102
Mapa 2.8. Localización de los Parajes y las Reservas Naturales de la costa de Huelva.	109
Mapa 2.9. Localización de los espacios protegidos por el planeamiento urbanístico no contemplados en la Ley 2/89	115
Mapa 3.1. Red viaria del ámbito de estudio	122
Mapa 3.2. Intensidades medias diarias máximas.	127
Mapa 3.3. La red de asentamientos del litoral de Huelva.	134
Mapa 3.4. Jerarquía del sistema de asentamientos en función de la dotación de servicios	138
Mapa 3.5. Sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y transferencia de residuos.	151
Mapa 4.1. Localización de las actuaciones urbano-turísticas en proceso de finalización o ampliación y de los nuevos proyectos previstos o en curso. Año 2005	221

Mapa 5.1. Localización de la oferta de plazas en hoteles y pensiones en la costa de Huelva.	234
Mapa 5.2. Localización de la oferta de plazas en campings en la costa de Huelva.	248
Mapa 5.3. Plazas en viviendas de potencial uso turístico actuales y previstas, por municipio. 2005	273
Mapa 5.4. Plazas en viviendas de potencial uso turístico por entidades de población. Año 2005	276
Mapa 6.1. Localización de la oferta para la práctica del golf en la costa de Huelva: instalaciones existentes y previsiones futuras	298
Mapa 6.2. Localización de la oferta para la práctica de actividades náuticas en la costa de Huelva: instalaciones existentes y previsiones futuras.	312
Mapa 7.1. Localización y número de encuestas realizadas.	327
Mapa 8.1. Los espacios naturales protegidos del litoral onubense.	390
Mapa 8.2. Principales impactos medioambientales generados por las actuaciones turísticas	407
Mapa 8.3. Alteraciones de la dinámica litoral de origen antrópico en la costa de Huelva	410
Mapa 8.4. Zona afectada por el accidente minero de Aznalcóllar y niveles de afectación	416
Mapa 8.5. Localización de los equipamientos de uso público en los espacios naturales de Doñana	421
Mapa 8.6. Propuesta ganadora del Concurso Internacional Parque Dunar de Doñana	430
Mapa 9.1. Localización de las actuaciones urbano-turísticas previstas en el Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva.	440
Mapa 9.2. Localización de las actuaciones urbano-turísticas previstas en el Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva	451
Mapa 9.3. Metodología de trabajo del Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico: recogida y organización espacial de la información	453
Mapa 9.4. Esquema de ordenación territorial propuesto en el PDTC de Doñana.	468
Mapa 9.5. Propuestas de actuación en Doñana de la Comisión Internacional de Expertos	473
Mapa 9.6. Modelo de crecimiento y esquema de infraestructuras propuestos por el planeamiento urbanístico de los municipios del litoral occidental de Huelva.	476
Mapa 9.7. Modelo de aprovechamiento turístico propuesto en el Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana	484

Mapa 9.8. Propuestas de ordenación del paisaje del Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana.	485
Mapa 10.1. Modelo turístico tendencial en el litoral occidental de Huelva y en el ámbito de Doñana según el planeamiento urbanístico	516

ÍNDICE DE FIGURAS Y FOTOGRAFÍAS

Figura 1.1. El proceso de desvalorización de los destinos turísticos maduros del litoral.	50
Figura 2.1. El papel del medio físico en el desarrollo del turismo en la costa de Huelva	65
Figura 4.1. Evolución de la construcción de viviendas en Punta Umbría entre 1900 y 2001.	187
Figura 4.2. Evolución de la construcción de viviendas en La Antilla entre 1900 y 2001.	199
Figura 4.3. Esquema gráfico y conceptual de la operación de Islantilla (Lepe e Isla Cristina).	210
Figura 5.1. Evolución de las plazas hoteleras en la provincia de Huelva, según categoría, entre 1963 y 2005.	230
Figura 5.2. Oferta de plazas hoteleras en las provincias costeras andaluzas. Año 2005.	231
Figura 5.3. Crecimiento porcentual acumulado de las plazas hoteleras en las provincias costeras andaluzas, entre 2000 y 2005	231
Figura 5.4. Estacionalidad de la actividad hotelera. Distribución mensual de las pernoctaciones en las principales provincias costeras andaluzas (en %). Año 2005	236
Figura 5.5. Oferta de plazas en apartamentos turísticos, según categoría, en las provincias costeras andaluzas. Año 2005	240
Figura 5.6. Oferta de plazas en campamentos de turismo, según categoría, en las provincias costeras andaluzas. Año 2005	244
Figura 5.7. Evolución de las plazas de oferta reglada en la costa de Huelva, según tipología, entre 1963 y 2005.	247
Figura 5.8. La oferta no reglada de alojamiento: principales problemas y claves para su análisis	256
Figura 5.9. Comportamiento medioambiental e impactos generados por las viviendas de potencial uso turístico (VPUT) y la oferta reglada de alojamiento en España. Año 2005.	260

Figura 5.10. Evolución de las viviendas de potencial uso turístico (datos acumulados), por municipio. Período 1900-2001	269
Figura 5.11. Evolución de la población de hecho, las viviendas principales, las viviendas de potencial uso turístico y la oferta hotelera, entre 1981 y 2001. Crecimiento acumulado en %	271
Figura 8.1. Implicaciones y efectos medioambientales del turismo en la costa de Huelva .	382
Figura 8.2. Programa de control integral de mosquitos en la zona litoral de Huelva . .	393
Figura 8.3. Previsiones del Plan de Deslindes del Ministerio de Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Período 2005-2008.	401
Figura 8.4. Diversos ejemplos de utilización del medio ambiente en las estrategias promocionales de las empresas turísticas de la costa de Huelva	425
Figura 8.5. Esquema de ordenación del Plan Especial del Parque Litoral de Isla Cristina	428
Figura 9.1. Croquis de la estructura urbana de las nuevas ciudades turísticas a implantar en la costa según el Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva.	458
Figura 9.2. Bocetos de las propuestas de ordenación del paseo marítimo de La Antilla y del frente costero de El Rompido	462
Fotografía 2.1. Dunas móviles del Parque Nacional de Doñana	80
Fotografía 2.2. Desembocadura del río Piedras y Flecha del Rompido.	106
Fotografía 2.3. Laguna de El Portil	111
Fotografía 2.4. Acantilado del Asperillo	113
Fotografía 4.1. Casa de tipo inglés en Punta Umbría. Edificación sostenida sobre pilotes para su defensa frente al avance de las dunas	179
Fotografía 8.1. Efectos de los temporales en La Antilla y en Matalascañas: daños en los chalets de la primera línea de playa y emisario submarino al descubierto	396
Fotografía 8.2. Viviendas de La Antilla afectadas por las iniciativas de recuperación del dominio público marítimo-terrestre y que podrían ser demolidas.	402

Bloque I

INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Presentación y justificación

Esta tesis doctoral es el resultado del trabajo de investigación desarrollado a lo largo de los últimos seis años, concretamente desde mediados del año 2001, y se ha realizado en paralelo al desempeño de una intensa actividad docente y al cumplimiento de otras labores de investigación y gestión universitarias por parte del autor, que han acaparado buena parte del tiempo transcurrido desde entonces.

En el contexto señalado, una de las ventajas que ha proporcionado el tema de tesis elegido es su estrecha relación con la docencia impartida por el doctorando, que principalmente se ha centrado en la enseñanza de asignaturas de Geografía en la Titulación de Turismo de la Universidad de Sevilla. Esta circunstancia, en principio positiva debido a la retroalimentación que puede establecerse entre investigación y docencia, tiene también sus aspectos negativos, ya que la fuerte vinculación existente entre ambas actividades ha hecho más difícil de lo esperado poner límites a la tesis, sobre todo cuando al hilo de la preparación de la actividad docente surgían nuevos temas y cuestiones de interés para la investigación, de los que era difícil sustraerse. Por lo tanto, en este caso la docencia no ha sido una actividad que haya servido para desconectar del proceso investigador, sino que más bien ha animado a profundizar en el tema analizado y ha contribuido a incrementar la dedicación del doctorando al mismo, dando lugar a un *circulo vicioso* de difícil solución.

Aunque se ha señalado el año 2001 como el de comienzo de esta investigación, no se puede obviar en esta presentación el hecho de que la tesis doctoral entronca directamente con la tesina realizada y defendida públicamente por el doctorando, a mediados de 1999. En aquel trabajo de investigación ya se ponían algunas de las bases en las que se sustenta la tesis, aunque por supuesto se ha experimentado desde entonces un proceso de maduración científica, que se ha concretado básicamente en la reformulación de objetivos e hipótesis de partida, el enriquecimiento de la metodología utilizada, la ampliación de las fuentes bibliográficas y documentales consultadas, la consideración y el tratamiento de cuestiones no contempladas anteriormente, y la profundización en temas que entonces fueron analizados de forma superficial.

Resulta evidente que el hecho de tomar como punto de partida la tesina realizada hace ya ocho años, ha supuesto una ventaja importante a la hora de plantear la tesis, ya que se contaba con un caudal epistemológico e informativo destacable, además de tener un buen conocimiento previo de parte del ámbito analizado y disponer de contactos bastante útiles con agentes representativos de la zona. Estas razones, a las que se unen la buena accesibilidad de la costa de Huelva desde Sevilla para la realización del trabajo de campo, la posibilidad de hacer un seguimiento estrecho de los acontecimientos políticos, económicos y sociales que afectan al área, además de otros motivos de carácter personal y familiar, contribuyeron a la decisión de continuar con la línea de investigación iniciada en la tesina, aunque introduciendo

cambios significativos y nuevos elementos de análisis, y optando por la ampliación del ámbito de estudio.

De lo expuesto se deduce que existían suficientes razones para continuar y profundizar en el trabajo ya iniciado, pero no hay que despreciar por ello las dificultades que esta decisión comportaba, en el sentido de que la opción elegida suponía no partir de cero y plantear desde el principio un elevado nivel de autoexigencia, ya que en todo momento se ha marcado como objetivo subyacente a la investigación profundizar y mejorar sustancialmente lo realizado anteriormente.

Por otra parte, no quisiera dejar escapar la ocasión de confesar que si en la tesina el tema elegido no se debió a una iniciativa propia, sino que más bien fue fruto de la audaz recomendación del director, en el caso de la tesis doctoral la decisión de continuar con el tema y ampliar el ámbito de estudio ha sido personal y madurada. A ello han contribuido las razones de tipo práctico esgrimidas, aunque no han sido menos importantes las razones de fondo, entre las que destaca el convencimiento de que en la tesis se abordan algunos de los temas cruciales que afectan al modelo de desarrollo económico y territorial imperante en España en general y en su litoral turístico en particular, caracterizado por el intenso proceso urbanizador y los elevados ritmos constructivos que afectan al espacio costero, la cada vez mayor dependencia de las economías municipales de la actividad inmobiliaria, y los grandes impactos territoriales y medioambientales generados por dicho modelo de crecimiento.

Para justificar esa opción de crecimiento, tanto los responsables municipales como los agentes empresariales han esgrimido siempre argumentos de orden socioeconómico que ponen el acento en la riqueza y el empleo generados por las actividades vinculadas al desarrollo inmobiliario turístico, destacándose especialmente las inversiones realizadas por las empresas promotoras, los ingresos fiscales y las cesiones de suelo obtenidos por los ayuntamientos, y los puestos de trabajo creados a corto plazo (especialmente en el sector de la construcción). Estos planteamientos se han impuesto habitualmente sobre los argumentos críticos con el modelo, debido a la magnitud de las cifras manejadas y a la dificultad de cuantificar con precisión los impactos territoriales y medioambientales generados por la expansión inmobiliaria. Pero frente a ese discurso dominante de defensa a ultranza de la urbanización del litoral y el crecimiento constructivo, se han realizado en los últimos años diversos estudios que ponen en cuestión las supuestas virtudes socioeconómicas del modelo implementado, sobre todo si se comparan sus resultados con los que proporcionaría un modelo alternativo basado en la implantación de equipamientos y servicios realmente turísticos, y más aún si se tienen en cuenta los costes territoriales y medioambientales generados por una y otra opción de desarrollo (REQUEJO, 2002; PRATS, 2005; EXCELTUR, 2005).

Los análisis y conclusiones contenidos en tales estudios se aproximan a los planteamientos generales expresados en el *Manifiesto por una Nueva Cultura del Territorio*¹, cuyo diagnóstico resulta perfectamente aplicable a la mayor parte del litoral español. En este documento se señala que “el actual modelo de urbanización está teniendo consecuencias ambientales y paisajísticas muy negativas cuyo alcance, en muchos casos, no viene siendo considerado, ni corregido... un modelo que tiene consecuencias perniciosas para la calidad de vida de los ciudadanos... y que puede comportar efectos preocupantes para el mismo equilibrio del sis-

1 Dicho documento fue presentado en mayo de 2006 y suscrito por especialistas de reconocido prestigio procedentes de diversos ámbitos disciplinares, entre ellos la Geografía.

tema financiero y la actividad económica, tal como han advertido en reiteradas ocasiones las autoridades fiscales y monetarias”.

Esta tesis doctoral trata de profundizar en el análisis del modelo esbozado desde una perspectiva territorial y sectorial, con la intención de arrojar luz sobre algunos de sus principales problemas, para lo cual se ha desarrollado una investigación empírica centrada en una zona concreta del litoral andaluz. De esta forma se pretende contribuir modestamente a la consolidación de esa nueva cultura del territorio, en especial en el litoral español, convencidos de que “un territorio bien gestionado constituye un activo económico de primer orden y de que la correcta gestión del proceso de urbanización propicia un entorno de calidad que no sólo disminuye cargas territoriales y evita daños ambientales, sino que también confiere valor añadido a los productos y a los servicios, en particular los turísticos, básicos para la economía española” (ibidem).

1.2. Objetivos de la investigación

En consonancia con los planteamientos generales expuestos y de acuerdo con la declaración de intenciones expresada, la tesis doctoral tiene como objetivo principal la identificación, el análisis y la caracterización de los principales factores, procesos, resultados y conflictos vinculados al desarrollo territorial de la actividad turística en el litoral de Huelva. Como no podría ser de otra forma, el enfoque y los métodos de investigación geográficos dominan el trabajo e impregnan todos sus contenidos, aunque no es menos cierto que la tesis tiene una importante orientación sectorial en algunos de sus capítulos y apartados. Ello se explica en función de la propia naturaleza del fenómeno turístico, un fenómeno complejo y multidisciplinar, compuesto por elementos de muy diversa naturaleza, y en el que es difícil analizar sus implicaciones espaciales sin tener en consideración su estructura y su funcionamiento sectorial.

Junto a ese objetivo principal, se pueden señalar otros dos objetivos de carácter general y que tienen un alcance epistemológico y metodológico respectivamente: en primer lugar se pretende profundizar en el conocimiento de la actividad turística en Andalucía, tanto desde la perspectiva territorial como desde el punto de vista sectorial, optando por la investigación de ámbitos espaciales, temas y problemas escasamente tratados a nivel regional desde el campo científico de la Geografía; y en segundo lugar existe la intención de experimentar metodologías de trabajo y desarrollar criterios de análisis para el tratamiento de espacios litorales en proceso de intensa transformación territorial y dominados por un modelo de desarrollo turístico de tipo urbanístico y residencial (es decir, basados principalmente en la oferta de viviendas de uso vacacional y/o turístico).

Aparte del objetivo principal y los dos objetivos generales que lo complementan, la tesis persigue una serie de objetivos específicos, directamente relacionados con el análisis del ámbito de estudio considerado, y con los que se trata de determinar el ajuste de éste a procesos y tendencias de carácter general o, en caso contrario, identificar sus especificidades o características diferenciales. En este sentido, los objetivos específicos perseguidos por la investigación han sido los siguientes:

- Reconstruir la evolución histórica del espacio y las actividades turísticas del litoral onubense, mediante el establecimiento de una secuencia temporal lo más sistemática

posible que permita la contextualización del espacio considerado en el marco de procesos y tendencias más generales.

- Caracterizar las relaciones existentes entre la actividad turística y el entorno natural en la costa de Huelva, prestando especial atención a tres cuestiones: el papel ejercido por el medio natural como factor de atracción y localización de las actividades turísticas; los impactos medioambientales generados por la urbanización turística del litoral; y las oportunidades que podrían derivarse del establecimiento de un nuevo tipo de relaciones entre turismo y medio ambiente en la zona.
- Realizar un diagnóstico de la situación de las principales estructuras y sistemas territoriales que, aún no teniendo una funcionalidad específicamente turística, coadyuvan al desarrollo y adecuado funcionamiento de dicha actividad. Se analizan, por tanto, las infraestructuras, equipamientos y servicios que facilitan la integración de las distintas partes que conforman el territorio analizado y que tratan de asegurar su funcionamiento en términos económicos, sociales y medioambientales. Evidentemente, interesa especialmente la función que ejercen dichas estructuras y sistemas con relación a la satisfacción de las necesidades de visitantes y turistas.
- Definir el perfil sectorial del modelo de desarrollo turístico que impera en el litoral de Huelva y evaluar sus principales repercusiones socioeconómicas y territoriales. Para ello se aborda el análisis de la oferta de alojamiento y de los equipamientos y actividades complementarias, además de realizarse una caracterización general de la demanda turística. Hay que destacar especialmente la intención de establecer una distinción clara entre la oferta reglada de alojamiento y la oferta no reglada, y comparar los efectos socioeconómicos y territoriales generados por una y otra opción de desarrollo. A ello se une el interés por calibrar los cambios inducidos por los nuevos equipamientos y servicios turísticos especializados que completan a la oferta básica.
- Determinar el grado de trascendencia real tanto de la planificación sectorial y territorial, como del planeamiento urbanístico municipal, en la configuración del modelo territorial turístico existente en la costa de Huelva, para lo cual se analiza un amplio conjunto de instrumentos y se contrastan sus propuestas con la realidad final resultante.

1.3. Hipótesis de partida

En relación directa con el planteamiento general y la definición de los objetivos de la tesis, se establecieron una serie de hipótesis que han orientado el proceso de investigación. Se parte de dos hipótesis principales, a las que completan una serie de hipótesis secundarias, que se exponen a continuación.

Hipótesis principales:

- El modelo de desarrollo turístico que domina en el litoral de Huelva se basa en una intensa urbanización del espacio costero, el incesante crecimiento inmobiliario y el incuestionable protagonismo de la oferta no reglada de alojamiento, frente a la escasa relevancia que siempre ha tenido y continua teniendo la oferta turística en sentido estricto. Estas características determinan la existencia de un modelo turístico instrumentalizado por el sector inmobiliario y de carácter netamente residencial, que genera

importantes impactos territoriales y medioambientales, escasamente dinámico desde el punto de vista sectorial y con unos limitados efectos socioeconómicos positivos a medio y largo plazo para la zona.

- Las actuaciones turísticas recientemente desarrolladas en el ámbito, así como las previstas en un futuro próximo, están lejos de transformar sustancialmente el escenario descrito, a pesar de que incorporen nuevos principios y prácticas, tanto territoriales como sectoriales, con los que tratan de diferenciarse cualitativamente de las operaciones de etapas anteriores. Por lo tanto, los nuevos proyectos, lejos de propiciar cambios estructurales en el modelo, están afianzándolo o incluso intensificándolo.

Hipótesis secundarias:

- El litoral onubense ha presentado históricamente cierto retraso en su desarrollo turístico y, en consecuencia, unos menores niveles de explotación que otros ámbitos del litoral andaluz y español, lo cual se debe a diversas razones entre las que destacan las dificultades impuestas por el medio natural, los problemas de accesibilidad, la debilidad empresarial y la inoperancia de la planificación turística.
- Esa circunstancia ha de ser considerada en el contexto turístico actual como una clara ventaja del área en términos comparativos y competitivos, más que como una rémora, a pesar de lo cual no parece que se estén aprovechando las oportunidades que dicho escenario ofrece, a la vista de las características y los efectos territoriales y sectoriales de la mayoría de las actuaciones recientemente desarrolladas, que, salvo excepciones, ofrecen realmente pocas novedades en relación con el escenario turístico dominante en el litoral español.
- Las relaciones que se establecen entre la actividad turística y el entorno natural en la costa onubense tienen un carácter ambivalente. Así, el medio natural constituye el principal factor de atracción y localización turística, pero no es menos cierto que también ha supuesto una importante limitación a su desarrollo. Por otra parte, el modelo de desarrollo turístico dominante ha generado destacables impactos medioambientales en la zona, aunque también hay que señalar el papel del turismo como sector afectado y especialmente sensible a cualquier tipo de conflicto medioambiental existente en el entorno próximo.
- Las principales estructuras y sistemas territoriales que articulan el ámbito y que tienen una incidencia directa en la implantación y el funcionamiento de las actividades turísticas, no han favorecido un desarrollo modulado y equilibrado de éstas, sino que debido a sus deficiencias han contribuido a potenciar los conflictos territoriales y medioambientales generados por los procesos de urbanización turística, casi siempre ajenos a los problemas que pudieran derivarse de las características y limitaciones de dichos elementos estructurantes.
- Desde el punto de vista sectorial, el modelo de desarrollo turístico se caracteriza fundamentalmente por el incontestable dominio de la oferta de viviendas de uso vacacional y/o turístico, frente a la debilidad de la oferta reglada de alojamiento. Aunque los argumentos habitualmente utilizados en defensa de este modelo inmobiliario turístico son de orden socioeconómico, resulta cuestionable su eficiencia si se comparan sus resultados con los que ofrecería una opción de desarrollo basada en la oferta reglada

y, más aún, si se consideran las cargas territoriales y los impactos medioambientales generados.

- La reciente implantación en la costa de Huelva de nuevos equipamientos y servicios turísticos que tratan de diversificar la oferta turística existente y atraer a otro tipo de demanda (campos de golf e instalaciones náuticas principalmente), aunque están propiciando algunos cambios de tipo sectorial, también contribuyen a intensificar los rasgos territoriales dominantes en el modelo turístico existente, puesto que muchas de las actuaciones desarrolladas están estrechamente vinculadas a grandes proyectos urbanísticos e inmobiliarios a los que sirven de reclamo promocional. Por otra parte, la apuesta reiterada de la mayoría de los municipios costeros por el binomio compuesto por campos de golf y puertos deportivos denota un escaso nivel de imaginación y de innovación real con respecto a las posibilidades de desarrollo turístico futuro del área.
- En consonancia con el modelo turístico imperante, la demanda que predomina en la costa de Huelva es una demanda de tipo familiar, de perfil residencial y con escaso nivel de gasto turístico. Ello contrasta con los objetivos manifestados insistentemente en los documentos de planificación turística y por parte de los agentes públicos y empresariales involucrados en el desarrollo de la actividad, panorama que no parece que esté experimentando grandes transformaciones a pesar de las pretensiones de los nuevos proyectos turísticos.
- Tanto la planificación territorial como la planificación turística han tenido y continúan teniendo una débil trascendencia en la configuración espacial y sectorial del litoral de Huelva como destino turístico, ya sea debido a la escasez de instrumentos formulados o a su inadecuación a las necesidades reales del ámbito. En este contexto, el verdadero factor determinante de la configuración del espacio turístico y de su orientación sectorial ha sido el planeamiento urbanístico municipal. Es por ello que puede afirmarse el dominio de la lógica urbanística y la visión municipal en los procesos de desarrollo turístico, por encima las estrategias sectoriales y territoriales supramunicipales.
- En el contexto señalado, la política de protección de espacios de valor ambiental se erige en el único instrumento efectivo que logra poner límites a la imparable expansión urbanística y el insaciable crecimiento inmobiliario que se observa en los municipios del litoral onubense. Esta efectividad en términos de salvaguarda y conservación, contrasta con la debilidad de las acciones de promoción del uso público en dichos espacios y el escaso aprovechamiento turístico y recreativo bajo criterios de sostenibilidad, a excepción de las iniciativas puestas en marcha en Doñana.

1.4. Metodología de investigación

Con relación a la metodología de investigación empleada habría que destacar, como cuestión previa, la dificultad que ha supuesto la inexistencia de un corpus metodológico bien definido y consolidado desde el punto de vista científico para el análisis territorial de los destinos turísticos litorales. Evidentemente existen múltiples aproximaciones al tema desde el ámbito de la Geografía de gran rigor y valor científico, pero que raramente parten de presupuestos metodológicos comunes, más allá de la consideración de algunos temas clave que se repiten en los distintos espacios analizados.

Ante tal circunstancia, en esta tesis doctoral se ha decidido combinar diversos planteamientos y recursos metodológicos, ante el convencimiento de que esta opción es la que mejor recoge la tradición investigadora preexistente, al mismo tiempo que dota de mayor riqueza y alcance al trabajo realizado. Además, se considera que la complejidad del tema tratado y la variedad de los elementos que lo integran requiere el uso de métodos de investigación diversos y complementarios, para de esa forma lograr un nivel de análisis e interpretación lo más amplio y completo posible del fenómeno analizado.

En consonancia con las consideraciones expuestas, la tesis doctoral combina una serie de planteamientos metodológicos de carácter general, que guían e impregnan toda la investigación, a los que completan y enriquecen un conjunto de recursos metodológicos de carácter más específico, que se utilizan en algunos capítulos para abordar determinados temas que requieren un tratamiento diferenciado.

Los principios metodológicos que han orientado la tesis doctoral en su globalidad han sido los siguientes:

- La investigación desarrollada se sustenta en un planteamiento inductivo-deductivo-inductivo. En este sentido, se parte de los conocimientos e hipótesis previas que se tenían sobre el espacio y el fenómeno analizado (inducción), para después contrastar y enriquecer los hechos y procesos considerados con las teorías generales existentes y con los principales ejes de reflexión que guían el estado de la cuestión en lo que se refiere al modelo de desarrollo turístico que predomina en el litoral español (deducción). La fase final de la investigación, que es la que se materializa de forma más amplia en esta tesis doctoral, consiste en descender de nuevo al análisis concreto del ámbito de estudio, para determinar la validez o no de las hipótesis planteadas (inducción).
- La investigación tiene como referencia metodológica un enfoque sistémico, como corresponde a una tesis que tiene como objeto de análisis a dos fenómenos de esa naturaleza: la actividad turística y el territorio. Tanto una como otro están compuestos por un conjunto de elementos diversos que se relacionan entre sí, con una determinada estructura y un determinado funcionamiento, y que han de ser analizados de forma interrelacionada. De ahí que en la tesis no sólo se aborden elementos y cuestiones territoriales (recursos, estructuras y sistemas territoriales, planificación, planeamiento, etc.), sino también componentes y aspectos sectoriales que son imprescindibles para entender el tema en toda su complejidad (oferta turística, demanda turística, implicaciones socioeconómicas de la actividad, etc.).
- En la tesis doctoral se otorga gran importancia al proceso histórico de configuración del espacio y las actividades turísticas, como marco explicativo ineludible de la situación actual. Para abordar el análisis histórico será fundamental el acercamiento a fuentes de información diversas (bibliografía, prensa, documentación técnica, etc.) y realizar una laboriosa tarea de selección, ordenación y encaje de sus contenidos más relevantes. El resultado de este trabajo será el establecimiento de una secuencia temporal para interpretar la evolución turística del área, lo cual se concreta en la determinación de una serie de etapas, que aunque no son más que una simplificación de la realidad, facilitan la comprensión de procesos complejos y que tienen una continuidad en el tiempo. Una vez establecidas las etapas, en cada una de ellas se ha tratado de identificar

a los agentes y factores intervinientes en los procesos de desarrollo turístico, así como los resultados producidos, prestando siempre especial atención a las actuaciones más emblemáticas, aquéllas que sirven de referente para ilustrar determinados fenómenos o tendencias.

- También se puede constatar que en la investigación adquiere gran peso la descripción y el análisis detallado de los hechos y fenómenos considerados, como vía para profundizar en su conocimiento, elaborar diagnósticos rigurosos y poder establecer conclusiones fundamentadas. Por lo tanto, la tesis en ningún caso renuncia a la metodología descriptiva, lo cual tiene como resultado que determinados capítulos puedan resultar un tanto prolijos. Esta opción se explica en función del interés del doctorando por analizar de forma exhaustiva y personal los temas abordados y elaborar sus propias interpretaciones, independientemente de que existan estudios previos de otros autores sobre la misma temática que sirvan de referencia en el proceso investigador.

Los recursos e instrumentos metodológicos que han completado los principios generales expuestos han sido los siguientes:

- En algunos capítulos de la tesis, como los dedicados a la oferta turística, se han tomado en consideración diversas escalas de análisis para contextualizar el fenómeno tratado, un recurso con tradición en el Análisis Geográfico Regional y en la Geografía del Turismo. De esta forma, la investigación de los principales componentes de la oferta turística del litoral onubense se completa con referencias al contexto regional, al arco atlántico andaluz y al marco provincial que sirvan para establecer comparaciones; y, por supuesto, se combina la visión supramunicipal defendida para la zona, con los análisis municipales y el estudio en detalle de diversos desarrollos urbano turísticos concretos (núcleos, urbanizaciones, proyectos, etc.).
- Para el tratamiento de las relaciones entre la actividad turística y el medio natural se ha utilizado la metodología DAFO, debido a la simplicidad que ofrece este instrumento de cara a la realización de análisis y diagnósticos sobre temas complejos. En este sentido, se parte de las fortalezas y las limitaciones que presenta el medio natural de cara al desarrollo de las actividades turísticas; se continúa con la identificación de los conflictos y amenazas producidos sobre el medio natural y que evidentemente afectan al propio funcionamiento actual y futuro del sector turístico; más adelante se destacan las oportunidades que posibilitarían nuevas y mejores estrategias de aprovechamiento de los valores naturales de la zona; y se finaliza con la descripción de las nuevas tendencias, proyectos y actuaciones, que se orientan hacia la reconducción de las relaciones entre ambas realidades y que persiguen un tratamiento más adecuado de los aspectos medioambientales de la actividad turística.
- En lo que se refiere al análisis sectorial, éste se basa fundamentalmente en la distinción, comparación y contraste entre la oferta reglada de alojamiento y la oferta no reglada, tanto desde el punto de vista de los impactos socioeconómicos generados por una y otra tipología, como desde el punto de vista de sus efectos territoriales y urbanísticos. Si bien no existen dificultades reseñables para estudiar la evolución reciente y las perspectivas de futuro de la oferta reglada, por el contrario se ha tenido que hacer un importante esfuerzo de aproximación teórica y estadística al fenómeno de la oferta no reglada de alojamiento, cuyo análisis resulta bastante más complejo.

- Para el análisis de la demanda, la metodología de investigación empleada se basa en la realización de una encuesta mediante un muestreo estratificado con afijación proporcional y aleatorio. El tamaño de la muestra es de 600 personas y el nivel de confianza de la encuesta es del 95% para un error de +/- 4,1%. El cuestionario diseñado se basa en gran medida en uno de los utilizados por la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía para sus trabajos de diagnóstico y planificación², aunque debidamente transformado y adaptado a las necesidades de la presente investigación. La fase final del trabajo, una vez realizadas todas las entrevistas, consistió en ordenar y estructurar toda la información extraída, organizándola mediante un sistema de tabulación que permitiera la segmentación o agrupación de los datos en virtud de las similitudes entre los encuestados. Ello facilita el comentario de la información obtenida, ayuda al establecimiento de comparaciones y, en última instancia, permite la elaboración de conclusiones tanto parciales (para cada una de las áreas muestreadas), como globales (para todo el espacio turístico de la costa de Huelva).
- En lo que se refiere a los aspectos o implicaciones territoriales de la actividad turística, la tesis parte de conceptos y planteamientos metodológicos suficientemente asentados en el ámbito de la ordenación del territorio, como es el caso del análisis y la evaluación de los elementos que dan sentido unitario y favorecen la cohesión interna del territorio, denominados habitualmente como estructuras y sistemas territoriales. Entre las estructuras y sistemas considerados se encuentran aquellos que habitualmente son objeto de análisis y diagnóstico por parte de la mayoría de los documentos de ordenación territorial que en la actualidad se elaboran; en concreto se aborda la caracterización del sistema de comunicaciones, el sistema de asentamientos y la red de equipamientos vinculados a los mismos, los sistemas que conforman el ciclo integral del agua (abastecimiento, saneamiento y depuración) y, por último, el sistema de gestión de residuos sólidos.
- Otro de los recursos metodológicos que contempla la tesis doctoral es el análisis de los documentos de planificación turística y territorial, tanto los vigentes como los pasados, en los que se contienen las pretensiones y las propuestas ideadas para el desarrollo de la actividad turística en la costa onubense a lo largo de las cuatro últimas décadas. El esquema metodológico seguido para analizar cada instrumento ha sido el siguiente: contextualización del documento, metodología seguida para su elaboración, estructura de sus contenidos, conclusiones y propuestas que contempla, aspectos de especial interés o aportaciones más significativas y, finalmente, valoración global y evaluación del grado de cumplimiento de sus propuestas.
- Como complemento imprescindible a la investigación realizada sobre la planificación turística y territorial, la tesis aborda también el análisis diacrónico del planeamiento urbanístico municipal. Dicho análisis se ha centrado especialmente en los instrumentos

2 En concreto se ha tomado como referencia el cuestionario utilizado para el análisis de la demanda turística en el informe titulado *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral*. Dicho cuestionario fue también usado posteriormente para la elaboración del capítulo sobre la demanda del *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003). Este cuestionario cuenta fundamentalmente con tres tipos de preguntas: unas totalmente abiertas, con absoluta libertad de expresión en la respuesta para el entrevistado; otras completamente cerradas, en las que sólo se puede contestar sí o no, o marcar con un aspa la casilla elegida; y finalmente existen preguntas con opción múltiple en la respuesta (véase el anexo al final de la tesis).

de planeamiento general, que son los que ofrecen una visión global de los objetivos y las estrategias de desarrollo urbanístico y turístico de los distintos municipios. Asimismo, el estudio realizado presta mayor atención al suelo urbano con funcionalidad turística y, sobre todo, al suelo urbanizable con finalidad turística (que es el que posibilita los nuevos desarrollos). Por último, en todo momento subyace como orientación metodológica la intención de comparar las previsiones y las determinaciones turísticas del planeamiento urbanístico municipal, con las estrategias y propuestas de la planificación territorial diseñada por la administración regional, al objeto de identificar posibles tensiones o contradicciones.

1.5. Ámbitos territorial y temporal del estudio

En un primer momento, la intención del investigador fue tomar como ámbito de estudio el litoral atlántico de Andalucía, **un espacio escasamente analizado desde la perspectiva del desarrollo de las actividades turísticas y sus implicaciones territoriales**; es más, podría afirmarse que dicho ámbito constituye uno de los grandes olvidados por la investigación científica en materia turística en Andalucía, y ello a pesar de las recientes actuaciones y dinámicas de crecimiento que generan importantes expectativas y destacables conflictos en la zona.

A pesar de esa intención previa, casi desde el inicio de la tesis se consideró que resultaba un ámbito espacial excesivamente amplio para el nivel de detalle que se pretendía alcanzar en la investigación. Por ello se decidió limitar el trabajo a un determinado tramo del litoral atlántico andaluz, en este caso el litoral de Huelva, para así asegurar un adecuado nivel de concreción y exhaustividad en lo que se refiere al análisis de las características sectoriales y territoriales del fenómeno analizado.

Mapa 1.1. Ámbito de estudio.



Fuente: elaboración propia.

Las causas que explican la elección del litoral de Huelva como ámbito territorial de la tesis doctoral son las siguientes:

- La clara delimitación territorial que ofrece el espacio a analizar. Una delimitación que combina criterios naturales y administrativos con suficiente peso como para reducir posibles interpretaciones. Desde el punto de vista físico ambiental el ámbito se enmarca entre la desembocadura del río Guadiana y la del Guadalquivir, principales ejes naturales que vertebran el litoral atlántico andaluz. Esta delimitación queda reforzada por los hechos administrativos, puesto que el río Guadiana define la frontera con Portugal y la desembocadura del Guadalquivir el límite entre las provincias de Huelva y Cádiz. Hacia el interior el ámbito queda definido por los límites administrativos de los municipios litorales de Huelva, a excepción de la capital provincial³. En concreto conforman el ámbito analizado los términos municipales de Almonte, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbria, Cartaya, Lepe, Isla Cristina y Ayamonte, desestimándose la consideración de los municipios prelitorales, puesto que no se observa en ellos procesos de desarrollo turístico relevantes.
- La variedad y la especificidad territorial de los factores, procesos, resultados y conflictos que ofrece el ámbito en relación al desarrollo de la actividad turística, lo cual justi-

3 No se ha incluido al municipio de Huelva en la investigación por considerar que se trata de una entidad geográfica con una estructura económica y social de mayor complejidad que los municipios analizados y claramente diferente desde el punto de vista de su funcionamiento turístico.

fica su tratamiento diferenciado: condicionantes para el desarrollo del turismo, papel ejercido por las administraciones, características de los agentes empresariales, modelo territorial y sectorial dominante, relaciones entre la actividad turística y el entorno natural, etc.

- La entidad y celeridad de las recientes transformaciones territoriales y sectoriales producidas en el ámbito, cuya expresión más palmaria es la intensa dinámica de crecimiento inmobiliario turístico existente, lo cual da lugar a la adopción de diferentes posiciones ante tales procesos por parte de los agentes implicados en el desarrollo de la actividad turística.
- Por último, no se puede obviar como razón explicativa de la elección del ámbito de estudio su cercanía a la aglomeración urbana de Sevilla, lo cual facilita sustancialmente el desarrollo de la investigación. Tampoco hay que desdeñar el papel que ejercen las razones de tipo afectivo, en el sentido de que las playas de Huelva constituyen un destino vacacional y turístico muy familiar para muchos sevillanos, lo cual propicia la generación de intensas *relaciones de amor-odio* que han de ser superadas por investigaciones que ofrezcan un análisis riguroso y desapasionado del destino en cuestión.

En lo que se refiere al ámbito temporal del estudio, éste abarca fundamentalmente el período que va desde principios de los años sesenta del pasado siglo hasta finales del año 2005. El punto de arranque coincide con los inicios de la explotación turística a gran escala del litoral onubense, a partir de la puesta en marcha del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*, mientras que el punto final lo marca la decisión de cerrar la tesis doctoral, independientemente de que existan procesos en marcha y fenómenos y conflictos en plena ebullición, de los que se da buena cuenta en la investigación y sobre los que se apunta su previsible evolución y sus resultados en un futuro próximo.

Hay que destacar en este punto que, a pesar de la acotación temporal establecida para la investigación, el capítulo dedicado a la evolución histórica del espacio y las actividades turísticas se inicia con una referencia a los precedentes del fenómeno turístico en el litoral de Huelva, que evidentemente son anteriores al marco temporal indicado, pero cuyo conocimiento resulta imprescindible para situar el origen y entender la evolución de algunos de los núcleos y entidades turísticas con mayor tradición de la costa onubense.

1.6. Fuentes de información

Las fuentes consultadas para obtener información sobre el tema y la zona objeto de estudio han sido básicamente las siguientes:

- En primer lugar hay que destacar la consulta de la bibliografía científica especializada, tanto la centrada en aspectos y contenidos geográficos, como la más específicamente turística (libros y capítulos de libros, monografías, artículos en revistas, etc.). La información que proporcionan las fuentes bibliográficas se ha completado, en ocasiones, con referencias a investigaciones inéditas o en fase de realización y, por lo tanto, no publicadas.
- Los documentos de planificación sectorial y territorial, los informes técnicos y la documentación existente sobre diversos proyectos turísticos, han supuesto un caudal

importante de información, a menudo más relevante que la proporcionada por la bibliografía científica. En este sentido ha sido especialmente provechosa la consulta de los fondos existentes en los archivos centrales de las Consejerías de Obras Públicas y Turismo de la Junta de Andalucía.

- El planeamiento urbanístico municipal ha sido otra fuente de información de gran interés, sobre todo para sustentar el análisis a escala local de los procesos de desarrollo turístico observados en la zona y prever la evolución futura. Esta documentación se encuentra a disposición pública en el archivo de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas en Huelva y en los archivos municipales correspondientes.
- La consulta de la prensa provincial y regional ha sido un recurso de gran utilidad en dos sentidos: por una parte, para reconstruir desde una perspectiva histórica la evolución turística de la zona y, por otra parte, para estar al tanto de las novedades que se producían en lo que respecta al reciente desarrollo territorial y turístico de los municipios del ámbito. En el primer caso ha resultado imprescindible la visita a la Hemeroteca Municipal de Huelva, mientras que en el segundo caso la consulta cotidiana de internet ha sido una tarea de investigación más del doctorando.
- Las estadísticas oficiales elaboradas por las administraciones públicas en sus diferentes niveles (central, autonómico, provincial y municipal), así como las producidas por otras entidades de carácter privado (asociaciones empresariales, bancos y cajas de ahorro, etc.), han sido fundamentales para el análisis de la oferta turística del área y, en especial, para la cuantificación de la oferta no reglada de alojamiento y la evaluación de sus principales efectos económicos y territoriales.
- El trabajo de campo realizado en la zona de estudio ha constituido una labor esencial para contrastar la información proporcionada por otras fuentes, obtener nuevos datos y plantear nuevos elementos de reflexión. Se ha tratado de realizar un trabajo de campo sistemático, definiendo recorridos, objetivos y procesos de obtención de la información conforme a un esquema previo y en concordancia con otras fuentes de información que orientan las salidas (cartografía, fotografía aérea, documentos de planificación, planeamiento urbanístico, etc.).
- Las entrevistas con agentes políticos, económicos y sociales representativos y las encuestas a usuarios turísticos completan el trabajo *in situ* desarrollado en la zona. Las entrevistas mantenidas con agentes representativos enriquecen la visión de los temas y problemas considerados y aportan perspectivas relevantes sobre los mismos; mientras que las encuestas realizadas a visitantes y turistas sirven para conocer la percepción que sobre algunas de las cuestiones analizadas tiene los usuarios del espacio turístico.
- Las fuentes de información gráfica, cartografía y fotografía aérea, son determinantes para analizar la configuración espacial de las actividades turísticas y detectar las transformaciones operadas en el territorio. En este sentido, se ha utilizado cartografía básica y derivada elaborada o encargada por los organismos regionales competentes (Instituto de Cartografía de Andalucía y Consejería de Obras Públicas y Transportes)⁴, además de

4 Destaca especialmente la utilización del mapa digital de Andalucía a escala 1:100.000 (producido por el Instituto de Cartografía de Andalucía en el año 2005), así como el uso de las distintas coberturas que ofrece el *Sistema de Información Geográfica del Litoral de Andalucía (SIGLA)*, elaborado por miembros del grupo de investigación Orde-

consultarse la cartografía de información y ordenación de los documentos de planificación territorial y sectorial, y del planeamiento urbanístico municipal. Ello se completa con la consulta de la ortofotografía digital de Andalucía (provincia de Huelva), generada a partir de un vuelo fotogramétrico en blanco y negro a escala aproximada 1:20.000 de los años 2001-2002 y publicada en 2004.

- Finalmente, también quisiera hacer referencia a la información que proporcionan dos instrumentos de características muy diferentes, tanto en sus objetivos como en su alcance, como son la legislación y el material promocional. Así, la legislación, tanto la vigente como la pasada, independientemente de su función reguladora, puede constituir una fuente de información interesante que ayuda a explicar fenómenos, identificar conflictos y poner de relieve pretensiones que tienen relación directa con el tema objeto de esta tesis doctoral. Por su parte, el material promocional ofrece también abundante información sobre los destinos turísticos, aunque en este caso una información con un fuerte sesgo comercial y en general poco rigurosa, por lo que debe ser analizada desde un punto de vista especialmente crítico, si se quieren extraer algunas ideas o datos útiles.

1.7. Estructura de la tesis

La tesis doctoral se divide en cinco partes que, como es lógico, guardan estrechas relaciones entre sí. En la primera parte se exponen los planteamientos generales de la investigación, dentro de los cuales se inscribe este apartado, y se establece el marco teórico y conceptual sobre el que se sustenta la tesis. Para ello se hace un repaso a las principales aportaciones teóricas y analíticas que enmarcan el estado de la cuestión en lo que se refiere a la evaluación del modelo de desarrollo turístico que impera en el litoral español y la previsión de posibles escenarios futuros.

En la segunda parte de la tesis, dividida en tres capítulos, se pretende realizar un primer acercamiento a los factores naturales, territoriales e históricos que determinan y/o condicionan la localización y el desarrollo de las actividades turísticas en la costa de Huelva. En este sentido se parte de la caracterización natural del ámbito de estudio, entendida como un marco de referencia en términos medioambientales que proporciona información relevante para entender mejor los procesos territoriales y socioeconómicos que se dan en el ámbito, entre los que interesan al objeto de esta tesis los vinculados a las actividades turísticas. A ese capítulo le sigue otro dedicado al análisis y la evaluación de las principales estructuras y sistemas territoriales que inciden de forma significativa en el desarrollo y el funcionamiento de dichas actividades; y se culmina esta segunda parte con un ejercicio de reconstrucción histórica en el que se ofrece una visión detallada de la evolución turística del área a lo largo de las cuatro últimas décadas.

La tercera parte de la tesis se dedica a los aspectos sectoriales del desarrollo turístico, aunque no faltan en los tres capítulos que la componen continuas referencias territoriales que apoyan las descripciones y análisis realizados. Comienza el bloque con un capítulo dedicado a la oferta de alojamiento, en el que desde el principio se establece una distinción clara entre

nación del Litoral y Tecnologías de Información Territorial para la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (proyecto dirigido por el Dr. D. José Ojeda Zújar).

oferta reglada y no reglada, y que culmina con una comparación de los efectos socioeconómicos y territoriales que genera una y otra opción de desarrollo turístico. Se continúa con el análisis de la denominada oferta turística complementaria, que se centra en aquellas tipologías que presentan un desarrollo más significativo en la zona objeto de estudio y que tienen una incidencia territorial más clara, como son el turismo de golf, las actividades náutico recreativas y la oferta turística de naturaleza. Concluye esta tercera parte con el capítulo dedicado a la demanda turística, en el se ofrece una caracterización del turista tipo que acude a la costa de Huelva, a partir de los datos obtenidos en la encuesta realizada en la zona. Dicho perfil abarca las características sociodemográficas de la demanda, su origen geográfico, las motivaciones, los comportamientos y la valoración que del destino hacen los usuarios del espacio turístico.

En la cuarta parte de la tesis se ponen de relieve las grandes claves interpretativas o temas cruciales en lo que se refiere al modelo de desarrollo turístico dominante en el litoral de Huelva, tanto desde una perspectiva territorial como sectorial. Por lo tanto, este bloque resulta sin duda el más comprometido, en cuanto que el doctorando propone un diagnóstico en relación al tema abordado que se concreta en la identificación de las grandes cuestiones conflictivas, cuestiones que por otra parte son al mismo tiempo los principales ámbitos de actuación de cara a la resolución de problemas y la mejora de la realidad existente: las relaciones entre turismo y medio ambiente; las características de la planificación turística y territorial; y el papel del planeamiento urbanístico municipal.

De esta forma, se analizan en profundidad las relaciones existentes entre el desarrollo de las actividades turísticas y el entorno natural, destacándose especialmente los impactos negativos generados, aunque apuntándose también las oportunidades que ofrecería un nuevo escenario caracterizado por un mayor nivel de compatibilidad entre ambos fenómenos; posteriormente se realiza un recorrido por los documentos de planificación sectorial y territorial formulados en los últimos cincuenta años y se trata de evaluar su trascendencia real en la configuración del modelo territorial turístico existente en la costa onubense; y finalmente se dedica un capítulo al análisis del planeamiento urbanístico municipal, considerado como el verdadero factor que determina la orientación y las características de dicho modelo, muy por encima de cualquier otra circunstancia.

En la última parte de la tesis se realiza una recapitulación final y se formulan una serie de conclusiones, al objeto de determinar la validez o no de las hipótesis iniciales y, en consecuencia, aceptarlas, rechazarlas o modificarlas. Finalmente se ofrece un listado de las fuentes bibliográficas y documentales en las que se ha apoyado la investigación, que se completa con las referencias legales que aparecen en diferentes capítulos de la tesis.

1.8. Precisiones terminológicas

Se ha considerado oportuno realizar algunas aclaraciones sobre los términos más significativos y ampliamente utilizados en esta tesis doctoral. Dichos términos se relacionan con el concepto de turismo del que se parte en el presente trabajo (1), con la dimensión territorial del fenómeno analizado (2), y con algunos aspectos sectoriales de especial interés al objeto de esta investigación (3).

(1) En la tesis se parte de la definición de *turismo* establecida por la Organización Mundial del Turismo (OMT) en 1991, una definición amplia y flexible que cuenta con un sólido

reconocimiento institucional y científico a nivel internacional⁵. Con un significado similar al del término turismo, se utilizan en la investigación expresiones como *fenómeno turístico* o *actividad turística*, que inciden en el carácter transversal y la dimensión social, en un sentido amplio, del hecho analizado. En algunas ocasiones se hace uso también de la expresión *sector turístico*, sobre todo cuando se quiere recalcar su vertiente económica y productiva.

En directa relación con los términos que acaban de señalarse, aparecen otros que se refieren a algunos de los principales elementos que integran el fenómeno o actividad turística. En ese sentido destacan, en primera instancia, los términos relacionados con la *oferta turística*, dentro de los cuales se establece una distinción clara entre los *recursos turísticos* (considerados también como la materia prima del turismo) y los *productos turísticos* (que constituyen la oferta estructurada empresarialmente y dirigida a los mercados de demanda)⁶.

Precisamente en relación con la *demanda turística* aparece otro conjunto de términos o expresiones utilizados ampliamente en la tesis. En esta ocasión, la principal distinción se establece entre *turistas* y *excursionistas*, que se diferencian en función de si se realizan o no pernoctaciones. A todos ellos, turistas y excursionistas, se les denomina a veces con el término *visitantes*⁷. De forma menos habitual se emplea también el término *veraneante*, con lo que se quiere significar a los turistas habituales de las playas de Huelva, que hacen uso de viviendas vacacionales durante amplios períodos de tiempo en temporada estival (normalmente por encima de las dos semanas). Por otra parte, en contadas ocasiones se puede observar la utilización del término *usuario*, sobre todo cuando se quiere destacar de la demanda turística su carácter consuntivo, ya sea en relación a los recursos, las infraestructuras, los servicios, etc.

La particular combinación o interrelación que se produce en un determinado lugar entre los diversos elementos que integran y dan forma a la actividad turística (oferta, demanda y otros elementos y circunstancias de carácter socioeconómico, institucional y territorial), es lo que se denomina *modelo turístico* o *modelo de desarrollo turístico*. Por lo tanto, estos términos suelen emplearse en el sentido de expresión simplificada de la realidad turística existente en un determinado lugar, más que como la expresión sintética del orden deseado o propuesto⁸.

5 En la *Conferencia internacional sobre estadísticas de viajes y turismo* (OMT, Ottawa, 1991) se establece que “el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios u otros motivos”.

6 En los recientes informes y documentos de planificación territorial y turística elaborados por Arenal Consultores para diversos organismos de la administración regional andaluza, se define a los recursos turísticos como “el conjunto de características del medio físico, del paisaje, de los bienes culturales y de las actividades y servicios recreativos que permiten desarrollar productos turísticos y atraer afluencia de visitantes”. Por su parte, en relación a los productos turísticos u oferta turística se señala que constituyen “los servicios turísticos prestados en un determinado lugar a un precio fijado y en unas condiciones de calidad comprometida. En los productos turísticos se incorporan ingredientes remunerados (alojamiento, comida, actividades, etc.) y otros no remunerados (clima, paisaje, naturaleza, cultura, etc.). Éstos últimos, a pesar de no tener establecido un precio por su uso, influyen poderosamente en la decisión de compra del consumidor” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1, pág. 4).

7 Según la OMT, todos los viajeros relacionados con el turismo se denominan visitantes, y éstos a su vez se dividen entre los que pernoctan (turistas) y los que no pernoctan (excursionistas). Hay que destacar que el término visitante constituye el concepto básico para la mayoría de los sistemas de estadísticas sobre turismo existentes en el mundo.

8 Este segundo sentido de la expresión modelo turístico sólo aparece en la tesis cuando se hace referencia a los documentos de planificación turística y sus propuestas de ordenación. Es entonces cuando el modelo turístico

(2) Resulta evidente que uno de los principales objetivos de la tesis doctoral es profundizar en el conocimiento territorial de la actividad turística en el litoral de Huelva. Por lo tanto, muchos de los términos utilizados en la investigación subrayan la relación existente entre la actividad turística y el territorio donde ésta se implanta y desarrolla. En este sentido, un concepto fundamental será el de *espacio turístico*, que hace referencia al ámbito donde se localizan los elementos que están relacionados con la actividad turística⁹. Algo diferente resulta la expresión *destino turístico*, que a pesar de tener un sustento territorial, está más próxima a los campos de la promoción y la comercialización turísticas¹⁰. La bibliografía especializada, al considerar distintos tipos de destinos en función de su grado de consolidación, suele distinguir entre *destinos turísticos maduros* y *destinos turísticos emergentes*: los primeros serían aquéllos que cuentan con una larga trayectoria histórica y que son ampliamente conocidos por la demanda, además de caracterizarse por la saturación a todos los niveles y la consiguiente pérdida de atractivo y competitividad; mientras que los segundos serían aquéllos destinos que se encuentran en pleno proceso de expansión en términos de oferta y demanda y que comienzan a tener cada vez mayor presencia y reconocimiento en los mercados.

Otros términos que abundan en la investigación son los de *núcleo turístico*, *urbanización turística* y *asentamiento turístico*. El primero de ellos se utiliza para hacer referencia a aquellos núcleos, generalmente urbanos, que se caracterizan desde el punto de vista espacial y funcional por la presencia dominante de usos del suelo, infraestructuras y servicios vinculados a la presencia y actividad de los turistas. En un sentido parecido se emplean los términos *urbanización turística* y *asentamiento turístico*, aunque normalmente para hacer referencia a entidades urbanas separadas del núcleo principal de un municipio o cabecera municipal.

Descendiendo a una escala de mayor detalle, aparecen los términos *proyecto turístico* y *complejo turístico*. La expresión *proyecto turístico* se vincula normalmente a una actuación turística inconclusa, ya se trate de una operación todavía no iniciada o en proceso de ejecución. Por su parte, el término *complejo turístico* remite a una actuación turística de carácter integral y que suele incluir un amplio conjunto de equipamientos y servicios turísticos dentro de unos límites espaciales muy nítidos, de modo que quede claramente diferenciada de actuaciones anejas¹¹.

Expresiones como *modelo territorial turístico*, *configuración territorial del turismo* u *organización espacial de la actividad turística* tienen una importante significación y presencia en la investiga-

o modelo de desarrollo turístico se identifica con el modelo de ordenación turística propuesto, y no con el modelo turístico real o tendencial. Estos planteamientos siguen los criterios establecidos por el *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio* para la definición de algunos conceptos que son comparables a los expuestos (GRUPO ADUAR, 2000).

9 Dichos elementos son “los recursos que pueden ser aprovechados para formar productos turísticos, las infraestructuras de acceso y apoyo, los alojamientos y el espacio de las actividades. Contiene tanto los ingredientes de los productos, como los elementos contextuales y lo que constituye la oferta propiamente dicha” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1, pág. 4).

10 Según la fuente citada en la anterior nota a pie, un destino turístico sería “un ámbito identificado por un conjunto de características que configuran una opción reconocible en la decisión de compra de los consumidores” (pág.4). Sin embargo, otros documentos no ponen tanto el acento en el reconocimiento o la identificación por parte de la demanda, sino más bien en el aspecto de la frecuentación, tal y como se comprueba en el glosario que ofrece el *Manual de planificación territorial del turismo* (ANTÓN, GONZÁLEZ REVERTÉ et al., 2005, pág. 209), donde se le define como “el lugar que dispone de infraestructura y de equipamiento turístico y que es frecuentado por turistas o visitantes, ya sea por cuenta propia o de manera organizada”.

11 De este modo, la expresión *complejo turístico* se asimila al término inglés *resort*, por cierto cada vez más habitual en la literatura científica sobre turismo en español.

ción, además de utilizarse indistintamente en diversos capítulos de la tesis doctoral. Con ellas se pretende indicar, de manera sintética, el modo en el que se desenvuelve territorialmente la actividad turística, es decir, la forma en la que se combinan los distintos ingredientes de naturaleza espacial que conforman el fenómeno y que explican en gran medida la realidad territorial existente en el ámbito analizado.

En directa relación con esos términos aparece la expresión *desarrollo territorial del turismo*, que pone el acento en los aspectos cualitativos de la expansión territorial de la actividad, frente al carácter más cuantitativo que sugiere otra expresión también muy utilizada en la tesis: *crecimiento urbano turístico*. Precisamente cuando el modelo territorial turístico se apoya principalmente en procesos de urbanización y edificación, es decir, en la creación de nuevos núcleos y urbanizaciones turísticas o en su ampliación, es cuando se utiliza la expresión *modelo urbano turístico*.

c) Finalmente, otro conjunto de términos que tiene una importante presencia en determinados capítulos de la tesis es el constituido por aquellas expresiones que están relacionadas con un aspecto especialmente relevante del perfil sectorial del destino y que ciertamente conforma la imagen turística del ámbito analizado a ojos de la demanda: nos referimos concretamente al predominio de las *viviendas de uso turístico* o *viviendas turísticas vacacionales*¹² dentro de la estructura del alojamiento de la zona. Ambas expresiones, que se utilizan indistintamente en la investigación, se refieren tanto a las residencias secundarias que tienen un uso vacacional por parte de sus propietarios, como a las viviendas que se alquilan por temporada entre particulares para su disfrute turístico.

La inmensa mayoría de estas viviendas está fuera del control de la administración turística y se caracterizan esencialmente por su falta de regulación. Esto da pie a la utilización de expresiones como *oferta no reglada de alojamiento* u *oferta extralegal*¹³, en contraposición a la denominada *oferta reglada*, la cual está constituida por los establecimientos controlados por la administración y sometidos a normativas reguladoras.

Por otra parte, cuando este fenómeno es analizado desde la perspectiva de las preferencias y los comportamientos de los turistas, aparecen términos muy importantes en la investigación, como *turismo residencial* o *modelo residencial turístico*¹⁴. En ambos casos se pone el acento en el principal elemento que configura este modelo de desarrollo turístico: la oferta residencial de uso turístico. Además, dichas expresiones también sugieren que estos turistas

12 El Instituto de Estudios Turísticos (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio) identifica a las *viviendas de uso turístico* con el denominado *alojamiento privado*, “una forma de alojamiento turístico que no se ajusta a la definición de *establecimiento*... sino que consiste en ofrecer en alquiler o de forma gratuita una serie de plazas en habitaciones o viviendas. Cada unidad de alojamiento es independiente y la ocupan turistas, normalmente durante una semana o fin de semana, quincena o mes, o sus propietarios como segunda vivienda o vivienda de vacaciones” (RODRÍGUEZ-SALMONES et al., 2003). La Ley de Turismo de Andalucía define a las *viviendas turísticas vacacionales* como “aquéllas en las que se presta únicamente el servicio de alojamiento y que son ofertadas al público para su utilización temporal o estacional, o son ocupadas ocasionalmente, con fines turísticos, una o más veces a lo largo del año” (Ley 12/1999 de Turismo de Andalucía, artículo 43).

13 Esta terminología es utilizada por la administración turística desde finales de los años sesenta, tal y como puede comprobarse en los instrumentos normativos (*Orden Ministerial de 17 de enero de 1967, de ordenación de apartamentos, bungalows y otros alojamientos de carácter turístico*) y en los trabajos de investigación (*Evaluación y consecuencias de la oferta extralegal en la industria turística española*, Secretaría General de Turismo, 1989).

14 La Secretaría General de Turismo define al turismo residencial como “aquel que practican los turistas que realizan una estancia prolongada en un determinado destino, alojándose en una vivienda de su propiedad o en alquiler” (MAZARS TURISMO, 2002, pág. 10).

tienen un comportamiento más parecido al de los residentes permanentes de la zona, que al de los turistas que se alojan en establecimientos reglados. Evidentemente, ese *modelo residencial turístico* aporta unos rasgos territoriales y sectoriales específicos al destino, que serán analizados en profundidad en posteriores capítulos de la tesis.

Por último, y en relación directa con el desarrollo de todo este entramado de viviendas de uso turístico claramente diferenciadas del alojamiento reglado, aparecen en la investigación expresiones como *oferta inmobiliario turística* y *modelo inmobiliario turístico* (MARCHENA y VERA, 1995), términos que subrayan el peso del sector inmobiliario y sus mecanismos de producción en la configuración de la oferta turística de la zona.

2. MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. El litoral turístico español en la encrucijada: entre la renovación y el continuismo

El diccionario de la Real Academia Española de la Lengua define el término encrucijada como una “situación difícil en que no se sabe qué conducta seguir”, y éste parece ser el signo actual de los principales destinos turísticos del litoral mediterráneo y suratlántico español, inevitablemente afectados por las profundas transformaciones observadas recientemente en el escenario turístico global y visiblemente tocados en lo que se refiere a la evolución de algunos de los parámetros básicos que miden la salud de la actividad (EX-CELTUR, 2005).

En estas circunstancias, el camino a seguir por los destinos no está tan claro como en principio podría parecer. En teoría sí, pero en la práctica no. La teoría demuestra que los agentes empresariales, los gestores públicos y otros protagonistas involucrados en el desarrollo de la actividad turística se llenan la boca con conceptos como los de calidad, sostenibilidad, excelencia o competitividad, pero la práctica diaria de la gestión turística, tanto privada como pública, se aleja a menudo del significado real y profundo de esos términos. Lo cierto es que una cosa es lo que se dice y otra lo que se hace, o dicho de una manera menos coloquial, una cuestión es el discurso adoptado y otra bien distinta las estrategias que ponen en marcha los destinos para crecer o mantener su cuota de mercado en un contexto marcado por los cambios y cierto nivel de incertidumbre.

Tales estrategias, a la vista de la evolución reciente de los principales destinos turísticos del litoral español, son múltiples y diversas, de modo que tal y como afirma ANTÓN (2004:1, pág. 316), “existen diferentes soluciones a la necesidad de repensar el modelo clásico, convencional e indiferenciado de sol y playa”, desde aquéllas de carácter continuista con respecto a modelos pretéritos, hasta las que introducen dinámicas de cambio apoyadas en nuevos criterios y paradigmas. Este escenario encaja con los planteamientos teóricos que defienden la utilización del término “neofordismo” para describir el momento actual que vive el sector turístico y con el que se quiere significar que se está ante una etapa en la que coexisten prácticas propias del tradicional modelo turístico fordista, que ahora se intensifican o incluso se reformulan, junto con nuevas tendencias y dinámicas que apuntan cambios significativos en relación al funcionamiento de la actividad (“postfordismo”) (IOANNIDES y DEBAGGE, 1998; IVARS 2003; FERNÁNDEZ TABALES, en prensa).

2.2. Las transformaciones recientes en el escenario turístico global y sus repercusiones sobre los destinos turísticos del litoral español

Buena parte de los investigadores que se dedican al análisis del fenómeno turístico parecen estar de acuerdo en que el momento actual se caracteriza esencialmente por la existencia de profundos cambios estructurales en el sector (LÓPEZ PALOMEQUE, 1999:1; PERELLI, 2002; IVARS, 2003; ANTÓN, 2004:1; VERA, 2005:1). Tales transformaciones son de muy diversa índole, aunque, de manera simplificada, se podría afirmar que afectan principalmente a la demanda, la oferta y los agentes de intermediación.

Sin lugar a dudas, el capítulo de cambios que concita mayor atención entre los especialistas es el que se refiere a los observados en la demanda, a la que suele considerarse la principal protagonista de las grandes transformaciones que sacuden tanto a los destinos, como al repertorio de productos, o al propio subsector de la intermediación turística. Una de las ideas que más se repite en la literatura científica es que estamos ante un nuevo tipo de turista, un turista que manifiesta nuevas motivaciones, que presenta comportamientos diferentes a los tradicionales y que además ha elevado su nivel de exigencia con respecto a destinos y productos¹⁵.

Desde el punto de vista de las motivaciones de los turistas, y en lo que se concierne a los destinos litorales, se aprecia la existencia de una demanda cada vez más diversificada, que busca algo más que la mera estancia pasiva bajo el sol, que se muestra interesada por la práctica de determinados deportes, que aprecia cada vez más el contacto con la naturaleza y que, sobre todo, valora la disponibilidad de equipamientos y actividades de carácter lúdico, recreativo o incluso formativo. En definitiva, este nuevo turista reclama que los destinos le ofrezcan múltiples y variadas opciones para ocupar su tiempo de ocio, en consonancia con las características de los entornos urbanos y metropolitanos de los que mayoritariamente proceden.

Si las motivaciones han cambiado, no lo han hecho menos los comportamientos y los hábitos de los turistas. En este sentido, junto a fenómenos ya conocidos como la fragmentación de las vacaciones o la reducción de la estancia media en destino, son especialmente reseñables los cambios en la organización del viaje, claramente determinados por la extensión del uso de las nuevas tecnologías de la información entre la demanda y básicamente orientados hacia un comportamiento mucho más autónomo de la misma e independiente de los intermediarios. Esta tendencia hacia la autoorganización del viaje se verá reforzada por la proliferación de las líneas aéreas de bajo coste y encontrará un complemento importante en el notable incremento de la oferta no reglada de alojamiento en muchos destinos litorales, todo lo cual redundará en una dinámica ya advertida en diversos estudios, que alertan sobre la progresiva reducción del gasto medio por turista (EXCELTUR, op. cit).

Junto a los cambios en las motivaciones y los comportamientos, habría que señalar también los cambios observados en el nivel de exigencia de la demanda con respecto a los destinos y los productos. El término calidad, de profusa utilización en el ámbito turístico, bien

15 Son bien ilustrativas las palabras de ANTÓN (op. cit., pág. 323), quien al referirse a la dinámica actual de los destinos turísticos litorales afirma que se está produciendo una “segunda revolución del turismo”, protagonizada por un nuevo tipo de demanda, que se concreta en “el tránsito desde la estancia turística centrada en el sol y la playa, a la estancia que incorpora el consumo de productos de ocio como elemento fundamental de satisfacción”.

podría resumir las nuevas exigencias de la demanda con respecto a los destinos litorales y sus productos asociados; un término que debe ser entendido en un sentido amplio e integral, de forma que contemple tanto la calidad de los establecimientos, las actividades y los servicios, como la de los equipamientos, las infraestructuras, el espacio urbano, el entorno, el paisaje, etc. Evidentemente que el precio sigue siendo un criterio fundamental en relación a la toma de decisiones por parte de la demanda, pero pierde peso de forma paulatina en favor de otros criterios y cada vez más se presenta en forma de binomio, el de calidad-precio, con el que se evalúa por encima de todo la adecuada relación entre ambos parámetros.

Todos estos cambios que se observan en la demanda tienen efectos incuestionables sobre el funcionamiento de los operadores turísticos y la evolución reciente de los destinos. Así, las nuevas exigencias de la demanda son asumidas por parte de los intermediarios turísticos y transmitidas a los destinos como criterio básico de competitividad¹⁶, mientras que muchos espacios de producción se afanan en dar respuesta a las nuevas motivaciones de los turistas mediante la progresiva incorporación de nuevos equipamientos y actividades de ocio y recreativas.

Pero todo ello pone de relieve un importante desajuste que no tiene fácil solución, y es que los cambios en la demanda se suceden con bastante rapidez, a menudo a un ritmo muy superior al que necesitan los destinos para transformarse y ajustarse a las nuevas tendencias del mercado (PERELLI, 2002, pág. 55). En este contexto no se puede obviar otro fenómeno que agrava la situación de los destinos de sol y playa tradicionales: la aparición de nuevos destinos competidores en áreas emergentes y que presentan importantes ventajas comparativas y competitivas (fundamentalmente en relación con las condiciones medioambientales y paisajísticas y con el factor precios). Uno de los efectos más perniciosos que tiene esta circunstancia sobre los destinos maduros de sol y playa, es el riesgo de que se pongan en marcha estrategias competitivas que suelen tener importantes efectos descualificadores, caso de la bajada de precios o la generalización del sistema “todo incluido”, medidas que según diversos autores profundizan en el “espiral desvalorizador” del litoral turístico español (PRATS, 2003:1 y 2003:2; LÓPEZ OLIVARES et al., 2005).

16 Sirvan de ejemplo algunas de las iniciativas puestas en marcha por uno de los turoperadores más importantes de Europa y del mundo, TUI, y que abarcan desde la elaboración de un catálogo de buenas prácticas medioambientales de establecimientos y destinos, hasta el otorgamiento de premios y distintivos a hoteles que destaquen por su especial atención a aspectos relacionados con la calidad, la gestión medioambiental o la protección de la naturaleza (véase www.tui-ecohotel.com). El propio director de medio ambiente y desarrollo sostenible de TUI, Wolf Michael Iwand, afirmaba en el *Diálogo sobre turismo, diversidad cultural y desarrollo sostenible*, celebrado en el marco del Forum de las Culturas Barcelona 2004, que “al turista no le atrae sólo el hotel, sino el destino en su conjunto”, por lo que resulta preocupante que “las mejoras operadas en las condiciones de los hoteles no tengan una correspondencia en los destinos, que evidentemente también se degradan y empeoran”.

Figura 1.1. El proceso de desvalorización de los destinos turísticos maduros del litoral.



Fuente: Exceltur, 2005; y elaboración propia.

Los efectos de las transformaciones del escenario turístico global sobre los destinos turísticos del litoral español, no sólo se circunscriben a la consolidación de un panorama mucho más competitivo y la adopción de estrategias diversas para afrontarlo, sino que se aprecian de manera mucho más clara y gráfica en la evolución reciente de algunas de las principales variables estadísticas que miden el estado de salud del sector. Así, a pesar de que el volumen total de turistas no deja de crecer año tras año, diversos organismos advierten que existen otras variables mucho más significativas que presentan síntomas evidentes de preocupación. Este sería el caso del estancamiento de la llegada de turistas extranjeros y del gasto medio por turista o, peor aún, la progresiva reducción de la estancia media, del grado de ocupación de los establecimientos hoteleros y, en definitiva, de la contribución relativa del turismo al PIB de la economía española (IET, varios años).

Sin duda alguna se trata de señales de peligro que advierten sobre el progresivo agotamiento y la paulatina pérdida de competitividad del grueso del modelo turístico español. Un modelo que se ha caracterizado esencialmente por la intensa urbanización del espacio costero y un desaforado crecimiento inmobiliario, que se ha apoyado en las carencias de la planificación territorial y en la instrumentación interesada del planeamiento urbanístico, y que ha derivado en la mayoría de las ocasiones en situaciones de masificación, degradación del entorno e insostenibilidad que han provocado una inestimable pérdida de atractivo de los principales destinos turísticos del litoral.

Sobre el diagnóstico esbozado parece que existe acuerdo entre la mayoría de los agentes implicados en el desarrollo y la gestión de la actividad, al igual que sobre la necesidad de reaccionar y poner en marcha iniciativas de renovación y reorientación del modelo. Pero la respuesta real que se observa por parte de los destinos, es decir, la praxis cotidiana, no pare-

ce ajustarse en la mayoría de las ocasiones a los requerimientos del diagnóstico establecido (LÓPEZ PALOMEQUE, 1999:2, pág. 1065). Es cierto que se observan iniciativas de renovación, de restructuración y de cualificación en determinados destinos, pero al mismo tiempo se constata la proliferación de estrategias que parecen redundar en el modelo tradicional, que incluso lo intensifican, lo cual demuestra que la respuesta de los destinos obedece más a planteamientos vinculados al corto plazo y a la seguridad que ofrece el modelo ya conocido, que a un análisis profundo y crítico del escenario existente.

Por otra parte, no se puede obviar que la situación que presenta cada destino en relación a su ciclo vital condiciona sus estrategias de futuro, de forma que los destinos emergentes parecen perseverar en un modelo caduco pero que todavía ofrece resultados económicos positivos a corto plazo (ya que les queda todavía un amplio margen de crecimiento), mientras que los destinos maduros no tienen más remedio que iniciar acciones de restructuración ante la imposibilidad de que la expansión urbanística e inmobiliaria sea la base de su futura competitividad. De todo ello se deduce que nos encontramos ante “una nueva etapa para los destinos no exenta de contradicciones” (VERA, 2005:1, pág. 95), en la que junto a la existencia de estrategias de renovación y cambio, se mantienen dinámicas de crecimiento que refuerzan el modelo de desarrollo turístico dominante desde la década de los sesenta.

2.3. Iniciativas de renovación y cambio del tradicional modelo turístico dominante en el litoral español

La constatación de la existencia de síntomas de crisis o de agotamiento del tradicional modelo turístico del litoral español, tal y como lo demuestra la evolución de algunas variables de gran significación anteriormente señaladas, tiene un reflejo nítido en la pérdida de atractivo de muchos destinos tradicionales y el progresivo deterioro de su posición competitiva (PRATS, 2003, op. cit.). Frente a esta situación y esta tendencia sin duda preocupantes, comienzan a vislumbrarse estrategias de restructuración y/o reorientación por parte de muchos destinos litorales, tanto desde el punto de vista sectorial como espacial, con las que tratan de adaptarse a los requerimientos que plantea el nuevo escenario turístico.

Siguiendo los planteamientos expuestos por ANTÓN (2004:1) en su interesante artículo sobre las transformaciones observadas recientemente en los destinos turísticos del litoral español, se puede afirmar que éstos están experimentando cambios importantes como consecuencia de la aplicación de tres tipos de estrategias o políticas que, aunque con un origen temporal distinto, coexisten en el momento actual:

- a) En primer lugar destaca la estrategia centrada en la renovación de los destinos y la cualificación de los establecimientos turísticos. Esta estrategia, que se inicia a mediados de los años ochenta del pasado siglo, se descompone en dos grandes ejes de actuación que se dirigen básicamente a la mejora funcional y formal de los destinos, por una parte, y la modernización y elevación de la calidad de la oferta de alojamiento, por otra.

La mejora funcional y formal de los destinos se concreta mediante la puesta en marcha de iniciativas que tratan de subsanar los habituales déficits de infraestructuras y equipamientos que sufren muchos de los núcleos turísticos tradicionales del litoral español, así como a través de políticas de reordenación y recualificación urbana que tratan de mejorar su imagen en los mercados.

Con respecto a la cualificación de los establecimientos turísticos, hay que destacar las acciones desarrolladas por las administraciones públicas, en especial la administración central y la autonómica, y que se han orientado fundamentalmente a promover la modernización y la renovación de la oferta de alojamiento mediante una amplia política de ayudas e incentivos.

- b) En segundo lugar habría que señalar la estrategia de la incorporación de nuevos productos de ocio y recreativos a los destinos, estrategia que comienza a implementarse desde principios de los años noventa y que se generaliza en el litoral turístico español a mediados de esa misma década.

Esta opción consiste en la progresiva incorporación de nuevos equipamientos y actividades que enriquezcan la oferta de los destinos y que incrementen su atractivo de cara a la demanda. De hecho, cuatro son los grandes objetivos declarados de esta estrategia y que se exponen a continuación:

- La diversificación de los destinos, de forma que se de respuesta a las nuevas motivaciones de la demanda y se puedan captar nuevos segmentos de mercado interesados por productos específicos. En definitiva se trata de superar el tradicional modelo turístico del litoral español, generalmente pobre en términos de equipamientos y actividades turísticas complementarias, y sin apenas atractivos añadidos más allá del triángulo que conforman el alojamiento, el sol y la playa.
- La singularización de los destinos, es decir, su diferenciación con respecto a otros de características parecidas a través de la implantación de determinados equipamientos y actividades que le otorgan identidad y reconocimiento. En ocasiones, cuando el destino centra sus esfuerzos en el desarrollo de un determinado tipo de oferta turística o la captación de un determinado segmento de demanda, el objetivo de la singularización/diferenciación puede derivar en especialización.
- La transformación de la imagen de los destinos, en el sentido de procurar la sustitución de la habitual imagen de destino estandarizado e indiferenciado en términos de oferta, por otra más ajustada a las actuales exigencias del mercado (diversidad, singularidad, especialización, etc.).
- La lucha contra la estacionalidad de la actividad turística mediante la incorporación de nuevos productos que puedan extender el período de explotación más allá de la temporada estival y mantener activo el tejido empresarial turístico durante buena parte del año.

El abanico de equipamientos y actividades turísticas a implantar se presenta extenso y variado, y abarca desde la opción ampliamente repetida en los municipios litorales centrada en el golf o las actividades náuticas, hasta la apuesta por el turismo temático, el vinculado a la salud, los congresos, la oferta cultural o la de naturaleza. Uno de los mayores riesgos que se derivan de esta estrategia de producto es el peligro de que se produzca una implantación indiscriminada y clónica de este tipo de equipamientos y actividades, como ocurre con los campos de golf y los puertos deportivos, de forma que la consecuencia final de esta política sea la homogeneización e indiferenciación de los destinos, más que la pretendida singularización.

Para evitar ese efecto indeseado resulta fundamental identificar los valores naturales, culturales o de otro tipo específicos de cada destino y que lo diferencian de los demás, de

modo que se diseñen productos acordes con la vocación turística de cada lugar y que se basen en sus rasgos o características distintivas, en vez de repetirse hasta la saciedad la misma receta de desarrollo turístico para casi todos los municipios litorales.

- c) En tercer y último lugar cabe señalar la estrategia de la sostenibilidad, que comienza a implementarse en los destinos turísticos del litoral español desde mediados de la década de los noventa. En términos generales se puede afirmar que se trata de una estrategia con contenidos más retóricos que empíricos, en el sentido de que las iniciativas puestas en marcha tienen un alcance real limitado, sobre todo si se comparan sus resultados con la trascendencia y los objetivos del paradigma teórico en que se fundamentan.

Evidentemente se han puesto en marcha iniciativas interesantes, entre las que destacan aquéllas que persiguen la protección y la potenciación de los atractivos naturales y culturales que dotan de identidad y que diferencian a los destinos. Igualmente también se observa la implantación de instrumentos de gestión y control medioambiental por parte de los destinos, como sería el caso de las agendas 21 locales, el reglamento EMAS¹⁷ o las normas ISO 14001.

Frente a estas iniciativas de carácter potestativo y basadas en una lógica posibilista (que defiende la posibilidad de compatibilizar desarrollo turístico y preservación de la naturaleza), existe otro conjunto de acciones puestas en marcha por diversas administraciones y que tienen una naturaleza vinculante y un carácter mucho más coercitivo. Estas medidas abarcan desde las normas de ámbito comunitario como la directiva europea sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas, hasta las medidas de ámbito regional que apuntan hacia la introducción de moratorias urbanísticas, la imposición de límites al crecimiento¹⁸ o la desclasificación de suelos urbanizables, pasando por las políticas estatales dirigidas a la compra de terrenos en la costa para asegurar su preservación frente a la urbanización o las iniciativas de demolición de edificaciones ilegales ubicadas en el dominio público marítimo-terrestre.

En definitiva, la totalidad de estrategias y medidas expuestas en este apartado constituyen iniciativas que contribuyen a la renovación y/o reorientación del tradicional modelo turístico que predomina en la mayor parte del litoral español, lo cual se inscribe de lleno en las teorías sobre la reestructuración productiva y espacial de los destinos como respuesta ante los retos que plantea el nuevo escenario turístico y en particular las nuevas motivaciones y exigencias de la demanda (MONTANARI y WILLIAMS, 1995)¹⁹. Para describir el sentido de tales estrategias y sus pretensiones, algunos investigadores emplean el término *reposiciona-*

17 Un ejemplo interesante de este tipo de actuaciones lo constituye el *Proyecto Municipio Turístico Sostenible*, iniciado en 1997 por parte de la Secretaría General de Turismo y la Federación Española de Municipios y Provincias y que, básicamente, consiste en la implantación de un sistema de gestión medioambiental (SGMA) en una serie de municipios turísticos, de acuerdo con los requisitos establecidos en el Reglamento 761/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

18 Hace ahora casi diez años LÓPEZ PALOMEQUE (1999:1, pág. 32) ya destacaba este tipo de iniciativas y las calificaba como “situaciones novedosas por lo que suponen de cambio radical en el discurso y los objetivos tradicionales: nos referimos en concreto al planteamiento de poner límites al crecimiento cuantitativo en los espacios más significativos y valiosos de nuestro litoral”.

19 Conviene destacar que dichas teorías consideran la experiencia española como una magnífica ilustración empírica para entender adecuadamente los procesos de reestructuración de los destinos turísticos maduros (AGARWAL, 2002; BIANCHI, 2004).

miento, refiriéndose con ello al objetivo final perseguido por los destinos con esas iniciativas de renovación y cambio (IVARS, 2003, pág. 19; ANTÓN, 2004:1, pág. 322).

2.4. La evidencia del continuismo: la persistencia del modelo turístico tradicional en los destinos litorales españoles

A pesar de las señales de cambio que acaban de apuntarse, resulta innegable la pervivencia o, mejor aún, el predominio de políticas continuistas que no hacen sino reforzar el modelo de desarrollo turístico vigente en el litoral español desde mediados del siglo XX y que se caracteriza esencialmente por lo intensos procesos de urbanización del territorio y el incuestionable dominio del negocio inmobiliario y la oferta no reglada de alojamiento por encima de cualquier otro componente del sistema. VERA (2005:1, pág. 108) refleja muy bien la situación actualmente existente, al afirmar que nos encontramos en una etapa en la que “se mantiene la lógica inmobiliaria de corte indiferenciado y consumidora del territorio” y en la que se aprecia claramente un “auge de la función residencial en los destinos turísticos del litoral mediterráneo español”.

Entre las evidencias más claras del mantenimiento y/o la intensificación del tradicional modelo de desarrollo turístico del litoral español se encuentran los datos sobre los niveles y los ritmos de urbanización en la franja costera. En este sentido, se constata la existencia de un proceso intenso y acelerado de “artificialización” del litoral en las dos últimas décadas, de modo que este tipo de superficies crecieron un 20% entre los años 1987 y 2000, lo cual tiene como una de sus consecuencias más llamativas el hecho de que el 34% del primer kilómetro costero se encontrase completamente urbanizado en la última fecha de referencia (y con previsiones de llegar al 45% en el año 2007) (OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA, 2006)²⁰.

Resulta interesante destacar que, dentro de las superficies artificiales, uno de los usos que experimenta mayor crecimiento en términos absolutos es el vinculado a los desarrollos residenciales difusos (que incluye a las típicas urbanizaciones con zonas verdes y equipamientos que proliferan en los destinos turísticos litorales). El crecimiento de este tipo de superficie en Andalucía se situó por encima de las 6.000 hectáreas en el período 1987-2000, sólo superado por las infraestructuras de comunicación (15.056 hectáreas) y seguido muy de cerca por las zonas en construcción (4.453 hectáreas) y las instalaciones deportivas y recreativas (3.370 hectáreas) (ibidem). Descendiendo a un nivel de mayor detalle, hay investigaciones que subrayan el significativo aumento de la superficie dedicada a viviendas unifamiliares exentas (chalets) y a conjuntos plurifamiliares en manzana abierta en el litoral andaluz en los últimos años, de forma que la extensión de estos usos triplica ya al entramado urbano compacto (VILLAR, 2006).

Entre las causas que explican el espectacular crecimiento de los suelos artificiales en España en general y en los ámbitos litorales en particular se señalan fundamentalmente cuatro (OSE, op. cit.):

20 Evidentemente existen provincias litorales en las que la colmatación urbanística del primer kilómetro costero supera ampliamente la media española, caso de Barcelona, Málaga o Alicante (todas ellas por encima del 50%). Algo similar se puede decir con respecto al ritmo de crecimiento de las superficies artificiales, ya que encontramos provincias en las que éste duplica a la media española, como sería el caso de Castellón, Alicante o la propia Huelva (todas ellas con un crecimiento por encima del 40% en el período 1987-2000).

- En primer lugar y por encima de cualquier otra causa destaca la fuerte dinámica expansiva experimentada por el sector de la construcción en las dos últimas décadas, que en el caso de las zonas litorales se ha concretado en un intenso desarrollo de la oferta de alojamiento, tanto la de carácter reglado, como muy especialmente la constituida por las viviendas de uso vacacional y turístico (oferta no reglada).
- En segundo lugar habría que considerar el proceso de transformación del modelo urbanístico de poblamiento de vertical a horizontal, tal y como lo demuestra el gran incremento de los tejidos urbanos discontinuos o laxos y las urbanizaciones exentas o ajardinadas.
- En tercer lugar debe subrayarse el protagonismo adquirido por las infraestructuras de transporte y sus equipamientos asociados, cuya superficie ha experimentado un enorme crecimiento en los últimos años.
- Finalmente, no hay que despreciar el papel ejercido por los incrementos superficiales de las zonas industriales y comerciales, que han mantenido una dinámica expansiva nada desdeñable.

Centrándonos en el primero de los argumentos señalados, quizá el más determinante a la hora de explicar la configuración histórica y la evolución reciente de la actividad turística en el litoral mediterráneo y suratlántico español, conviene subrayar que estamos ante un modelo turístico de marcado cariz inmobiliario y en el que “la lógica dominante sigue siendo la construcción de alojamiento mediante nuevos desarrollos residenciales” (VERA, op. cit., pág. 97).

Los datos sobre construcción de viviendas de uso turístico en las Comunidades Autónomas del litoral mediterráneo y las islas en la última década no hacen sino confirmar dichos planteamientos, puesto que entre 1991 y 2003 se crearon cerca de 8 millones de plazas de oferta no reglada de alojamiento, frente a 700.000 plazas regladas. Y los datos más recientes no parecen apuntar un cambio de tendencia, sino que más bien refuerzan esa dinámica, tal y como lo demuestra el hecho de que en la primera mitad de la presente década se hayan finalizado más de 200.000 viviendas al año en esas mismas CC.AA. (EXCELTUR, op. cit., pág. 44).

Pero si el desarrollo urbanístico y la actividad constructiva en la costa presentan ritmos desenfrenados, resultan todavía más preocupantes las perspectivas de crecimiento futuro existentes, que amenazan con triplicar la actual oferta de alojamiento si se edificaran los suelos urbanos vacantes y se cumplieran las previsiones de desarrollo residencial para los suelos urbanizables. Ello supondría pasar de los más de 13 millones de plazas que existían en el año 2003 a una cifra cercana a los 40 millones de plazas en el horizonte del año 2015²¹.

21 Este es uno de los tres escenarios futuros contemplados por la asociación EXCELTUR, el denominado “escenario continuista”, que aunque presenta buenos resultados económicos a corto plazo, resulta insostenible desde el punto de vista territorial y medioambiental a medio y largo plazo. Los otros dos escenarios considerados serían el “escenario intermedio conservador”, que conlleva la toma de medidas parciales en los destinos, pero no transformaciones estructurales, y el “escenario recomendado”, que implica fuertes limitaciones a los actuales ritmos de crecimiento de la oferta de alojamiento, presenta los mejores resultados económicos a medio y largo plazo y es sin duda el más sostenible desde el punto de vista territorial y medioambiental (EXCELTUR, op. cit., págs. 248-263).

En consecuencia, se observa una situación en la mayor parte del litoral turístico español caracterizada por el elevado ritmo de urbanización del suelo, el dominio incuestionable del negocio inmobiliario y la construcción desmedida de viviendas de uso turístico, fenómenos que en ocasiones han ido asociados a operaciones de dudosa legalidad²². Todo ello pone de manifiesto serios riesgos de colmatación urbanística del litoral, lo cual lleva aparejado importantes conflictos territoriales, la degradación medioambiental de buena parte de los destinos y su progresiva pérdida de atractivo para la demanda más cualificada.

El modelo de desarrollo turístico esbozado, de base fundamentalmente inmobiliaria y carácter marcadamente residencial, presenta como una de sus características más destacables su fuerte desequilibrio, en términos de oferta, a favor del alojamiento no reglado, en contraste con el escaso peso relativo de la oferta reglada²³. Este hecho, asumido con normalidad y fomentado por la inmensa mayoría de los municipios litorales, genera importantes interrogantes en relación a su idoneidad como modelo de desarrollo turístico a medio y largo plazo, sobre todo si se comparan los efectos socioeconómicos y los impactos territoriales y medioambientales que producen uno y otro tipo de oferta.

Sin menoscabo de que este tema sea analizado de forma más profunda en un capítulo posterior de esta tesis doctoral, se puede avanzar que la creación de riqueza y empleo por parte de la oferta no reglada de alojamiento es mucho menor que en el caso de la oferta reglada, del mismo modo que los impactos territoriales y medioambientales negativos producidos por el modelo residencial son a menudo superiores a los generados por la oferta reglada²⁴ (véase capítulo 5).

En estas circunstancias resulta paradójico que los municipios litorales apuesten sin fisuras por un modelo turístico de naturaleza inmobiliaria y orientación residencial, lo cual sólo puede ser entendido a la luz de los problemas financieros que afectan a los municipios españoles en general y a los turísticos en particular, y en función de las expectativas económicas que generan el negocio de la construcción y la venta de viviendas en la costa. De este modo, el urbanismo se ha convertido en el principal instrumento financiero de los munic-

22 Se puede afirmar que los desmanes urbanísticos observados en múltiples puntos de la costa española han servido de detonante para que en abril de 2006 se crease una fiscalía especializada en medio ambiente y urbanismo (Fiscal Coordinador de la Sala de Medio Ambiente y Urbanismo). Sirvan de ejemplo de la dimensión de los problemas a los que ha de enfrentarse algunos datos ilustrativos sobre Andalucía referidos a los años 2005 y 2006: más de 20 ayuntamientos investigados o con procesos judiciales abiertos por delitos contra la ordenación del territorio, el urbanismo y el medio ambiente; 477 expedientes sancionadores de la Consejería de Medio Ambiente por irregularidades urbanísticas en la zona de servidumbre de protección del DPMT; o 3.343 denuncias por parte del Seprona en relación a urbanizaciones y edificaciones presuntamente ilegales (GREENPEACE, 2006 y 2007).

23 De hecho, el número de plazas en viviendas de uso turístico multiplica por cinco al de plazas de oferta reglada en las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas. Así, según datos del INE, en el año 2001 existían 1,5 millones de plazas en hoteles y asimilados en estas CC.AA., frente a más de 7,5 millones de plazas en viviendas de uso turístico. En estudios posteriores como el de EXCELTUR (2005, págs. 71-78), los datos que se ofrecen hablan de 9,1 millones de plazas residenciales-turísticas frente a 2,2 millones de plazas regladas.

24 Estudios de reconocida solvencia, como el ampliamente citado de EXCELTUR, estiman que cada plaza reglada genera un VAB total (directo más arrastre) once veces superior al producido por cada plaza residencial, mientras que en términos de creación de empleo (directo más indirecto) la relación es de uno a diez (op. cit, pág. 145). Por otra parte, en lo que se refiere a los impactos territoriales y medioambientales de uno y otro tipo de oferta, se puede constatar que las viviendas de uso turístico de las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas consumen al año el doble de agua y de energía que la oferta reglada de alojamiento, mientras que generan el doble de residuos y de emisiones de CO², todo ello sin considerar el consumo de suelo, que por supuesto es mucho mayor en el caso de las viviendas (op. cit., págs. 80-81).

pios turísticos litorales (generando entre el 30% y el 70% del total de sus ingresos), de forma que en los más colmatados casi el 70% de los ingresos proceden del IBI, mientras que en los municipios en fase de crecimiento destacan otros conceptos de naturaleza urbanística (licencias urbanísticas, aprovechamientos urbanísticos, impuesto de instalaciones, construcciones y obras –ICIO–, enajenaciones del patrimonio municipal de suelo, etc.) (EXCELTUR, op. cit., págs. 97-102).

Todo ello se concreta, en los municipios turísticos del litoral mediterráneo y suratlántico, en una política urbanística basada esencialmente en la continua clasificación de suelos urbanizables y el incesante planteamiento de nuevos proyectos inmobiliarios y turísticos. Esta opción de marcado carácter desarrollista se apoya a menudo en la introducción de importantes modificaciones al planeamiento (reclasificaciones y recalificaciones) y en la firma de convenios urbanísticos con los propietarios de los suelos afectados para facilitar el desarrollo de las nuevas actuaciones; dicho instrumento, que en sus orígenes tenía un carácter excepcional, se ha convertido en la forma de proceder habitual de los ayuntamientos en materia urbanística²⁵. Por otra parte, no se puede obviar que estas políticas se han visto favorecidas, además, por la existencia de una legislación del suelo muy permisiva (Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones) y por la ausencia o la debilidad normativa de los instrumentos de ordenación del territorio de ámbito supramunicipal.

En definitiva y para retomar el argumento inicial de este epígrafe, se puede afirmar que estamos asistiendo a una nueva etapa de crecimiento imparable de la urbanización y la actividad constructiva en la mayor parte del litoral español, consolidando e intensificando un modelo de desarrollo turístico de marcado carácter inmobiliario y clara orientación residencial, con las disfunciones socioeconómicas, territoriales y medioambientales que ello implica. Un buen ejemplo de este modelo sería la proliferación en los municipios costeros de campos de golf vinculados a operaciones residenciales o, por decirlo de una forma más precisa, la proliferación de desarrollos residenciales que utilizan el golf como pretexto para justificar su conveniencia y como reclamo promocional para favorecer su comercialización²⁶.

No conviene olvidar que de esa cultura desarrollista participan agentes diversos y poderosos, como los promotores inmobiliarios, los políticos locales o las propias clases medias urbanas, alimentando un “círculo vicioso” del que resulta difícil escapar²⁷, ya que las presio-

25 En un sentido muy amplio, los convenios urbanísticos son acuerdos tendentes a preparar, facilitar o ejecutar una actuación urbanística, pudiendo incidir sobre la propia ordenación urbanística o limitarse a su desarrollo y ejecución. Los que aquí nos interesan son los que tienen por objeto la modificación del planeamiento y que son suscritos por la administración municipal y los propietarios de los terrenos objeto del convenio. Entre las causas que han dado lugar a la proliferación de estos instrumentos se encuentra la insuficiencia financiera de las entidades municipales, que ven en los convenios una vía de financiación para las arcas municipales, además de explicarse en función de la amplia potestad y discrecionalidad de los ayuntamientos en lo que se refiere a la gestión del planeamiento.

26 Actualmente el 80% de los campos de golf de Andalucía están vinculados a promociones inmobiliarias, de modo que casi el 45% de su superficie la ocupan usos residenciales y zonas en construcción (VILLAR, op. cit.). Además, existen unos 200 nuevos campos en proyecto, que en su conjunto generarán 160.000 nuevas viviendas (de las cuales la tercera parte se localizarán en la provincia de Málaga, especialmente en su banda litoral y prelitoral). Según algunas estimaciones, la ubicación de una vivienda en el entorno de un campo de golf supone una revalorización inmediata de la misma de un 15% (GREENPEACE, 2007).

27 La expresión “círculo vicioso” hace referencia a las necesidades permanentes de financiación de los municipios turísticos para atender sus obligaciones en términos de construcción de infraestructuras, creación de equipamientos y prestación de servicios, problema que suele ser resuelto a corto plazo mediante la apuesta por la urbanización de nuevos suelos y el crecimiento residencial, lo cual aporta importantes ingresos a corto plazo a

nes del mercado inmobiliario y las expectativas económicas generadas por la actividad constructiva son muy importantes, al tiempo que las necesidades financieras de los municipios turísticos son acuciantes y por lo tanto no les resulta fácil detener las inercias existentes y replantearse su modelo de desarrollo urbanístico y turístico.

2.5. Los espacios turísticos emergentes: ¿una oportunidad perdida para la reorientación del modelo turístico del litoral?

No cabe duda de que los espacios turísticos emergentes, que en su mayoría se encuentran en pleno proceso de desarrollo de su sistema turístico o simplemente presentan importantes expectativas de crecimiento (y por lo tanto todavía ofrecen un amplio margen de maniobra desde el punto de vista territorial y sectorial), constituyen una magnífica oportunidad para poner en práctica los principios y criterios en los que se basa el nuevo modelo turístico que se postula para el litoral, un modelo que persigue esencialmente la cualificación, la diversificación, la diferenciación y la sostenibilidad de los destinos.

Este planteamiento es especialmente válido para los ámbitos litorales que no participaron en las primeras etapas del desarrollo turístico español o que lo hicieron de forma muy atenuada, al igual que también puede ser aplicable a aquellas zonas que vieron truncadas sus previsiones de crecimiento por diversos motivos y que décadas más tarde han vuelto a adquirir protagonismo como consecuencia del planteamiento de nuevos proyectos urbanísticos y turísticos. En teoría, todos estos espacios conforman un campo de pruebas ideal para experimentar con modelos de desarrollo turístico distintos al tradicional, ya que ofrecen importantes ventajas comparativas y competitivas frente a los destinos consolidados o maduros:

- a) Suelen presentar un mejor nivel de conservación de sus valores paisajísticos y medioambientales y, por lo tanto, cuentan con importantes recursos para plantear un desarrollo turístico cualitativamente distinto, más equilibrado, menos impactante.
- b) Disponen de amplia información sobre experiencias de desarrollo turístico previas, tanto desde el punto de vista de los éxitos cosechados por dichas experiencias, como desde la óptica de las disfunciones y conflictos observados.
- c) Además, no se han visto obligados a realizar grandes esfuerzos de reconversión turística a partir de los años ochenta para adaptarse a las exigencias del nuevo escenario turístico y en consecuencia pueden dirigir la mayor parte de sus esfuerzos a plantear un desarrollo turístico menos condicionado por las herencias del pasado.

Pero a pesar de los argumentos expuestos, todo parece indicar que se está desaprovechando una magnífica oportunidad y que los espacios turísticos emergentes del litoral español no están tomando en consideración las lecciones que ofrece el pasado. Los datos sobre urbanización del litoral y construcción de viviendas ponen en evidencia que los mayores crecimientos relativos se están produciendo precisamente en determinados ámbitos litorales considerados como emergentes desde el punto de vista turístico²⁸, con lo cual se constata

los municipios. Pero, a su vez, esos desarrollos urbanísticos van a implicar nuevas cargas y obligaciones para los municipios, que requerirán más recursos financieros para atenderlas y que nuevamente acudirán a los procesos de urbanización y de desarrollo constructivo para obtenerlos.

28 Así se observa cómo a nivel autonómico los procesos más intensos de urbanización del litoral se producen en la Región de Murcia (con un crecimiento de este tipo de suelos superior al 60% entre los años 1987 y 2000, el

la inexistencia de una evaluación crítica de las lógicas de funcionamiento y los problemas advertidos en los destinos más maduros, de forma que tienden a reproducirse esquemas de actuación pretéritos y se dilapida la posibilidad de reorientar el modelo turístico en direcciones más interesantes y sostenibles (PRATS, 2005).

Lo cierto es que, a pesar de los problemas identificados en el tradicional modelo de desarrollo turístico del litoral y a pesar del preocupante diagnóstico establecido y ampliamente admitido sobre el mismo, los espacios turísticos emergentes no terminan de apostar por un cambio de modelo, sino que adoptan una estrategia que aunque contempla iniciativas de cualificación, diversificación o diferenciación, sigue apoyándose ampliamente en los mecanismos de producción propios del sector inmobiliario-turístico. Ello se debe, en primer lugar, a la fase en la que se encuentran estos espacios en relación al ciclo de vida de los destinos, una fase claramente expansiva que sugiere todavía un amplio margen de crecimiento antes de aproximarse a la saturación y la consiguiente descualificación turística; al igual que también se explica en función de la rentabilidad socioeconómica a corto plazo que todavía sigue demostrando el modelo inmobiliario-turístico (inversiones, empleo, ingresos municipales, etc.), lo cual hace difícil que los municipios desestimen esa opción de crecimiento.

En este contexto, se podría afirmar que muchos espacios turísticos emergentes del litoral español vienen adoptando una estrategia de desarrollo dual, que pone de relieve una cierta actitud conservadora y un interés por diversificar riesgos:

- Por una parte se observa una dinámica continuista con respecto al modelo de desarrollo turístico tradicional, tal y como lo demuestran los datos sobre urbanización del suelo y la continua aparición de nuevos proyectos inmobiliario-turísticos. Esta es, sin duda, la apuesta por lo seguro, por el modelo conocido, por los resultados a corto plazo, además de ser la opción que permite alcanzar más rápidamente una masa crítica de oferta suficiente para ganar presencia en los mercados.
- Por otra parte existen iniciativas de renovación del modelo tendentes a la diversificación de la oferta, la cualificación de los destinos, su singularización o la mejora de la sostenibilidad, pero hay que señalar que son pocas las que realmente suponen una ruptura total con respecto al modelo tradicional. Es más, buena parte de estas iniciativas no conllevan cambios estructurales, sino que aparecen asociadas a operaciones urbanísticas e inmobiliarias que constituyen ejemplos avanzados del modelo de desarrollo turístico tradicional (caso de muchas operaciones turísticas centradas en el golf o las actividades náuticas). En consecuencia, se trata de iniciativas turísticas que introducen ciertas novedades y en algunos casos mejoras cualitativas con respecto a situaciones anteriores, pero que no dejan de basarse en la seguridad y la rentabilidad económica que les proporciona el negocio inmobiliario.

En definitiva, parece que el modelo de desarrollo inmobiliario-turístico sigue siendo el predominante en el litoral mediterráneo y suratlántico español, tanto en los destinos consolidados como en los nuevos espacios emergentes, tal y como se deduce de la proliferación de nuevos desarrollos residenciales en la mayoría de las áreas de expansión turística. Esto pone de manifiesto que la cultura desarrollista sigue teniendo plena vigencia en nuestras costas, de manera que los crecimientos urbanísticos recientes y futuros pueden provocar la práctica col-

double de la media española), mientras que a nivel provincial destacan los casos de Castellón (46%) o Huelva (44%) (OSE, op. cit.).

matación de todo litoral no protegido, además de reforzar un modelo turístico caracterizado por la masificación, la insostenibilidad, la indiferenciación y la escasa calidad de los destinos en un sentido integral.

De todas formas, tampoco debe olvidarse que existen iniciativas novedosas realmente interesantes y que apuntan hacia un cambio de modelo; se trata de propuestas o actuaciones que tratan de hacer efectivos los nuevos planteamientos de desarrollo turístico ya señalados y que ponen de relieve la dialéctica existente entre renovación y continuismo en muchos ámbitos turísticos del litoral español, dialéctica que hasta el momento parece haberse inclinado a favor de la intensificación del modelo de desarrollo turístico dominante desde mediados del siglo XX.

Bloque II

FUNDAMENTOS NATURALES, CONDICIONES TERRITORIALES Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

CAPÍTULO 2. EL SOPORTE FÍSICO-AMBIENTAL: DINÁMICA LITORAL, UNIDADES AMBIENTALES Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

1. EL MEDIO FÍSICO COMO CONDICIONANTE DE LOS APROVECHAMIENTOS HUMANOS

Se ha considerado conveniente, después de algunas dudas iniciales, la elaboración de un capítulo que aborde la caracterización natural del ámbito de estudio, pero no con la intención de cumplir con la clásica estructura de contenidos propia de las investigaciones tradicionales de Geografía Regional¹, sino con el objetivo de identificar y caracterizar los fundamentos que constituyen la base explicativa de los procesos territoriales que se dan en el ámbito, tanto ambientales como antrópicos, y entre los que interesan especialmente, al objeto de esta tesis doctoral, los vinculados a las actividades turísticas y recreativas.

No se pueden entender los procesos de ocupación y organización del territorio sin conocer y reconocer el papel que juega la base física y ambiental en cuanto que factor de atracción y de localización humana. Una afirmación tan obvia, válida para cualquier territorio, adquiere en esta investigación una importancia crucial, ya que indudablemente se está ante un espacio que se articula, tanto desde una perspectiva histórica como en la actualidad, de forma redundante y justificada sobre lo ambiental². A nadie escapa que se está en presencia de un ámbito litoral en cierta medida especial, si se permite la osadía, puesto que se trata del tramo costero con mayor extensión de superficie protegida de España³, circunstancia ésta que coexiste, no sin conflictos, con unos destacados procesos de localización industrial (FOURNEAU, 1978), colonización e intensificación agrícola (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 1986; DEL MORAL, 1991) y creciente desarrollo de complejos urbano turísticos⁴ (FOURNEAU, 1983:1; SANTOS PAVÓN, 1999).

- 1 Con ello se hace referencia a la continua repetición, en las investigaciones de Geografía Regional, de los consabidos índices de contenidos con una estructura idéntica y escasamente adaptados a las peculiaridades de la zona objeto de estudio o al enfoque de la investigación. Ejemplo de esta distribución de contenidos sería la sucesión formada por apartados del tipo: *geomorfología y suelos, clima, hidrología, vegetación, población, actividades económicas*, etc.
- 2 Así se desprende de la gran cantidad de investigaciones y documentos de diversa naturaleza realizados sobre la costa onubense y que tienen como tema principal los diversos aspectos medioambientales relacionados con la misma. Dicho interés adquiere especial intensidad en el caso de Doñana, área para la que la Consejería de Medio Ambiente ha identificado más de 1600 referencias bibliográficas (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 1998, pp. 195-294).
- 3 Se localizan en el ámbito hasta once espacios declarados con figuras de protección (aproximadamente 120.000 has.), entre los que destaca el Parque Nacional de Doñana, santo y seña de la política de protección e investigación medioambiental de nuestro país, además de otros espacios afectados como el Parque Natural de Doñana, los Parajes Naturales de las Marismas del Odiel, las Marismas del río Piedras y la flecha del Rompido, las Marismas de Isla Cristina, el Enebral de Punta Umbría, el Estero de Domingo Rubio y las Lagunas de Palos y las Madres, y las Reservas Naturales de la Laguna de El Portil, la Isla de Enmedio y las Marismas de El Burro.
- 4 Entre las actuaciones más destacables se pueden citar la implantación del Polo de Desarrollo de Huelva (1964), las políticas de desecación y colonización agraria de las marismas, el reciente desarrollo de los cultivos intensivos bajo plástico en casi toda la franja litoral y, en última instancia, el crecimiento en número y extensión de los núcleos y urbanizaciones con funcionalidad turística durante las cuatro últimas décadas.

En relación con el tema central de esta investigación, no hay duda de que las características ambientales de este territorio explican el interés inicial y el posterior desarrollo espacial de las actividades recreativas y turísticas. Las playas y el clima serán, por allá por los años sesenta del pasado siglo, los principales recursos de atracción turística de la zona, los argumentos territoriales que conectarán con las motivaciones de la demanda del momento (véase el capítulo 8). Estos atractivos mantienen toda su vigencia en la actualidad, pero se observa en los últimos tiempos un progresivo reconocimiento de nuevos recursos de carácter ambiental, diferentes al tradicional binomio sol-playa, que comienzan a dar respuesta a un abanico más amplio de motivaciones y que se sintetizan, de forma quizá excesivamente reduccionista, en los valores que presentan los espacios naturales protegidos⁵.

Esta dimensión positiva de lo ambiental en relación con las actividades de ocio y turismo, en cuanto que factor de atracción, aunque también de diversificación y cualificación del sistema turístico, supone una visión sesgada e incompleta de la relación real entre medio natural y actividad turística. La riqueza ambiental de una zona implica también limitaciones y conflictos en lo que se refiere al desarrollo de las actividades humanas, circunstancia ésta que se hace más patente en los ámbitos litorales, especialmente frágiles y en una situación de difícil equilibrio, como consecuencia de su mayor complejidad ambiental y su mayor capacidad de atracción de dichas actividades.

En el territorio objeto de estudio, las características particulares del medio, además de factores de atracción humana, han constituido según algunos autores condicionantes muy negativos que han ralentizado su ocupación antrópica y su desarrollo económico (FOURNEAU, 1983:2; OJEDA RIVERA, ALONSO Y RUBIO, 1993). Así por ejemplo, en lo que respecta a las actividades recreativas y turísticas, la especificidad de encontrarnos ante una zona de marismas, con aguas estancadas durante largos periodos de tiempo, con altos índices de calor y humedad, ha favorecido históricamente la proliferación de mosquitos, inconveniente que, lejos de ser una anécdota, ocupa muchas páginas en la bibliografía científica y en los documentos de planificación que se interesaron por las posibilidades de desarrollo turístico del área⁶.

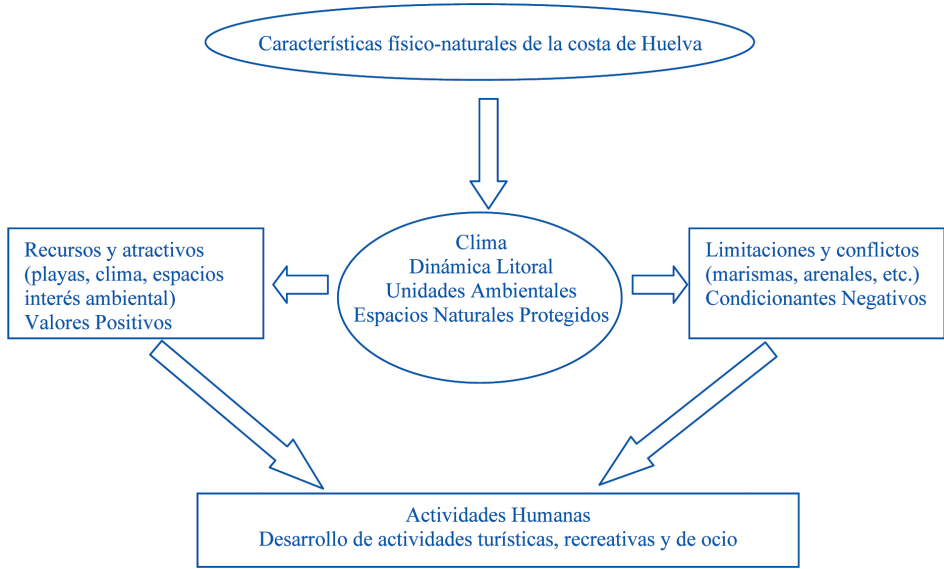
Además de las limitaciones naturales de carácter histórico impuestas por el medio, éste también plantea un escenario actual y futuro marcado por los conflictos derivados de la colisión entre dos dinámicas que entran a menudo en contradicción: por una parte las políticas de protección de la naturaleza, cuyos objetivos fundamentales son preservar espacios y ecosistemas valiosos y frágiles, al mismo tiempo que potenciar usos alternativos de los mismos diferentes a los consuntivos, y por otra parte las dinámicas económicas tendentes a maximizar el aprovechamiento del territorio a corto plazo, con un modelo productivo de tipo

5 Se pueden poner como ejemplos de estos nuevos atractivos naturales de interés turístico a la riqueza biológica que aportan los espacios de excepcional valor ecológico (marismas o lagunas), las funciones recreativas y de uso público que pueden ofrecer las áreas arboladas (bosques litorales), o los usos didácticos y científicos que pueden facilitar determinadas formaciones singulares (sistemas dunares).

6 Así aparece claramente explicitado por parte de FOURNEAU (1983:2, pg. 217) cuando se refiere a las plagas de mosquitos como el principal problema con que cuenta la costa de Huelva de cara a su aprovechamiento turístico, debido a la incomodidad que éstos generan para los visitantes. Del mismo modo, *el Estudio piloto para el desarrollo turístico de las costas vírgenes de Andalucía. Tomo III Huelva* (CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO, 1984) insiste en este problema y ofrece un anexo especial con la descripción de la situación y la relación de las campañas de erradicación llevadas a cabo para solventarlo.

intensivo que ignora la fragilidad de los ecosistemas y contribuye a su desequilibrio, cuando no a su desaparición (VILLA DÍAZ, 1991; OJEDA RIVERA, 1986).

Figura 2.1. El papel del medio físico en el desarrollo de las actividades turísticas de la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

Este panorama complejo, de valores y conflictos, de riqueza y limitaciones, dibuja un escenario interesante pero difícil de deshilar y descifrar, pleno en definitiva de expectativas y tensiones, que se manifiestan a menudo en forma de grandes proyectos y mayores conflictos, en iniciativas cuajadas de contradicciones y resultados paradójicos. Sirva como ejemplo de esta situación el caso de los sistemas dunares de este litoral, símbolo de su dinámica y vitalidad, valor indiscutible del Parque Nacional de Doñana, pero que en múltiples puntos de la costa onubense agonizan destrozados y arrasados como consecuencia de las intervenciones humanas, un hecho que se produce al mismo tiempo que las dunas se erigen en elemento central de uno de los grandes proyectos de recualificación turística y ambiental del área: el Parque Dunar de Matalascañas, al que se hará referencia en capítulos posteriores. Por lo tanto, se sigue construyendo o facilitando el tránsito sobre las dunas y al mismo tiempo se levanta un monumento a las dunas... resulta, al menos, paradójico.

Para entender de una forma más clara y sustancial la importancia de la variable ambiental en la costa de Huelva, se ha considerado oportuno realizar una caracterización general del medio natural teniendo en cuenta dos premisas: en primer lugar ha de ser una caracterización sintética, que no pretenda analizar con detalle la totalidad de los aspectos que conforman el medio físico, sino que tenga como objetivo ofrecer una descripción e interpretación simplificada, realizada a partir de las investigaciones y estudios de base previamente existentes; en segundo lugar se ha pensado en la idoneidad de realizar una caracterización intencionada y parcial, que haga especial hincapié sobre los aspectos que tienen mayor relevancia en relación

al tema central de esta tesis, desestimando así otros contenidos igualmente valiosos o más de cara al desarrollo de otras investigaciones.

La estructura de contenidos que se plantea se organiza en torno a tres puntos, considerados como los más relevantes desde el punto de vista de la consideración del medio natural como escenario en el que se dan cita aprovechamientos y conflictos inducidos por la actividad turística. Los apartados resultantes tienen un carácter descriptivo o expositivo acerca de las principales características naturales del área, debiendo recalarse que el objetivo del presente capítulo es aportar un marco de referencia en términos medioambientales, es decir, proporcionar la información y las claves necesarias para comprender con mayor conocimiento de causa las relaciones existentes entre el medio natural y el desarrollo de las actividades turísticas, dejando para un capítulo posterior el análisis pormenorizado de esas relaciones⁷.

De este modo, los aspectos seleccionados y que serán tratados a lo largo de este capítulo son los que se indican a continuación:

- En primer lugar se describen los procesos dinámicos que han ido forjando progresivamente la configuración física de la costa hasta alcanzar su perfil actual, un perfil todavía en evolución e incompleto y, por lo tanto, más frágil ante determinadas actuaciones humanas, entre ellas las turísticas.
- En segunda instancia se identifican las unidades ambientales más representativas del litoral, algunas de las cuales se constituyen en claros elementos de atracción turística, al mismo tiempo que otras se erigen en aspectos limitantes o que entran en colisión con las pretensiones urbanizadoras y/o turísticas.
- Y, finalmente, se identifican y caracterizan los espacios naturales protegidos existentes en el área, en cuanto que suponen un ingrediente de recualificación territorial y ambiental de la zona, al mismo tiempo que constituyen un elemento que favorece la renovación del interés turístico por la misma, a pesar de que en principio su carácter parezca incompatible con nuevos desarrollos turísticos.

2. LA EVOLUCIÓN GEODINÁMICA DEL LITORAL ONUBENSE

La mayoría de las investigaciones que, desde una perspectiva medioambiental, analizan y evalúan los proyectos y las actuaciones turísticas del litoral onubense, se concentran en dos grandes líneas temáticas: en primer lugar, proliferan los estudios sobre las condiciones naturales previamente existentes a las implantaciones turísticas y sobre las unidades ambientales características del área (SANCHO ROYO et al., 1981; MENANTEAU y MARTÍN VICENTE, 1983; RUBIO GARCÍA, 1987); y, en segundo lugar, también se investigan los impactos que las actuaciones desarrolladas tienen sobre el medio natural (GARCÍA NOVO,

⁷ En el capítulo dedicado a las implicaciones y efectos medioambientales de la actividad turística, se prestará una atención especial a cuestiones más concretas y directamente vinculadas con el desarrollo de la actividad, como es el tema de los factores naturales de atracción turística (playas y clima, principalmente) o las dificultades de partida que condicionaron negativamente algunas decisiones de localización (debido, sobre todo, a la abundante presencia de espacios marismeños y sistemas dunares).

1982; JUNTA DE ANDALUCÍA, 1992:2). En relación a esto último, suelen predominar los estudios que evalúan las consecuencias de las actividades turísticas sobre los principales ecosistemas y los espacios de especial interés natural, dejando en un segundo plano el análisis de la incidencia sobre los procesos geodinámicos del litoral⁸.

Dicha circunstancia contrasta con el hecho de que la dinámica litoral desempeña un papel crucial en la conformación del mosaico de unidades geomorfológicas y ambientales existentes en la costa onubense, al mismo tiempo que resulta un factor explicativo inevitable de cara a la comprensión de los riesgos e impactos que suponen determinadas actuaciones, y en relación con el conocimiento de las posibilidades y limitaciones que el propio medio impone a la intervención humana.

En cualquier caso, la dinámica litoral de la costa onubense ha de ser siempre entendida en un marco espacial amplio que abarque todo el litoral suratlántico peninsular, un arco que va desde el Cabo de San Vicente hasta Tarifa, conformando lo que se conoce geográficamente como el Golfo de Cádiz. Sólo en una etapa reciente y debido en gran medida a las actuaciones antrópicas se provocará una segmentación funcional de esta costa, que en términos geológicos siempre ha constituido una unidad fisiográfica desde el punto de vista estructural, dinámico y morfológico⁹ (OJEDA ZÚJAR, 1988:1).

Las características principales de esta costa desde una perspectiva dinámica son la intensa actividad neotectónica sufrida y los continuos procesos de ajuste y reajuste experimentados por la misma en un período geológico reciente, hasta llegar a su actual perfil próximo a la madurez, aunque todavía no definitivamente sellado, debido a los efectos de la actividad humana en las cuatro últimas décadas.

Durante la historia geológica reciente (30.000-5.000 B.P.) la línea costera suratlántica se ha visto sometida a continuos vaivenes relacionados con las diferentes transgresiones y regresiones marinas acaecidas, que son consecuencia de los cambios climáticos operados en los períodos más próximos de la era cuaternaria (glaciaciones y deshielos producidos durante el pleistoceno). A lo largo de este extenso período se han alternado fases caracterizadas por el fuerte descenso del nivel del mar y una intensa actividad excavadora de la red fluvial, que daba lugar a costas recortadas con numerosos entrantes y salientes, junto con otras fases de transgresión e invasión de los numerosos y profundos estuarios por parte de las aguas marinas.

El episodio más significativo de esta dinámica lo constituye la transgresión flandriense (7.500 B.P.), momento en el que las aguas se situaron en un máximo transgresivo dos metros

8 Esta menor presencia de estudios acerca de la incidencia de las actuaciones turísticas sobre la dinámica litoral, puede deberse a la mayor dificultad de análisis de tales efectos, sobre todo como consecuencia de su prolongada dilatación en el tiempo. Mientras que la limpieza de las arenas de las playas y la calidad de las aguas marinas se resienten automáticamente como consecuencia de la implantación cercana de grandes complejos turísticos, o mientras que la construcción de una urbanización turística sobre un área forestal litoral supone impactos inmediatos, las consecuencias de esas mismas operaciones sobre los procesos dinámicos de erosión y sedimentación, y por lo tanto sobre la modificación del perfil costero, pueden dilatarse durante décadas, circunstancia que hace más difícil y arriesgada su evaluación.

9 De hecho, la propia Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía realizó en 1995 un estudio previo con la intención de solicitar la declaración de Reserva de la Biosfera para todo el sector litoral que abarca desde Mazagón (en el límite oeste del Parque Natural de Doñana), hasta el poniente del Algarve portugués, definiendo como límite interno la N-431 española y la N-125 portuguesa. Sin duda, este planteamiento suprarregional y supranacional se fundamenta en el reconocimiento de la existencia de una unidad geológica, estructural y ambiental, por encima de las fronteras administrativas.

por encima del nivel actual, penetrando por los amplios entrantes que había ido configurando la red fluvial, excavando acantilados y formando extensas bahías que serán el germen de las numerosas marismas que posteriormente se formarán en este espacio. La fase posterior a esta transgresión, la etapa postflandriense (5.000 B.P.) se caracterizó por un ligero descenso del nivel del mar (entre un metro y medio y dos metros), momento a partir del cual se producirá un acelerado proceso de regulación de la costa y el establecimiento de un nivel relativo del mar muy cercano al actual.

Será entonces cuando comiencen a actuar los agentes morfodinámicos, responsables del perfil, las formas y, en parte, de las unidades ambientales que caracterizan la costa en la actualidad. Estos factores, que actúan de forma interrelacionada constituyendo un sistema de fuerzas que opera sobre el litoral, pueden ser individualizados con fines analíticos según el siguiente esquema (OJEDA ZÚJAR, 1989; REYES SANTANA, 1997):

- La deriva litoral o sistema de corrientes marinas constituye el principal elemento que en esta zona actúa sobre la dinámica y la configuración final de la costa. Presenta una dirección dominante en sentido oeste este, con una clara componente energética positiva hacia levante, aunque con distintos niveles de intensidad según la orientación de los diferentes tramos de la costa. Sin duda alguna constituye el principal factor de movilización y distribución de materiales sedimentarios a lo largo de la costa, en sentido longitudinal, y por lo tanto es la máxima responsable de la estructura general del perfil costero.
- La acción de la red hidrográfica es otro factor decisivo en la dinámica del litoral. La zona está articulada en sentido norte sur por un conjunto de arterias fluviales, algunas de las cuales cuentan con una importante capacidad de drenaje y de transporte de sedimentos hacia la costa, aunque también, debido a la escasa pendiente de sus cursos bajos, experimentan la influencia de la marea hacia el interior continental y facilitan el desarrollo de amplios estuarios en sus desembocaduras. De esta red fluvial destacan principalmente los ríos Guadiana, Tinto, Odiel y Guadalquivir, aunque también existen otros cursos menores nada despreciables desde el punto de vista del funcionamiento dinámico del litoral: Carreras, Piedras, Guadiamar, etc. El Guadiana es el principal aportador de sedimentos a la costa onubense, por encima del Tinto, el Odiel y el Guadalquivir, aunque todos ellos han visto reducida su capacidad de transportar materiales como consecuencia de las operaciones de regulación.
- El régimen mareal o sistema de mareas coadyuva a la definición del perfil de equilibrio de la costa, con sus continuos movimientos de avance y retroceso. Esta dinámica es la base del transporte de sedimentos en dirección transversal, tanto desde el mar hacia la playa, como en sentido opuesto. En la costa de Huelva, desde el punto de vista del potencial energético, se está ante la presencia de una zona mesomareal¹⁰ y en la que se observa un aumento del rango de marea hacia el oeste.
- El oleaje constituye un componente estrechamente vinculado al régimen mareal y a la acción de los vientos marinos. Su función en la construcción de la costa no es nada

10 Esto supone la existencia de un régimen en el que las mareas muertas no superan habitualmente el metro de altura y las mareas más vivas se sitúan en torno a los cuatro metros (REYES SANTANA, 1997, pg. 10). Además se trata de mareas de periodicidad semidiurna, con una duración aproximada de seis horas para cada creciente y cada vaciante.

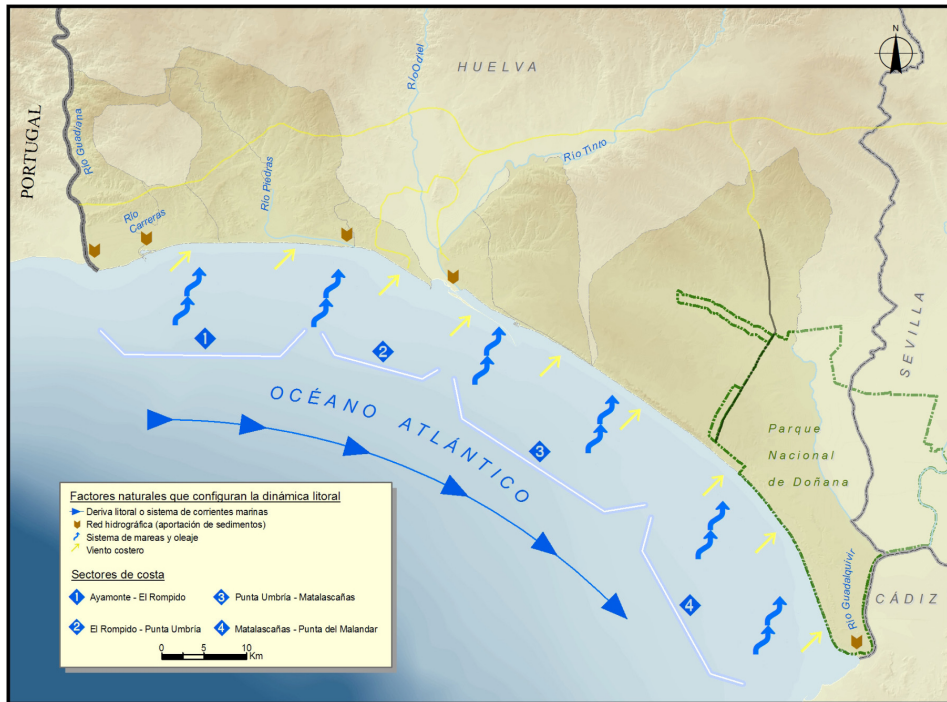
despreciable, sobre todo cuando se asocia a temporales y mareas vivas, lo cual suele producir importantes estragos y modificaciones en la línea de costa. No obstante, hay que indicar que el oleaje en la costa de Huelva es predominantemente bajo, en un 75% de los casos por debajo de los 50 centímetros y sólo en un 7% de las ocasiones por encima de un metro.

- El viento costero es otro de los factores que ha ido esculpiendo la costa, siendo uno de los principales responsables de la formación de las dunas costeras, sistemas tan característicos de este ámbito. En el litoral onubense predominan los vientos del suroeste, los más importantes para el transporte de sedimentos en las tierras emergidas, y que los naturales del lugar denominan coloquialmente como viento “foreño” (OJEDA RIVERA, 1987).
- Otros factores climáticos como precipitaciones y temperaturas intervienen junto al viento en la modelación aérea de la línea de costa, sobre todo a partir de los efectos de los temporales en el primer caso, y gracias al equilibrio que proporcionan los períodos de bonanza en el segundo.
- Por último, los movimientos sísmicos constituyen un componente estructural que no ha de ser obviado en este listado de factores intervinientes en la configuración física del litoral, ya que el área se encuentra en una zona situada en el borde de colisión entre las placas eurasiática y africana, en el eje central de la gran falla que va desde las Azores hasta el Estrecho de Gibraltar y que, por lo tanto, está sometida a continuas fricciones y movimientos internos que tienen claras repercusiones sobre la estructura epidérmica y las formaciones superficiales de la costa¹¹.

Este conjunto de factores, conjugados de forma dinámica a lo largo del tiempo, irá configurando el perfil costero y las formaciones asociadas al mismo. La actuación preponderante de la deriva litoral favorecerá el traslado de materiales de oeste a este, transportando los sedimentos aportados por los ríos, y favoreciendo la formación de playas, islas barrera, flechas y contraflechas que progresivamente irán cerrando antiguas lagunas y pequeñas desembocaduras, dando pie así a los sistemas marismeños del litoral onubense. Esta dinámica general será completada por la acción de las mareas y el oleaje, que tendrán una función cinceladora del perfil costero en la que destaca el ataque a los antiguos acantilados a pie de playa. Y finalmente habría que destacar el papel de los factores atmosféricos, entre los que destaca el viento, que será, como ya se ha dicho, el principal responsable del modelado de las formaciones dunares. En definitiva, se constituirá una costa totalmente diferente de la flandriense, esencialmente baja y de acumulación, en la que el protagonismo principal lo detenta la deriva litoral y su capacidad de arrastre y deposición de materiales, capaz de rellenar cualquier irregularidad morfológica y proporcionar perfiles homogéneos.

11 De hecho, la zona se ve afectada continuamente por los movimientos sísmicos, como lo demuestra el hecho de que en el año 2004 se registraran un total de ocho movimientos con una magnitud superior a dos en la escala de Richter. REYES SANTANA (1997) recoge la opinión de varios autores que coinciden en fijar en el terremoto de Lisboa de 1755 la causa determinante de la rotura coetánea de la flecha del Rompido, que aparece separada del continente en la cartografía de finales del S. XVIII y el S. XIX. Frente a esta teoría existen otras investigaciones más recientes que plantean que la flecha del Rompido no era tal inicialmente, sino una isla barrera, que con el tiempo y debido a la acción de los factores geodinámicos fue adosada posteriormente a la desembocadura del río Piedras (OJEDA ZÚJAR, 1989).

Mapa 2.1. Principales factores naturales que configuran la dinámica litoral en la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

Estos principios de carácter general presentan diferentes materializaciones concretas según las características particulares de los distintos tramos de costa que se consideren (orientación geográfica del tramo, presencia o no de ejes fluviales, materiales predominantes, etc). De este modo se pueden distinguir *grasso modo* cuatro sectores diferenciados desde el punto de vista geodinámico en la costa onubense (OJEDA ZÚJAR, 1988:2):

- El sector Ayamonte-El Rompido (desde la desembocadura del Guadiana hasta la del Piedras), que presenta una orientación de la costa hacia el sur y una situación de relativa protección frente al oleaje gracias a la presencia al oeste del Cabo de Santa María. El tramo se caracteriza fundamentalmente por la función ejercida por los aportes del río Guadiana, principal proveedor de materiales sedimentarios a la costa, y por los efectos de la deriva litoral, que transporta esos materiales y los va depositando frente a la costa, formando islas barreras¹².

12 Este sector entre el Guadiana y el Piedras se ha caracterizado históricamente por la presencia de numerosas islas barrera, tal y como lo demuestra la cartografía de los siglos XVII, XVIII y XIX. La continuidad de estas islas era rota por las desembocaduras de los ríos que jalonan la costa (Guadiana, Carreras y Piedras), posibilitando pasos y accesos hacia las lagunas interiores entre las distintas islas. La propia toponimia actual delata este pasado: Isla Canela, Isla del Moral, Isla de San Bruno, Isla Cristina. Todas ellas eran en un principio islas barrera, pero después se fueron adosando a la línea de costa, cerrando antiguas lagunas y formando marismas, como en el caso de las marismas de Isla Cristina.

- El sector El Rompido-Punta Umbría (desde la desembocadura del Piedras hasta el estuario del Tinto y el Odiel), donde comienza a producirse una progresiva incurvación del litoral hacia el sur, aunque de forma muy leve. Esto supone una mayor exposición de la costa al oleaje y una mayor capacidad energética y de transporte de la deriva litoral, que propicia el desarrollo de formaciones arenosas muy características de este litoral: las flechas, como consecuencia de la deposición progradativa de materiales sedimentarios a poniente de las desembocaduras de los ríos, y las contraflechas, formaciones con ubicación opuesta a las anteriores y que se forman a partir de los sedimentos que transportan esos mismos ríos y que quedan salvaguardados del oleaje y la deriva litoral por las propias flechas¹³.
- El sector Punta Umbría-Matalascañas (desde el estuario del Tinto y el Odiel hasta la torre almenara de La Higuera), en el que el aumento de la incurvación hacia el sur producirá una orientación de la costa al suroeste. Esto producirá un ataque perpendicular del oleaje y un gran ángulo de incidencia de la deriva litoral, con lo que nos encontramos ante un tramo claramente marcado por los procesos erosivos y regresivos, frente a los acumulativos y progradativos propios de otros tramos.
- El sector Matalascañas-Punta del Malandar (desde Torre la Higuera hasta la desembocadura del Guadalquivir), en el que la costa adquiere una orientación oeste. A partir de Matalascañas el oleaje decrece y se produce un descenso de la deriva, con lo cual se desarrollan de nuevo los procesos de acumulación y una clara progradación de la costa que se materializa en el gran crecimiento de la flecha litoral situada a poniente de la desembocadura del Guadalquivir (Punta del Malandar). En este tramo, los procesos erosivos más significativos serán los producidos por la acción eólica.

A pesar de los indicios de madurez de la dinámica litoral, el perfil definitivo de la costa todavía no está completamente definido en la actualidad. Esto se debe a los impactos de las actividades humanas en la segunda mitad del siglo XX, un elemento que tendrá una clara influencia sobre una dinámica natural que tendía lenta y progresivamente hacia el perfil de equilibrio. A partir de los años cincuenta del pasado siglo un nuevo agente, el hombre, se incorpora al sistema de factores que inciden sobre la configuración física de la costa, modificando dinámicas anteriores, revertiendo situaciones o intensificando procesos preexistentes.

Aunque este tema se tratará con mayor profundidad e intencionalidad en un capítulo posterior, al analizar la interrelación entre medio ambiente y turismo, se pueden avanzar las principales alteraciones que en las últimas décadas han contribuido a modificar la dinámica litoral de origen natural previamente existente (OJEDA ZÚJAR, 1989)¹⁴:

- La alteración del tránsito sedimentario longitudinal que realiza la deriva litoral, como consecuencia de la ejecución de obras de infraestructura perpendiculares a la costa que

13 Estas flechas y contraflechas, de forma parecida a las islas barrera, tienden a producir el cierre progresivo de los estuarios y la formación de marismas. Tal es el caso de la flecha de Punta Umbría y la contraflecha de Arenillas (Tinto-Odiel), responsables de la formación Marismas del Odiel, o el caso de la Punta del Malandar (Doñana) y la contraflecha de la Algaida (Sanlúcar), que dan lugar a importantes formaciones marismeñas en el Guadalquivir.

14 Frente a los planteamientos que aquí se exponen, hay autores que mantienen una concepción más amplia acerca de las intervenciones humanas que tienen incidencia sobre la dinámica litoral, incluyendo entre éstas a la sobreexplotación de acuíferos, la deforestación, la contaminación por vertidos, la deposición de residuos sólidos urbanos e industriales, o la explotación agrícola de terrenos litorales (REYES SANTANA, 1997).

constituyen obstáculos totales o parciales a esos procesos de transporte y sedimentación, intensificando o invirtiendo procesos de erosión y progradación.

- La alteración del tránsito sedimentario transversal que realizan el oleaje y el viento, como consecuencia de la localización de actuaciones en sentido longitudinal, paralelas a la costa, sobre las dunas costeras o sobre la propia playa alta, y que suponen la eliminación de intercambios entre el mar y la tierra, con la consiguiente desestructuración de los sistemas defensivos de las playas.
- La alteración del potencial sedimentario de las cuencas fluviales, como consecuencia de la deforestación en cabecera de los ríos, la regulación hidráulica, la extracción de áridos de los cauces y el dragado de las desembocaduras para facilitar el acceso a los puertos.
- Y, finalmente, la alteración del potencial energético de las mareas, como consecuencia del drenaje y relleno de las zonas húmedas (marismas), aislándolas del régimen mareal y produciendo una pérdida de acción y movilización de materiales por parte de las corrientes de flujo y reflujo de dicho régimen.

Tales alteraciones, producidas por la acción del hombre, han supuesto una modificación evidente de la dinámica natural de la costa, dando lugar a importantes cambios en su evolución reciente, entre los que destaca en primer lugar el proceso de disgregación artificial de la costa en unidades menores, con una clara disminución de las relaciones entre dichas unidades, debido a los obstáculos perpendiculares que dificultan su intercomunicación longitudinal natural. Y, en segundo lugar, han aparecido intensos procesos de progradación y regresión costera, provocados recientemente de forma inesperada, como consecuencia de la desestructuración del sistema de erosión y sedimentación natural (lo cual tendrá como resultado la creación de nuevas playas y la progresiva desaparición de otras previamente existentes).

Todos estos factores y aspectos deberían ser considerados por los proyectos turísticos en curso, y no sólo por los efectos que éstos pudieran tener sobre la modificación de la dinámica litoral en términos de impacto medioambiental, sino por los propios costes económicos que esos efectos pueden acarrear: regeneración de playas regresivas, reparación de desperfectos producidos en las infraestructuras atacadas por el oleaje, medidas de protección de áreas urbanizadas frente a las mareas y el oleaje. etc. Circunstancias todas ellas que sólo muy recientemente están siendo consideradas con cierto rigor por parte de planificadores, proyectistas o promotores, conscientes de que son aspectos determinantes de la sostenibilidad de los destinos turísticos y, más aún, de su viabilidad económica y de su propia imagen social.

3. LAS UNIDADES FÍSICO-NATURALES DEL LITORAL ONUBENSE

La concepción unitaria del espacio costero, antes subrayada, no impide la realización de un análisis pormenorizado que permita su división en distintas unidades ambientales que, interrelacionadas, configuran el sistema físico-natural del litoral de Huelva. El conocimiento

de las características y de la dinámica natural de tales unidades es necesario para entender las decisiones de localización turística y los impactos ambientales generados, puesto que algunas de ellas son factores de atracción turística evidentes (caso de las playas o los bosques litorales), otras son elementos en buena medida repulsivos de la actividad (marismas mareales y continentales) y todas, en suma, se ven en mayor o menor medida afectadas por las actuaciones antrópicas, entre las cuales interesan especialmente, al objeto de esta investigación, las vinculadas con las operaciones turísticas.

La clasificación tipológica adoptada en este apartado se basará en la elaborada por REYES SANTANA (1997)¹⁵, la cual ha sido simplificada en algunos aspectos, completada en otros y desprovista de las referencias a los sistemas antrópicos, por considerarse que éstos constituyen unidades ambientales en las que el componente natural no es el dominante y que por lo tanto exceden los objetivos de este capítulo. La clasificación que se plantea combina dos criterios para establecer los tipos de unidades físico-naturales, por un lado un criterio geomorfológico y por otro un criterio ecológico-biológico. Esta opción implica la combinación de criterios estructurales y de criterios paisajísticos, con la intención de realizar un acercamiento tanto analítico como perceptivo al medio físico.

15 Dicha clasificación distingue nueve tipos de unidades ambientales, entre naturales y antrópicas, que serían las siguientes: playas, sistemas dunares, lagunas, manto eólico, marismas mareales, marismas continentales, bosques costeros, matorral y sistemas antrópicos (agrarios, urbanos e industriales). Existen otras clasificaciones posibles, elaboradas por diversos autores. La de SANCHO ROYO et al. (1981) diferencia hasta diecinueve unidades ambientales para todo el litoral atlántico andaluz, algunas de las cuales son exclusivas del litoral onubense o gaditano. La clasificación de RUBIO GARCÍA (1987) es parecida a la de REYES SANTANA, aunque más limitada y sin la consideración de los sistemas antrópicos: playas, dunas, marismas mareales, marismas de Doñana, pinares costeros y alcornoques. Por último habría que citar la clasificación establecida por las *Directrices Regionales del Litoral de Andalucía* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1990), instrumento de ordenación sin carácter normativo, aunque vinculante para las políticas y actuaciones de las administraciones regional y local, y que establece las siguientes unidades: playas, dunas y arenales costeros, acantilados, ramblas, lagunas litorales, marismas y estuarios, sierras litorales y prelitorales, provincia nerítica y plataforma continental.

Cuadro 2.1. Clasificaciones de las unidades ambientales de la costa de Huelva

Clasificación de Sancho Royo et al. (1981)		Clasificación de Rubio García (1987)
1. Playa tendida arenosa	11. Lagunas	1. Playas
2. Plata tendida rocosa	12. Enebral	2. Dunas
3. Playa tendida con dunas móviles	13. Sistemas de dunas fijas	3. Marismas mareales
4. Playa con acantilado y fondo arenoso	14. Sistemas de dunas móviles	4. Marismas de Doñana
5. Playa con acantilado y fondo rocoso	15. Cotos	5. Pinares costeros
6. Arenales costeros	16. Vera	6. Alcornocales
7. Pinares sobre superficies pliocuaternarias	17. Marismas del Guadalquivir	
8. Pinares sobre arenas cuaternarias recientes	18. Sierras	
9. Pinares sobre superficies del plioceno	19. Acantilado costero sin playa	
10. Marisma mareal		
Clasificación Plan Especial Protección Medio Físico Provincia de Huelva (1988)	Clasificación de Reyes Santana (1997)	Clasificación adoptada en esta tesis doctoral (2006)
1. Complejos litorales excepcionales	1. Playas	1. Playas
2. Zonas húmedas bien conservadas	2. Sistemas dunares	2. Acantilados
3. Zonas húmedas transformadas	3. Lagunas	3. Sistemas de dunas
4. Marismas transformadas	4. Manto eólico	4. Manto eólico y formaciones vegetales asociadas
5. Complejos litorales de interés ambiental	5. Marismas mareales	– Bosques litorales
6. Parajes sobresalientes	6. Marismas continentales	– Matorral
7. Espacios forestales de interés recreativo	7. Bosques costeros	5. Lagunas
8. Paisajes agrarios singulares	– Pinares	6. Marismas
9. Riberas forestales de interés ambiental	– Enebrales	– Marismas mareales
	– Alcornocales	– Marismas continentales
	8. Matorral	
	9. Sistemas antrópicos	
	– Núcleos urbanos	
	– Núcleos industriales	
	– Explot. agrarias	

Fuente: elaboración propia

3.1. Las playas

Las playas pueden ser definidas como formaciones litorales de tipo sedimentario y carácter activo, que son el resultado de la acción conjunta de las corrientes marinas, el oleaje y las mareas (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1990:1). Tal y como señala REYES SANTANA (1997, pág. 19), “las playas constituyen el ecosistema litoral por excelencia, de forma que uno y otro conceptos (playa y litoral) son asociados de manera habitual e inmediata”, sobre todo en los dominios mediterráneo y suratlántico, en los que la percepción y valoración social del litoral están íntimamente ligadas a la puesta en valor de sus playas.

En la costa onubense, los principales protagonistas de la formación de las actuales playas han sido, en primer lugar, las últimas transgresiones y regresiones marinas, que han definido el perfil general de la costa; en segundo lugar la red fluvial, por medio de sus aportes de sedimentos imprescindibles para la creación de playas; y por último, la deriva litoral, que se encarga de redistribuir los materiales sedimentarios a lo largo de la costa, facilitando la aparición de playas en aquellos puntos más proclives a la deposición de los mismos. A estos factores genéticos habría que añadir otros factores naturales incidentes en la configuración

final de las playas, como son las mareas y el oleaje. Ambos son fenómenos de incidencia periódica que propician importantes cambios paisajísticos en las playas.

El carácter mesomareal de la costa de Huelva, ya citado anteriormente, facilitará la distinción entre los diferentes sectores de playa (playa baja, media y alta), dando lugar, en general, a playas bien formadas, que en ocasiones verán degradada su estructura en razón de otros factores, entre los que destacan los antrópicos. Por su parte, el oleaje tendrá diferentes consecuencias según se trate de oleaje de invierno o de verano. El primero tiene efectos erosivos, socavantes y desequilibrantes del perfil playero, provocando el traslado de materiales desde la playa a los bancos arenosos sumergidos paralelos a la línea de costa. El oleaje de verano presenta menor agresividad y favorecerá procesos de acumulación en las playas, propiciando la recuperación de la estabilidad y del sistema de equilibrio entre los diferentes sectores de la playa.

La conjunción de todos los factores citados dará lugar a la formación de playas tendidas (aquéllas que presentan una continuidad geomorfológica y geológica con las formaciones situadas al interior), y que se caracterizan por la presencia de materiales arenosos de granulometría relativamente homogénea. La existencia en las playas de fondos amplios posibilita la aparición de bancos de arena sumergidos paralelos a la línea de costa, que constituyen obstáculos naturales que deceleran la velocidad del oleaje y minimizan la agresividad del Atlántico. La mayor parte del litoral onubense está constituido por playas de este tipo, a excepción de las zonas marismeñas ubicadas junto a las desembocaduras de los ríos.

Una característica diferencial del litoral de Huelva con respecto a otros tramos de la costa andaluza, es la continua aparición de nuevas playas asociadas a las flechas litorales que avanzan en su crecimiento. Estas formaciones arenosas, vinculadas a las desembocaduras de los ríos, son el resultado de los procesos de acumulación favorecidos por la deriva litoral, que debido a su sentido oeste este, propicia la aparición de las flechas a poniente de las desembocaduras y su crecimiento hacia levante (CLEMENTE, MENANTEAU Y SILJESTRÖM, 1985; ROCHAT, 1993). Las flechas más importantes de la costa onubense, la del Rompido (en la desembocadura del río Piedras) y la de la Punta del Malandar (en la desembocadura del Guadalquivir), dan lugar a magníficas y amplias playas vírgenes, que normalmente se encuentran bajo el amparo de alguna figura de protección como consecuencia de la excepcionalidad geomorfológica de las formaciones sobre las que se asientan (caso del Paraje Natural de las Marismas del Río Piedras y la Flecha del Rompido o el Parque Nacional de Doñana).

Cuadro 2.2. Características generales de las playas de la costa de Huelva

	Municipio	Longit.	Anchura media	Veget.	Figura Protec.	Condiciones de baño	Grado ocupación	Grado urbanización
Matalascañas	Almonte	4.200	40	No	No	Oleaje moderado	Alto	Urbana
Castilla	Almonte	20.000	40	Si	Si	Oleaje moderado	Bajo	Aislada
El Parador	Moguer	500	30	Si	No	Aguas tranquilas	Medio	Aislada
Mazagón	Palos	5.500	40	No	No	Aguas tranquilas	Alto	Urbana
El Espigón	Huelva	2.500	40	Si	Si	Oleaje moderado	Medio	Aislada
Punta Umbría	Punta Umbría	3.800	50	No	No	Oleaje moderado	Alto	Urbana
Los Enebrales	Punta Umbría	2.300	50	Si	Si	Oleaje moderado	Bajo	Aislada
La Bota	Punta Umbría	3.800	35	No	No	Oleaje moderado	Alto	Aislada
El Portil	P. Umbría / Cartaya	3.600	40	Si	No	Aguas tranquilas	Alto	Urbana
El Rompido / San Miguel	Cartaya	1.000	40	Si	No	-	Bajo	Semiurbana
Nueva Umbría	Lepe	12.000	50	Si	Si	Oleaje moderado	Bajo	Aislada
La Antilla	Lepe	3.500	50	No	No	Oleaje moderado	Alto	Urbana
Islantilla	Lepe / Isla Cristina	1.200	50	Si	No	Oleaje moderado	Alto	Urbana
La Redondela	Isla Cristina	600	60	Si	No	Oleaje moderado	Medio	Aislada
El Hoyo	Isla Cristina	2.800	50	Si	No	Oleaje moderado	Medio	Aislada
Central	Isla Cristina	1.500	50	Si	No	Oleaje moderado	Alto	Urbana
Punta del Caimán	Isla Cristina	2.000	75	Si	No	Oleaje moderado	Bajo	Urbana
Punta del Moral	Ayamonte	1.000	60	Si	No	Aguas tranquilas	Medio	Urbana
Isla Canela	Ayamonte	5.500	20	Si	No	Aguas tranquilas	Medio	Urbana

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Medio Ambiente, 2006

Además de las playas sobre flechas, podrían destacarse también las asociadas a otros tipos de formaciones, como dunas o acantilados. Las playas conectadas a los sistemas dunares son extremadamente cambiantes como consecuencia de la enorme incidencia del viento costero y la continua formación de nuevos cordones de dunas que tienen su origen en la propia playa; las más destacables en el ámbito de estudio son las playas vinculadas a los frentes dunares activos del Parque Nacional de Doñana. Las playas adosadas a acantilados son numerosas en este litoral y presentan importantes peculiaridades geomorfológicas y paisajísticas que las hacen especialmente valiosas y atractivas¹⁶; en este sentido, destacan las playas adosadas al pie del acantilado costero que recorre el sector entre Mazagón y Matalascañas (acantilado del Asperillo) y también las playas del sector La Antilla-Islantilla, más alejadas que las anteriores del acantilado, que se sitúa a unos cientos de metros de la línea de costa (acantilado del Catalán).

16 Valiosas porque muestran con toda claridad el punto de contacto entre los efectos de las últimas transgresiones marinas (acantilados fósiles) y los procesos dinámicos actuales (formaciones acumulativas recientes); atractivas por el entorno paisajístico que ofrecen, caracterizado por el contraste altimétrico y formal entre acantilado y playa.

Mapa 2.2. Localización de las playas de la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

No puede concluir este apartado sin hacer una breve referencia a las intervenciones humanas como factor que incide sobre la formación de las playas, ya sea en el sentido de acelerar el desarrollo de las mismas o, al contrario, de propiciar su desaparición (COPEIRO, 1982). Las obras de ingeniería, urbanísticas y de protección del litoral provocan la intensificación de procesos tanto erosivos como progradativos que modifican con rapidez la fisonomía de las playas del litoral de Huelva, dando lugar a situaciones regresivas y de pérdida de playa en algunos lugares, y llamativos crecimientos o incluso aparición de nuevas playas en otros puntos. Estas interacciones entre medio natural y actividad humana serán tratadas de forma específica en un capítulo posterior, por lo cual no se profundizará en este momento sobre dichos aspectos.

3.2. Los acantilados

En el litoral de Huelva, los acantilados constituyen un elemento geológico y paisajístico que singulariza determinados tramos de costa, siendo su característica principal el abrupto contraste topográfico que introducen con respecto a las demás formaciones más o menos horizontales del litoral (playas, marismas o sistemas dunares). El origen de los acantilados está estrechamente ligado a los movimientos de transgresión y, sobre todo, regresión marina, hecho que se encuentra completamente contrastado en el caso del litoral onubense (MENANTEAU y CLEMENTE, 1977; BORJA y DÍAZ DEL OLMO, 1992). Los movimientos

transgresivos supusieron la invasión de los grandes estuarios costeros por parte de las aguas marinas y el consecuente ataque erosivo de las formaciones de materiales blandos del interior, mientras que los movimientos regresivos se plasmaron en un descenso del nivel marino y la consiguiente formación de acantilados, proceso que se vio reforzado por la acción erosiva de la red fluvial, cuya pendiente se incrementó ampliamente en los tramos finales de las desembocaduras. Los posteriores ajustes y reajustes hasta alcanzar un perfil costero cercano al equilibrio tuvieron como consecuencia la mayor o menor cercanía final de estos acantilados a la línea de costa¹⁷.

En el litoral onubense encontramos dos grandes tipologías de formaciones acantiladas, el acantilado interior del Catalán en el sector occidental y el acantilado a pie de playa del Asperillo en el tramo oriental de la costa. Ambos están constituidos por materiales arenosos antiguos, de naturaleza compacta, y a menudo asociados a otros materiales margosos, arcillosos o ferruginosos, tal y como analiza FERNÁNDEZ DURÁN (1982) para el caso del acantilado del Asperillo, cuyo color rojizo se debe a la presencia de sesquióxido de hierro.

El acantilado del Catalán recorre la costa occidental en posición paralela a la línea de costa, con distancias variables con respecto al mar. Se trata de un acantilado fósil sobre el que se asientan en principio formaciones vegetales compuestas por pinos, algunos alcornoques y matorral, y cuyo tramo más perceptible desde la línea de costa es el central, en el sector de La Antilla-Islantilla. La plataforma superior de este acantilado ha sido profundamente transformada debido a la construcción sobre ella del campo de golf de Islantilla y al continuo crecimiento urbanístico provocado por las operaciones inmobiliarias vinculadas al mismo.

En el sector oriental, el acantilado del Asperillo se sitúa sobre la propia línea de costa, directamente sobre la playa media, constituyendo una estructura vertical imponente que alcanza los 30 metros de altura. Sobre él se asienta un sistema dunar inactivo y parcialmente fosilizado que llega en algunos puntos a cotas cercanas a los 100 metros. La base del escarpe de este acantilado es alcanzada en mareas vivas y temporales con relativa asiduidad, produciendo el socavamiento de su base y los correspondientes desprendimientos de materiales que generan una incipiente superficie de abrasión.

Los acantilados constituyen elementos de indudable expresividad paisajística, ya que desde sus cornisas se abarcan amplias perspectivas del medio costero y marino, de la misma forma que desde el mar los frentes verticales de los acantilados son los elementos más visibles y por ende reconocibles de la costa (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1990:1). Ese valor paisajístico explica la enorme presión urbanística sobre la cornisa de los acantilados, hecho que se comprueba en todo el litoral mediterráneo andaluz, mientras que en el ámbito atlántico se ha visto limitado, en parte, debido a diversas circunstancias particulares: propiedad pública del suelo, lejanía de algunas formaciones acantiladas respecto a la línea de costa, áreas afectadas por figuras de protección desde fechas tempranas, etc.

17 Una prueba evidente de los fenómenos de transgresión y de regresión marina lo constituye la ubicación actual de las torres de almenara construidas en el siglo XVII, con una función de defensa frente a los ataques de los piratas berberiscos. Toda la costa onubense está jalonada de este tipo de construcciones y en el transcurso de estos tres siglos, algunas de las zonas donde fueron construidas han sido invadidas por el mar y las torres destruidas (El Loro, El Asperillo, La Higuera), mientras que otras se encuentran a cientos de metros de la línea de marea (El Catalán, La Umbría, La Carbonera, Zalabar, San Jacinto).

3.3. Los sistemas de dunas

Las dunas costeras son una de las formaciones que mejor representan el dinamismo y la fragilidad del medio litoral. Se trata de complejos arenosos originados por la actuación conjunta de diversos factores, entre los que destaca de manera especial la acción del viento. La presencia y persistencia de los vientos del suroeste en la costa de Huelva propiciará la formación de abundantes dunas litorales, acción que se verá favorecida por la existencia de otras circunstancias coadyuvantes (RUBIO GARCÍA, 1987):

- la acumulación de arenas en las playas, como consecuencia de la acción de la deriva litoral;
- la existencia de una topografía de pendiente suave, que permite el transporte de la arena por el viento;
- la inexistencia de vegetación en la zona de la playa baja y la presencia de una escasa cobertura vegetal en la playa media y alta, circunstancias que de presentar un mayor desarrollo dificultarían la movilidad de los materiales.

El proceso de formación de las dunas comienza en la misma playa, con la acción del oleaje, que transportará las arenas depositadas por la deriva litoral hacia la parte más alta de la playa. A partir de ahí, el viento dominante retomará la acción transportadora hacia el interior, hasta que las partículas de arena se encuentren con las primeras plantas y rodales de barrón, que retendrán parte de los sedimentos transportados dando paso a la formación de dunas embrionarias. La continua acción del viento facilitará el avance progresivo de ese primer frente de dunas y la constitución de otros nuevos, generando de esta forma los denominados cordones dunares¹⁸. El ritmo de avance de estos cordones será variable en función de numerosas circunstancias (granulometría de las arenas, fuerza y persistencia del viento, obstáculos al avance, etc.), aunque el rango de velocidad que manejan los diversos autores va desde los seis a los veinte metros al año (REYES SANTANA, 1997). El avance termina cuando la arena alcanza las formaciones que impiden su dinámica anterior (caso por ejemplo de las marismas), o cuando la acción del viento disminuye por la lejanía a la costa o la aparición de barreras.

Pero tan importante como el proceso de formación, es la función que ejercen las dunas como sistemas de defensa natural de la costa ante situaciones de temporal, amortiguando el ataque de las mareas y el oleaje, así como cediendo arena a la playa para restablecer su equilibrio y oponer resistencia a la dinámica agresiva del mar. Y sucede al contrario en épocas de bonanza, períodos en los que las dunas actúan como depósitos de captación de materiales movilizados por la deriva, las mareas y el oleaje (COPEIRO, 1978).

18 En estos cordones es donde mejor se pueden observar las partes que conforman un frente dunar: la cola de las dunas, que constituye la parte posterior de las mismas, situada a barlovento de la acción eólica y que cuenta con una ligera pendiente por donde ascienden los granos de arena movidos por el viento; el frente o parte anterior de las dunas, situado a sotavento y donde se van depositando las partículas movilizadas desde la cola, haciendo avanzar la duna; los pasillos de deflacción, que son pasillos transversales por donde penetra el viento, superando el efecto pantalla y facilitando el avance de la duna. Por último habría que destacar los corrales, que son depresiones interdunares donde se asienta a menudo vegetación, debido a su carácter estable y húmedo, pero que con el avance de los cordones de dunas van siendo invadidos y su vegetación sepultada o secada (dando lugar a los llamativos pinos secos, también denominados popularmente en la comarca de Doñana con el sugerente nombre de “cruces”).

En la costa de Huelva, las formaciones dunares más conocidas, tanto en desde el punto de vista científico como a nivel mediático, son las de Doñana, que constituyen uno de los sistemas de dunas vivas más espectaculares de Europa, formado por varios grandes frentes paralelos a la costa, con una variación altimétrica creciente hacia el interior y con una longitud cercana a los 30 kilómetros. La razón que explica la presencia de este enorme campo dunar radica en la orientación suroeste de este sector del litoral, en posición perpendicular al sentido de la deriva litoral y a la dirección dominante de los vientos, lo cual refuerza la deposición de sedimentos en este tramo e intensifica la incidencia de la acción eólica de componente oeste (GARCÍA NOVO, 1975; CLEMENTE, SILJESTRÖM y GARCÍA, 1993). La gran potencia y movilidad de este sistema provoca un fenómeno característico, cual es la formación de numerosas lagunas endorreicas como consecuencia del taponamiento de la salida al mar de pequeños cauces fluviales, provocado por el avance continuo de los cordones (caso de la laguna de Santa Olalla).

Además de las de Doñana, existen más formaciones de dunas vivas en casi todos los tramos de costa no invadidos por las construcciones cercanas a la playa, aunque en la mayoría de los casos no pasan de ser médanos incipientes y dunas embrionarias que no alcanzan mayor desarrollo debido a la menor incidencia del viento (caso de las dunas de la flecha del Rompido, las de Isla Cristina, las de la playa de la Bota, etc.).

Fotografía 2.1. Dunas móviles del Parque Nacional de Doñana.



Fuente: elaboración propia.

Otro tipo de dunas, diferentes a las móviles, son los sistemas de dunas fijas, entre las que destacan las situadas sobre el acantilado del Asperillo, entre Mazagón y Matalascañas. Este conjunto de médanos inactivos se encuentra ya en gran parte fosilizado por formaciones superpuestas, entre las que destacan los pinares litorales y diversas especies arbustivas mediterráneas, unidades que serán tratadas en un epígrafe posterior.

En general, todo el litoral de Huelva constituye un ámbito idóneo para la formación de dunas, debido a sus características geodinámicas. El hecho de que éstas no estén presentes en determinados sectores se debe fundamentalmente a la acción del hombre, que a menudo ha modificado sus procesos naturales de formación mediante la urbanización, la implantación de infraestructuras o simplemente transitando sobre ellas, aspecto éste último que ya fue convenientemente analizado por OJEDA ZÚJAR y BROGNIET (1998)¹⁹.

3.4. El manto eólico y las formaciones vegetales asociadas: bosques litorales y matorral

El manto eólico, término acuñado por VANNEY y MENANTEAU (1979), está constituido por aquellas formaciones arenosas próximas a la costa y que han sido generadas por procesos eólicos de nivel secundario (frente a los procesos de nivel primario, que dan origen a las playas o las dunas). OJEDA RIVERA, ALONSO y RUBIO (1993, pág. 17) definen al manto eólico como los “arenales interiores de distinta magnitud generados a partir del avance de campos dunares en los que, debido a un más dilatado periodo de exposición a los agentes denudativos y posteriormente a una mayor intervención del hombre, la fisonomía ha ido transformándose hacia una superficie de dunas arrasadas”.

Estos arenales tienen en común su origen, ya que todos ellos son consecuencia de la continua acción de los agentes erosivos sobre las dunas, y también tiene en común sus características geomorfológicas, ya que se trata en todos los casos de arenas estabilizadas. Por su propio proceso de formación, los mantos eólicos se sitúan tras los campos de dunas y se asientan sobre formaciones más antiguas²⁰. El principal elemento que introduce un matiz de variedad interna en esta unidad es el diferente uso y aprovechamiento del suelo: las arenas estabilizadas, en principio homogéneas, adquirirán connotaciones de diversidad en función de la vegetación natural que sobre ellas se asiente y en virtud de la intervención del hombre. Esto introducirá una apreciable variedad de paisajes, entre los que podemos destacar los siguientes:

- Los arenales con presencia de vegetación mediterránea, que en algunos enclaves aislados pueden presentar restos de vegetación original (alcornocos, madroños, acebuches, lentiscos, sabinas, enebros o camarinas), frente a una mayoría de situaciones en las que se asiste a un proceso de degradación y matorralización de las formaciones mediterráneas primitivas (caso de los “cotos”, que presentan una cobertura alta de matorrales y escasa vegetación arbórea, y que abarcan grandes extensiones del Parque Nacional de Doñana).
- Los arenales ocupados por especies forestales de repoblación, entre las que destacan el pino piñonero y el eucalipto en algunos sectores. Algunas de estas repoblaciones son antiguas (S. XVIII) y tienen su razón de ser en políticas de abastecimiento de materia

19 Estos autores estudiaron el efecto del paso de los campistas sobre las dunas de Isla Cristina en sus desplazamientos a pie entre la playa y las instalaciones turísticas, concluyendo que, lejos de ser una actividad anecdótica, es un hecho que contribuye de forma importante a la modificación de los procesos naturales de funcionamiento de la dinámica dunar, provocando su degeneración e incluso su desaparición.

20 BORJA y DÍAZ DE OLMO (1994) distinguen, al respecto, entre dos tipos de mantos eólicos: a) un alto manto eólico, ubicado en la zona meridional del conjunto y que se corresponde generalmente con una antigua acumulación de dunas en proceso de denudación, y b) un bajo manto eólico, situado al norte del anterior y en el que las dunas han sido completamente arrasadas, dando paso a una formación arenosa estabilizada de características distintas.

prima para la construcción de buques de la armada; mientras que otras se realizaron en las décadas de los años cincuenta y sesenta del pasado siglo, principalmente las plantaciones de eucaliptos (OJEDA RIVERA, 1987).

- Los arenales dedicados a usos agrícolas, que comienzan a ser explotados de forma más intensiva a partir de la década de los setenta del pasado siglo, momento en el que pasarán a ser aprovechados para la producción hortofrutícola, gracias a la implantación de nuevos sistemas y técnicas productivas que permiten una fuerte intensificación (caso de los invernaderos bajo plástico, las modernas técnicas de riego, los nuevos abonos y productos fitosanitarios, etc.). Este fenómeno se inició en los términos municipales del tramo oriental de la costa (fundamentalmente en Palos y Moguer), aunque ya presenta una fuerte extensión a casi todo el litoral (donde destacan los casos de Lepe y Cartaya) (MOREIRA et al., 1991).

Mapa 2.3. Localización de los principales sistemas dunares y el manto eólico.



Fuente: elaboración propia.

De entre las unidades ambientales y paisajísticas señaladas, merecen especial atención las formaciones arbóreas y arbustivas, ya que, independientemente de su origen natural o antrópico, se trata de formaciones que ejercen un importante atractivo para el desarrollo de actividades recreativas y de ocio, circunstancia a la que se añade una especial sensibilidad y fragilidad en relación a las nuevas implantaciones turísticas que se desarrollan en sus inmediaciones. En este contexto, parece oportuno hacer referencia a los dos grandes tipos de formaciones vegetales que pueden encontrarse en estas costas: los bosques litorales y el matorral.

3.4.1. Los bosques litorales

Se trata de formaciones vegetales en las que predomina el componente arbóreo y donde suele observarse un fenómeno de estratificación de la vegetación. Por regla general, no existen áreas destacables de maduración climática en el litoral onubense, aunque sí pueden encontrarse amplias extensiones boscosas de origen antrópico e incluso algunos islotes de vegetación arbórea original, los cuales, a pesar de no constituir bosques en sentido estricto, sí son testigos de las antiguas especies dominantes.

Las formaciones más abundantes en el litoral de Huelva son las de pino piñonero, a veces de tipo mixto, y que responden a políticas de forestación llevadas a cabo en los tres últimos siglos, tal y como delata la estructura geométrica de su disposición (OJEDA RIVERA, 1992). Los pinares se localizan mayoritariamente sobre los arenales costeros y según SANCHO ROYO et al. (1981) pueden distinguirse dos tipos según la edad del substrato: los antiguos pinares asentados sobre superficies pliocuaternarias y los que se ubican sobre superficies recientes.

Aunque el origen de la mayoría de los grandes pinares del litoral se sitúa en tiempos históricos, vinculados a políticas de repoblación y aprovechamiento forestal, sobre todo con finalidad energética y militar (ESPINA y ESTÉVEZ, 1993), recientes análisis de polen realizados en las turberas de la comarca litoral demuestran la presencia de esta especie hace ya 15.000 años, procedente del Mediterráneo oriental y probablemente introducida en esta zona por antiguas civilizaciones (REYES SANTANA, 1997).

Las causas que explican la elección del pino piñonero para las acciones de forestación estriban en su excelente adecuación al ambiente marítimo de la zona, la resistencia a la sequía y su rápido crecimiento (FIGUEROA y GARCÍA NOVO, 1984), circunstancias éstas que, en parte, también explican la introducción de algunas variedades de eucaliptos que alternan con los pinos en determinadas zonas. Sin duda alguna, tan importantes como las acciones de repoblación son las labores de mantenimiento de los pinares, imprescindibles para asegurar la salud y la vitalidad de los mismos (entresaca, cortas, limpias, mantenimiento de infraestructuras, etc.), tareas que han sido desarrolladas históricamente tanto por las empresas explotadoras de los recursos forestales, como por la propia población local, cuyas actividades tradicionales exigían un ecosistema en buenas condiciones que asegurara el aprovechamiento de los recursos que proporciona el pinar (carboneo, apicultura, recogida de piñas y extracción de piñones, etc.).

Estos usos han perdido pujanza en las últimas décadas y ello ha contribuido a un cierto abandono de los pinares, con el consiguiente aumento de los riesgos derivados de esa desatención, fundamentalmente riesgos de incendios forestales. A ello se añaden los efectos inducidos por algunas actuaciones humanas como la deforestación y roturación de terrenos para el uso agrícola o la extracción de áridos, actuaciones que contribuyen a la generación de importantes procesos erosivos sobre un substrato poco estable.

Para concluir con los pinares, habría que destacar las posibilidades recreativas de los mismos, debido a los valores y atractivos que presentan: entorno natural agradable, sombra y ambiente fresco, vitalidad ecológica, accesibilidad, transitabilidad, etc. Estas características hacen de los pinares unos de los principales ámbitos de atracción turística y recreativa de la costa, tras las playas, implicando este fenómeno claras potencialidades de cara a su mante-

nimiento y aprovechamiento, y evidentes amenazas de cara a su conservación, temas que se tratarán más adelante.

Por lo que respecta a los enebrales costeros, éstos conforman bosquetes relictos con una presencia muy reducida en la actualidad. Se trata de formaciones vegetales asentadas generalmente sobre arenas no consolidados y con un contenido apreciable de materia orgánica. El ejemplo más significativo de esta formación en la costa de Huelva lo constituye el Enebral de Punta Umbría, aunque también se distinguen algunos ejemplares sueltos que “flotan” sobre las dunas de Doñana, es decir, que sobreviven al avance de las dunas (CASAS, 1994). El de Punta Umbría es un enebral de tipo mixto, con sabinas y pinos, y consta de unos 300 ejemplares que se sitúan a ambos lados de una carretera bastante transitada (la A-5052, que conecta Punta Umbría con El Portil y El Rompido). Muy cerca del enebral se encuentra una playa de uso medio (la playa de los Enebrales), lo cual añade importantes dosis de presión a un ecosistema ya de por sí frágil y en acelerado proceso de extinción. Hasta no hace muchos años existía otro enebral similar cerca de la Torre de la Higuera (Matalascañas), pero desapareció como consecuencia del proceso de desarrollo de la urbanización turística, a finales de la década de los sesenta del pasado siglo.

Finalmente, el alcornocal constituiría, en circunstancias naturales ideales, la culminación climática de la evolución ecológica de la zona, dadas sus características edáficas, de humedad y temperatura. Sin embargo, debido a actuaciones fundamentalmente humanas, quedan pocos alcornocales en el área, algunos de los cuales presentan formas adhesionadas. Quizá el más destacable de estos alcornocales sea el que alberga la vera (la franja ecotona que separa o une, según se mire, las zonas de matorral y de marismas) y que se identifica con las “pajarreras de Doñana”, que no son más que alcornoques pelados que albergan colonias de aves que han instalado sus nidos sobre las ramas de estos ejemplares, asentados sobre terrenos semiencharcados favorables a las condiciones hidromórficas exigidas por esta especie arborea (CASAS, 1994).

Otros bosquetes de alcornoques se localizan en el sector norte de Doñana y en las cercanías del acceso a Lepe por la N-431; también pueden identificarse ejemplares sueltos repartidos por toda la comarca, lo cual da testimonio del antiguo dominio ejercido por esta especie en todo el ámbito litoral²¹, situación que ha revertido en la actualidad hacia un proceso de degradación y matorralización que se ha impuesto en todos los sectores.

3.4.2. El matorral

El matorral representa la fase subserial más generalizada de las diferentes formaciones climatófilas y edafófilas del litoral onubense y, en buena medida, ha tenido una significativa expansión en los últimos siglos, como resultado de la intervención humana sobre el medio natural y la consiguiente degradación del bosque original (BEJARANO, 1994). Los suelos sobre los que se asientan las formaciones de matorral son muy variables, aunque tienen en

21 Según GRANADOS (1993), en la *Carta corographica que comprende todas las provincias de Marina que componen el departamento de Cádiz*, elaborada por el Ingeniero JOSEPH ESPELIUS en 1754, se incluye la relación del arbolado de la provincia marítima de Ayamonte, que englobaba a las entidades de Ayamonte, Sanlúcar del Guadiana, La Rondela, Lepe, Cartaya, Gibraleón, Huelva y San Juan del Puerto. En dicha relación se contabilizaban 980.609 ejemplares de alcornoques, situación que contrasta fuertemente con los escasos centenares que sobreviven en la actualidad.

común su carácter arenoso, ya sean suelos sueltos y de componente fundamentalmente mineral, ya sean suelos compactos y con abundante materia orgánica.

La mayor y mejor representación de los matorrales en el ámbito litoral se encuentra en los “cotos”²² o “montes”, ubicados en el Parque Nacional de Doñana, en la banda arenosa que se extiende tras los sistemas dunares comprendidos entre el estuario del Tinto-Odiel y el del Guadalquivir. Ocupan por lo tanto una parte del manto eólico situado a sotavento de los campos de dunas, un sustrato caracterizado por la topografía ondulada resultante de los procesos de “dunización secundaria” (GRANADOS, 1993). FERNÁNDEZ DURÁN (1982) diferencia tres tipos de matorral en Doñana, dependiendo de la distancia a la capa freática, lo cual a su vez determinará su composición florística:

- El matorral de cota alta, en el que la capa freática se encuentra a más de tres metros de profundidad y que presenta especies xerofíticas cuyo colorido pálido da un aspecto blanquecino a la vegetación (monte blanco).
- El matorral de cota baja, en el que la capa freática está muy cercana, hasta el punto de aflorar a la superficie en determinadas zonas. En él habitan especies más higrófilas, las cuales presentan unas tonalidades verde oscuro (monte negro).
- El matorral de cota media, que constituye una formación de transición entre las dos anteriores, presentando características y especies vegetales de ambas subunidades.

Finalmente, habría que señalar que el matorral se encuentra bien representado en áreas marginales de pinos antiguos, donde la degradación de las formaciones boscosas da paso al avance del mismo, así como en extensas zonas del entorno de Doñana. En el resto de la costa, fundamentalmente en la parte occidental, importantes formaciones arbustivas de características similares desaparecieron progresivamente en los últimos cincuenta años, dejando paso a la agricultura o a recientes repoblaciones con especies maderables.

3.5. Las lagunas

Las lagunas litorales suelen localizarse sobre el manto eólico que envuelve exteriormente a las dunas costeras, especialmente en aquellas zonas en las que la escasa potencia de la capa arenosa permite el afloramiento del nivel freático. También los frentes dunares pueden ser el origen de la formación de lagunas, cuando éstos taponan el curso de pequeños cauces fluviales u otros colectores en su camino hacia el mar. Ambos fenómenos son responsables de la existencia de numerosas lagunas en el litoral de Huelva, sobre todo en su sector oriental, la mayoría de las cuales son de escasa superficie y fondo somero (FUREST y TOJA, 1984; BORJA, 1992).

Las funciones ecológicas de las lagunas son notables, siendo destacable el desarrollo de especies vegetales vinculadas a su entorno húmedo (juncos, carrizos, brezos, tojos, sauces, etc.) y la acogida de una masiva y variada población de aves migratorias que realizan parada en el litoral onubense. Desde el punto de vista paisajístico introducen una nota de variedad dentro de los homogéneos paisajes arenosos y marismeños dominantes en la costa. Una característica que introduce importantes contrastes en su dinámica ecológica y paisajística es

22 Término difundido en los círculos científicos por José Antonio Valverde, uno de los principales artífices de las tareas de investigación, conservación y divulgación de los valores de Doñana.

su notable estiaje, lo que las hace permanecer secas durante los meses de verano y recuperar su carga de agua con las primeras lluvias otoñales, bien a través de procesos de escorrentía superficial o bien a partir del aumento de caudal de las aguas subterráneas y su consiguiente afloramiento.

A pesar de la pervivencia de numerosas lagunas en el ámbito litoral onubense, la progresiva desaparición o el deterioro de parte de ellas es un fenómeno contrastado y tratado por diferentes investigadores (BORJA y DÍAZ DEL OLMO, 1987; BRAVO y MONTES, 1993). Las causas son diversas, pero podrían ser sintetizadas en dos conjuntos de razones principales: las causas naturales, entre las que destaca la colmatación de las lagunas como consecuencia del avance dunar o del continuo aporte sólido de los propios arroyos originarios, y las causas antrópicas, entre las que se pueden señalar la desecación de lagunas para su conversión en terrenos agrícolas o la eutrofización producida como consecuencia del uso y abuso de determinados productos fitosanitarios en las explotaciones agrícolas cercanas. Pero en un sentido contrario, también el hombre puede facilitar la creación de lagunas de forma artificial, ya sea mediante la extracción excesiva de áridos que dejan al descubierto la capa freática, ya sea mediante la naturalización intencionada de las graveras con el objetivo de transformarlas en lagunas²³.

Desde el punto de vista zonal se pueden distinguir hasta cuatro ámbitos diferentes de localización de lagunas en la costa de Huelva:

- En el tramo occidental de la costa la presencia de lagunas siempre ha sido menor que en el tramo oriental, aunque existen algunas de gran importancia ecológica y paisajística como la laguna del Portil, de origen reciente, afectada por importantes impactos humanos y actualmente declarada como Reserva Natural.
- En torno a la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel se ubican las lagunas de Palos (Primera, La Jara, La Mujer) y las Madres, que actualmente constituyen un Paraje Natural²⁴.
- El complejo endorreico del Abalarío, en el Parque Natural de Doñana, es un conjunto lagunar excepcional, compuesto por más de treinta lagunas²⁵ que tienen una importante función para las aves como espacio alternativo a los grandes humedales costeros cuando éstos padecen escasez de agua (sobre todo en el caso de las marismas de Doñana, que a veces sufren importantes episodios de sequía como consecuencia de su acusada dependencia de las aguas de lluvia).

23 Del primer tipo indicado, se localizan algunas lagunas temporales de origen artificial en los términos municipales de Palos de la Frontera (junto a la carretera de Huelva a Mazagón y en otros parajes cercanos) y Lepe (en los cabezos de la Tinajita); mientras que del segundo tipo, se han recuperado graveras, mediante su reconversión en lagunas, en el Paraje Natural Marismas del Odiel, donde se ha repoblado la orilla de una antigua gravera con vegetación palustre y su suelo ha sido impermeabilizado para contener agua con carácter permanente (iniciativa llevada a cabo por los gestores del paraje). Esta práctica cuenta con importantes precedentes en el litoral suratlántico peninsular, concretamente en el Parque Natural Ria Formosa, en el Algarve portugués.

24 En las inmediaciones de este paraje existían otras lagunas, que desaparecieron a mediados de la década de los ochenta debido a la implantación de un polígono industrial en el término municipal de Palos de la Frontera.

25 Algunas de las lagunas de este complejo son las de Cinco Pinos, El Conejo, Corral Alto, Las Turmas, La Res, Quemada, Las Piedras, Jiménez, Carrizosa, Río Lobo, La Higuera, El Peladillo, Mediana, Baja, La Venta, Los Ánsares, Las Pozas, El Huerto, Las Pajas, La Alcuña, etc.

- El último conjunto lo forman las lagunas del interior del Parque Nacional, que tienen un origen y unas características comunes a las del complejo del Abalarío, pero que cuentan con la peculiaridad de encontrarse dentro de los límites del Parque Nacional, con lo que ello implica en cuanto a la preservación, ordenación y gestión de tales espacios. En general se trata de lagunas de mayor superficie que las anteriores y también presentan un amplio catálogo²⁶.

Mapa 2.4. Localización de las principales lagunas.



Fuente: elaboración propia.

3.6. Las marismas: sistemas de dinámica mareal y marismas continentales

Las marismas conforman zonas húmedas vinculadas en su origen a las desembocaduras de los ríos. La génesis de las marismas es un proceso complejo, pero que sintéticamente se resume en la confluencia de las corrientes marinas y fluviales, lo cual provoca la ralentización de ambas y la consiguiente deposición de materiales sedimentarios sobre unos fondos poco profundos. Por lo tanto, las marismas son consecuencia de procesos similares a los que originan las flechas litorales, aunque aquéllas se desarrollan con posterioridad y al abrigo de estas últimas (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1988:1; REYES SANTANA, 1997).

26 De este último grupo se pueden citar como ejemplos las lagunas de Santa Olalla, La Dulce, El Zahillo, El Brezo, El Sopotón, El Navazo del Toro, El Tojal del Lobo, El Moral, el Charco del Toro, el Acebuchillo de Matalascañas, el Ojillo del Sapo, Los Hermanillos, El Contrabandista, El Caballo, etc.

Las arenas que se van depositando en el espacio de confluencia marítimo fluvial van formando bajos que adquieren forma de gancho y que provocan así la retención de nuevos materiales. A medida que crecen estos complejos acumulativos, se van imponiendo a la inundación mareal y desarrollan formaciones en parte inundadas, en parte aéreas. En las zonas inundadas se formarán pequeños surcos por donde fluyen las aguas y que serán el germen de los futuros caños, canales y esteros, elementos estructurantes de la intrincada red de drenaje de las marismas.

El proceso madurará con la aparición de las primeras plantas, entre las que destaca, por su carácter pionero y su vital importancia para la creación de la marisma, la *Spartina Maritima*, que mediante una notable estrategia reproductora coloniza estos bajos fangosos e intensifica así la obstaculización del transporte sedimentario, favoreciendo situaciones de estancamiento. Cada formación consolidada ejercerá de barrera que protege la zona situada a sotavento de la dinámica mareal, con lo cual se irán formando nuevos bajos y ganchos que se van superponiendo a los anteriores, extendiendo así la superficie marismaña.

La posterior evolución natural de la marisma y su propia edad geomorfológica dará lugar a la distinción entre dos tipos de formaciones que, aunque con un origen común, presentan un funcionamiento diferenciado: las marismas mareales y las marismas continentales.

3.6.1. Las marismas mareales

Las marismas mareales son formaciones relativamente recientes y plenamente activas, cuyo régimen de inundación depende aún de los flujos y reflujos mareales, como es el caso de las Marismas del Guadiana y el Carreras (Marismas de Isla Cristina), las Marismas del Piedras, o las Marismas del Tinto y el Odiel (RUBIO GARCÍA y FIGUEROA, 1983; RUBIO GARCÍA, 1987).

El microrrelieve complejo de la marisma determinará la frecuencia de las inundaciones por parte de las mareas en cada punto de la misma, lo cual está en función de las leves diferencias altimétricas observadas entre los distintos elementos que componen la marisma: pozas, cubetas, lucios, escarpes, paciles, vetas, caños, esteros, etc. Esto dará lugar a la inundación diferencial de las distintas zonas de la marisma, provocando diversos ambientes²⁷; así se puede distinguir una marisma baja, una marisma media y una marisma alta, que se diferencian, además de obviamente por su altimetría, por su inundabilidad, su salinidad, y sus comunidades vegetales y faunísticas asociadas. La marisma baja se corresponde con los primeros estadios evolutivos y engloba desde los bajos no colonizados hasta las pioneras formaciones de algas y fanerógamas marinas como la *Spartina Maritima*; la marisma media y los bordes de caños y esteros están poblados por almajos y limonios; mientras que en la marisma alta, donde la salinidad alcanza los valores más altos, la variedad vegetal es menor y se observa el predominio de resistentes plantas halófilas.

27 Las zonas que se inundan frecuentemente son las menos saladas, al contrario de lo que pudiera pensarse, debido al efecto disolvente de las aguas, y presentan los mayores niveles de riqueza biológica; mientras que las zonas más altas son las más salinas, sobre todo en el caso de las grandes cubetas que a veces se inundan con las pleamares vivas equinociales y que tras la evaporación presentan importantes precipitaciones de cloruro sódico, que no son disueltas por mareas posteriores de menor intensidad (REYES SANTANA, 1997).

Quizá lo más llamativo de las marismas sea la diversidad de habitats y comunidades biológicas que sobre ellas se asientan, tanto vegetales como faunísticas (sobre todo aves), a pesar de la aparente homogeneidad del terreno marismeño. La riqueza floral se traduce en la producción de una importante cantidad de biomasa vegetal, tal y como apunta RUBIO GARCÍA (1985:1), que compara los resultados producidos por las Marismas del Odiel con los de otras marismas de diferentes puntos del globo²⁸. Esta riqueza y diversidad aumenta en las zonas ecotonas de contacto entre aguas saladas y aguas dulces de arroyos y ríos tributarios de los estuarios, donde la combinación de ambos ambientes tiene como resultado el desarrollo y la convivencia de especies de ambos medios.

Según REYES SANTANA (1997), una característica especial de las marismas del litoral onubense es su carácter expansivo como ecosistemas. Este investigador plantea que la marisma es un biotopo que, al contrario de lo que pudiera pensarse, mantiene una dinámica de crecimiento, puesto que todavía tienen vigencia los fenómenos y procesos que las originan, lo cual no deja de ser un hecho excepcional dentro de un contexto ambiental y socioeconómico en el que el hombre ejerce presiones continuas sobre los ámbitos naturales, provocando su regresión y desaparición. Estas presiones, no obstante, también las soporta la marisma, que se ha movido históricamente entre la marginación, los aprovechamientos tradicionales y los nuevos proyectos, con desiguales resultados y efectos:

- Los efectos más negativos tienen su origen en la consideración de la marisma como lugar improductivo e insano, indeseable e inútil, hasta el punto de ser utilizado como vertedero urbano o industrial (como ocurre en el caso de las marismas del Tinto, desaparecidas bajo un cúmulo de basuras y escombros, además de residuos piríticos y fosfoyesos provenientes del polo químico de Huelva).
- Los aprovechamientos tradicionales se basan, principalmente, en la explotación de la sal mediante la construcción de cubetas superficiales en las propias marismas (salinas) y en el desarrollo de actividades de caza, pesca y marisqueo escasamente controladas. También habría que destacar el aprovechamiento de la energía mareomotriz por medio de los molinos de marea, de los que en las Marismas del Guadiana y el Carreras perviven todavía más de diez, mientras que en las del Tinto y el Odiel existían al menos cinco a finales del S. XIX (la mayoría de los cuales desaparecieron con posterioridad a la década de los cincuenta del pasado siglo debido al desuso).

28 RUBIO GARCÍA (1985:1) utiliza los datos ofrecidos por ODUM y FRANNING (1973), WIEGERT (1979), HUSSEY y LONG (1982) y LONG y MASSON (1983) para comparar la producción de biomasa de las Marismas de Georgia (EE.UU.) y Essex (R.U.) con la de las Marismas del Odiel, concluyendo que los “mares” de *Spartina Maritima* de esta última triplican los datos de producción de las dos primeras (60 Tm./Ha. en las Marismas del Odiel frente a las 25 de Georgia y las 17,6 de Essex).

Cuadro 2.3. Presiones antrópicas sobre los sistemas marismenños: valoración cuantitativa de los distintos impactos y medidas correctivas propuestas en las Marismas del Odiel.

IMPACTOS	Afluencia visitantes	Obturbación red drenaje	Contam. industrial	Contam. orgánica urbana	Contam. residuos sólidos	Actividades pesqueras y marisqueras	Aprov. forestal	Func. de salinas	Activ. cineget.
ZONAS									
Isla de Saltes	2	3	3	3	2	3	2	0	1
Espigón	3	3	3	2	2	3	0	0	1
Isla de En medio	0	0	2	1	0	0	0	0	0
Isla de la Liebre	1	2	2	2	0	2	0	2	0
Rveserva del Burr	0	0	2	1	0	0	0	0	1
Marisma del Burro	1	1	2	1	0	0	3	0	1
Isla de Bacuta	2	2	3	2	3	2	0	3	1
Salinas Extensivas	2	1	3	1	1	3	0	3	1
Monte Puntales	1	0	1	0	2	0	3	0	1
MEDIDAS CORRECTIVAS	-Control visitas -Barreras acceso -Centro interpretación -Plan ordenación playas	-Regeneración sistema hídrico	-Plan corrección vertidos -Estudio repercusiones contaminación	-Depuración aguas residuales	-Programa limpieza escombros -Instalación contenedores	-Plan ordenación pesquera y marisquera	-Plan forestal	-Plan salinero	-Control y vigilancia

Fuente: elaboración propia a partir del PRUG de las Marismas del Odiel. 0=Sin impacto; 5=máximo impacto.

- Con respecto a las intervenciones más recientes, éstas se centran en tres actividades. En primer lugar los proyectos acuícolas, considerados como la alternativa a un sector pesquero cuyos problemas son cada día de más difícil solución; para ello se elaboraron el Plan de Explotación Marisquera (PEMARES) a principios de los ochenta y el Plan de Ordenación de la Acuicultura a finales de esa misma década, pero sus resultados han sido decepcionantes en términos de aplicación real y consecución de objetivos²⁹. El segundo tipo de actuaciones lo constituyen las operaciones de transformación de los terrenos agrícolas marginales adyacentes a las marismas, lo cual supone un fuerte acoso a éstas, ya sea debido a la escorrentía y filtraciones de productos fitosanitarios, ya sea debido a la colmatación de sus redes de drenaje como consecuencia de los sedimentos aportados por los procesos erosivos ocasionados por los cultivos intensivos (CASTROVIEJO, 1982; MENANTEAU, 1984; COROMINAS, 1995). Y, en tercer lugar, habría que destacar la presión ejercida sobre las marismas por los desarrollos urbanísticos y la implantación de infraestructuras próximas. La construcción de carrete-

29 ARENAS y VILLA (1993) recogen el dato de la concesión de autorizaciones para la explotación acuícola de 700 hectáreas en las marismas del Piedras, de las que se pusieron en marcha realmente 312 hectáreas, 85 de las cuales fueron abandonadas y 125 se encontraron con continuos problemas de viabilidad económica (suspensiones de pago, ajustes de plantilla, etc.). Esto induce a pensar que la puesta en marcha de los planes ha sido utilizada, en parte, con el fin de aprovechar la política de subvenciones, ya que muchas de las parcelas alteradas no han sido después explotadas y tampoco han visto restablecida su antigua red de drenaje, con lo que ello significa en cuanto a la alteración de la fisonomía y de los ritmos naturales de la marisma.

ras, espigones, diques o puertos comerciales y deportivos, tendrá como consecuencia la alteración del tránsito sedimentario costero, circunstancia que no sólo afecta a las playas, sino a la propia dinámica mareal responsable de la formación y el funcionamiento de las marismas.

Mapa 2.5. Localización de las marismas mareales y las marismas continentales.



Fuente: elaboración propia.

3.6.2. Las marismas continentales

Por su parte, las marismas continentales constituyen formaciones de mayor antigüedad que las anteriores, cuya evolución geomorfológica ha supuesto la eliminación de la influencia mareal de manera total o parcial, siendo su régimen actual un régimen de inundaciones dependiente de las lluvias y de las aportaciones de las corrientes continentales, tanto fluviales como subterráneas. Este tipo de marismas presenta un amplio desarrollo en la desembocadura del Guadalquivir, donde se originaron como consecuencia del relleno que los aportes sedimentarios de origen fluvial produjeron en el mar interior que se formó en el tramo final del río³⁰; una amplia bahía que quedó semicerrada por la extensa flecha litoral que hoy alberga el sistema de dunas móviles de Doñana.

La progradación de la flecha y el cierre definitivo de la bahía supuso la transformación de la marisma mareal en una marisma continental o estacional, en la que los aportes hídricos

30 El denominado *lacus ligustinus* o lago lígur, al que frecuentemente hicieron referencia los autores latinos, como AVIENO (S. II a.c.) en su *Oda Marítima*.

dependen tanto de la red fluvial compuesta por los caños del Guadiamar, Travieso y Madre de las Marismas, como del acuífero N° 25.

La mayor parte de la marisma, seca y cuarteada durante el verano, se inunda tras las lluvias otoñales, formándose un extenso sistema de lagunas de aguas someras que acogen a decenas de miles de aves migratorias que acuden en invierno y primavera. Este contraste estacional se observa también de forma permanente en función de la topografía de la zona, distinguiéndose entre una marisma seca y una marisma inundada. La marisma seca (en las zonas más elevadas) también recibe el nombre de marisma de almajos, y la inundada (en las zonas más bajas) el de marisma de castañuelas, en función de la vegetación dominante³¹ (OJEDA RIVERA, ALONSO y RUBIO GARCÍA, 1993).

La dinámica natural de la marisma y su diversidad ecológica se ven truncadas por los fuertes procesos de colmatación que sufre; una colmatación que se debe, en parte, a su senilidad y a la mayor potencia de los aportes sólidos que recibe, frente a la debilidad de la remoción hídrica. Evidentemente, también hay que destacar la alteración ejercida por el hombre, que ha procedido a desecar gran parte de la marisma y manipular las redes de drenaje (CRUZ VILLALÓN, 1988). Esto ha tenido como consecuencia la configuración de una inmensa llanura mal drenada, que sólo en las grandes crecidas recibe agua de los principales ejes de la red fluvial (Guadalquivir y Guadiamar), siendo extrema su dependencia de los aportes pluviales.

Con respecto a la intervención del hombre en esta unidad, existen numerosas e interesantes aportaciones que recalcan la pervivencia, por una parte, de unos usos tradicionales de carácter extensivo como los ganaderos, los cinegéticos y menormente los salineros, los cuáles han estado ampliamente integrados en la cultura de la población local (OJEDA RIVERA, 1987)³². Frente a esos usos tradicionales, las marismas del Guadalquivir han sufrido un intenso proceso de colonización agraria basado en operaciones de desecación, que tiene su origen en proyectos planteados a finales del S. XIX y que se materializa de forma intensiva en los años sesenta y setenta del pasado siglo con la ejecución del Plan Almonte Marismas, que ha afectado a una extensión cercana a las 80.000 has. Estos procesos de desecación y colonización agraria se completan con la explotación arrocera de las marismas, principal cultivo de la zona y que se localiza fuera de nuestro ámbito de estudio, al norte de la franja litoral (DEL MORAL, 1991 y 1993).

En las páginas precedentes se han identificado y caracterizado las principales unidades ambientales y paisajísticas que configuran el litoral onubense. La conclusión más destacable que puede extraerse de este apartado es la presencia de indudables valores naturales en el ámbito analizado, circunstancia que justificará la necesidad de preservar aquellos enclaves que reúnen unas excepcionales condiciones geomorfológicas, ecológicas o paisajísticas, máxime cuando se observa la existencia de actuaciones y pretensiones que pueden poner en riesgo su conservación. Para tratar de evitar o reducir ese tipo de riesgos, se pondrán en marcha

31 En la marisma seca se encuentran, además de los almajos dulces y salados, algunas especies herbáceas halófilas; mientras que en la marisma inundada predominan, además de las castañuelas, el bayunco y plantas acuáticas como los ranúnculos.

32 Doñana ha sido tradicionalmente un espacio de pasto para el ganado de la zona, en el que destacan la vaca marismeña, los bueyes y los caballos. Con respecto al uso cinegético también se constata su función como caza real y aristocrática desde el siglo XVII, además del uso relativamente cotidiano por parte de las poblaciones del lugar.

políticas de protección que afectarán a espacios particularmente valiosos o frágiles, tema éste que será tratado en el epígrafe que ahora se inicia.

4. LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

La conjunción de los factores geodinámicos, ecológicos y paisajísticos citados en los apartados anteriores tiene como resultado la generación de espacios de indudable valor ambiental, y por ende social, que se pretende vean garantizada su existencia en el contexto de un modelo de desarrollo económico y territorial equilibrado y respetuoso con el entorno natural. Una afirmación de estas características, ampliamente aceptada en la actualidad y apoyada en teorías consolidadas y extendidos conceptos como el de desarrollo sostenible, es el resultado de un largo y lento proceso de investigación científica, reconocimiento político institucional y asunción social que, aunque a menudo no coincidentes en el tiempo, han dado lugar a la progresiva consolidación de las políticas de protección de los espacios naturales.

Estas políticas, surgidas en la segunda mitad del siglo XIX en EE.UU y adoptadas en Europa a continuación, tienen su origen en España en el primer cuarto del S. XX con la declaración de los primeros Parques Nacionales³³ —el de la Montaña de Covadonga y el de Ordesa, ambos creados en 1918—, cayendo después en un profundo olvido hasta mediados de la década de los cincuenta, momento en el que se retoma la protección de los siguientes espacios. En esta segunda oleada de declaraciones se creará el Parque Nacional de Doñana, en 1969, que supondrá un hito destacado y una referencia ineludible en la política de protección de la naturaleza en Andalucía (GONZÁLEZ-CORDÓN, 1990; RUBIO RECIO, 1993).

Todas estas iniciativas de protección, surgidas de la Administración Central, han tenido siempre un marcado cariz conservacionista, y en buena medida “biologicista”, que surge de los planteamientos científicos y técnicos de los investigadores involucrados en el estudio y valoración de tales espacios, destacándose dos objetivos principales en las decisiones de declaración (MULERO, 1999):

- Proteger activamente áreas o elementos naturales de singular valor desde el punto de vista ecológico, científico, educativo, estético o paisajístico.
- Contribuir a la supervivencia de especies o comunidades animales y vegetales necesitadas de protección, mediante la conservación de sus hábitats.

A ese cariz conservacionista, añaden algunos investigadores el carácter elitista y tecnocrático de las decisiones tomadas, en cuanto que no existía ni el más mínimo atisbo de consideración respecto del sentir, y menos aún de la opinión, de las poblaciones vinculadas a los espacios afectados. Este tema es ampliamente analizado por OJEDA RIVERA (1986 y 1987) en relación con Doñana, introduciendo una importante clave de interpretación de ese espacio, cual es la aparente pero falsa contradicción entre conservación y desarrollo. De tal modo que las poblaciones de la zona se han posicionado tradicionalmente contra unas

33 España puede considerarse en cierta medida pionera en Europa en cuanto a la declaración de este tipo de espacios, puesto que el ordenamiento jurídico español conoce la figura de Parque Nacional desde 1916. A ella se añadirán mediante un Decreto del año 1927 las figuras de Sitio Natural y Monumento Natural de Interés Nacional.

decisiones de protección impuestas desde Madrid o Sevilla, postura que ha sido alimentada por parte de los agentes económicos y sociales locales con mentalidad más desarrollista y que han reforzado la idea de que las debilidades socioeconómicas de la comarca se deben en buena medida a las limitaciones derivadas de las políticas de protección.

Esta dialéctica entre conservación y desarrollo, o más bien entre posturas conservacionistas y planteamientos más heterodoxos (que no segregan lo ambiental de lo socioeconómico) no se resuelve con la promulgación de leyes estatales sobre la materia, como la Ley 15/1975 de Espacios Naturales Protegidos o la Ley 4/89 de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres³⁴, sino que empieza a ser afrontada a partir del desarrollo de las políticas autonómicas de medio ambiente.

En el caso de Andalucía, la asunción de competencias en materia medioambiental desde principios de los años ochenta implica la continuación y la reformulación de unas políticas de protección de espacios que, partiendo de una legislación y unas figuras de ámbito estatal, van dando paso a un modelo propio en el que se pretende compatibilizar los conceptos de conservación y desarrollo, por lo menos en aquellos casos en los que la presencia del hombre o la interrelación entre hombre y medio natural justifica una consideración más flexible y abierta de la cuestión, diferente a los estrictos planteamientos conservacionistas (FERNÁNDEZ TABALES, 1992; MARCHENA et al. 1992; CASTRO, 2003).

Tal concepción se concreta en la Ley 2/89 de Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, cuyas delimitaciones espaciales provienen esencialmente de los Planes Especiales de Protección del Medio Físico y Catálogos de ámbito provincial –PEPMF– (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1985-1988), y que supone la definición de un sistema andaluz de espacios naturales protegidos estructurado en torno a diversas figuras de protección, que en parte derivan de las leyes estatales³⁵ (aunque en algunos casos con diferente concepción) y que en parte constituyen figuras “autóctonas”. Las principales novedades que introduce la Ley 2/89 con respecto al sistema de figuras diseñado por la ley estatal, son sintéticamente las siguientes:

- La consideración de los Parques Naturales, figura presente en la Ley 4/89, como espacios de interés natural, aunque con un importante grado de presencia humana y de transformación del medio, y en los que por lo tanto hay que perseguir como objetivo primordial la compatibilidad entre la conservación de los valores naturales y el desarrollo socioeconómico de las poblaciones incluidas en sus límites³⁶, para lo cual se

34 La Ley 15/1975, que fue la espoleta que desencadenó la declaración de un notable número de espacios protegidos en España desde finales de la década de los setenta, establecía cuatro tipos de figuras de protección (Parque Nacional, Parque Natural, Reserva Integral y Paraje Natural de Interés Nacional), todas ellas con un enfoque claramente naturalístico y con unos objetivos estrictos de protección y conservación. Lo mismo ocurrirá con la Ley 4/89, que vendrá a reemplazar a la de 1975, aunque se observen algunas novedades en las denominaciones y la concepción de las figuras (Parques, Reservas Naturales, Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos). En esta ley, la figura de Parque se concibe para las áreas naturales poco transformadas por la ocupación o explotación humanas, concepción bien distinta a la de la posterior Ley autonómica 2/89.

35 La Ley 2/89 incorpora a la normativa andaluza, además de las figuras de protección previstas en la Ley estatal 4/89, tres nuevas figuras de protección: el Paraje Natural (retomada de la anterior Ley nacional de 1975), el Parque Periurbano y la Reserva Natural Concertada.

36 Esta concepción de la protección es considerada como excesivamente permisiva y desvirtuada por parte de algunos autores, que llegan a considerar que el objeto de la declaración “no es proteger, pues se trata de espacios donde la presión humana es ínfima, sino de conseguir desarrollar la zona mediante la atracción de visitantes con la declaración de espacio protegido” (CALABUIG y MINISTRAL, 1999, pg. 163).

establecen instrumentos de planificación específicos para los Parques como son los Planes de Desarrollo Sostenible y los Programas de Fomento.

- La recuperación de la figura de Paraje Natural, prevista en la derogada Ley 15/1975 y ausente en la Ley 4/89, para aquellas áreas con “singulares valores, y con la finalidad de atender a la conservación de su flora, fauna, constitución geomorfológica, especial belleza u otros componentes de muy destacado rango natural”; en la práctica resulta una figura con un carácter excesivamente equívoco, puesto que se otorga a espacios con muy distinto grado de presencia antrópica y con diferentes niveles de permisividad de usos y aprovechamientos³⁷.
- La incorporación de dos nuevas figuras de protección, los Parques Periurbanos y las Reservas Naturales Concertadas. Los primeros son espacios naturales situados en las proximidades de los núcleos urbanos, convenientemente ordenados y equipados, cuya función principal es la de atender a las necesidades recreativas y de ocio de las poblaciones del entorno; las segundas hacen referencia a aquellos predios que, reuniendo unos significativos valores ambientales, pueden ser objeto de una protección singular, siempre y cuando sus propietarios soliciten de la administración ambiental la aplicación de un régimen de protección concertado (habitualmente mediante convenio de colaboración).

La aplicación de la Ley 2/89 ha supuesto una modificación sustancial de la situación del territorio protegido andaluz, el cual ha pasado de un 2% en 1988 al 18% en la actualidad. Esta circunstancia resulta aún más evidente en el caso de Huelva, donde los espacios preservados han crecido del 5% al 28% del total provincial, siendo el ámbito litoral el más afectado por las declaraciones, característica distintiva de esta provincia, puesto que en todas las demás las decisiones de protección han afectado mayoritariamente a los espacios interiores. Esto dibuja un panorama evidentemente rico, aunque no menos complejo, en el que se aprecia una constante y continua presencia de espacios protegidos a lo largo de todo el litoral, situación que pone en evidencia el gran alcance de las afecciones territoriales derivadas y las implicaciones que ello tiene para cualquier tipo de actuación humana que se proyecte sobre el espacio costero (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997 y DIPUTACIÓN DE HUELVA, 2003).

Como síntesis de la situación resultante y actualmente vigente, se procederá a realizar una somera descripción de la red de espacios naturales protegidos del litoral onubense, atendiendo a diversos criterios como la figura de protección, el organismo competente, los valores o conflictos que justifican la declaración, la evolución y situación actual de la planificación, la zonificación interna y otros aspectos de interés.

37 Valga como ejemplo la diferencia de dimensión, características y problemática que se observa entre el Paraje Natural de las Marismas del Odiel, con una extensión de 7.000 hectáreas, con escasa presencia humana y con dos Reservas Integrales en su interior, y el Paraje Natural de los Enebrales de Punta Umbría, de 162 hectáreas y fuertemente presionado por las demandas recreativas de la población estival sobre su playa aneja.

Cuadro 2.4. Espacios Naturales Protegidos de la costa de Huelva.

Figura	Ámbito Protegido	Has.	Municipios	Normativa	Convenios Internacionales
Parque Nacional	Doñana	50.720	Almonte, Hinojos, Aznalcazar, Sanlúcar	Ley 91/78 D. 48/04 D. 97/05	Ramsar; Zepa; Reserva Biosfera; Lic
Parque Natural	Doñana	55.327	Almonte, Hinojos, Lucena, Moguer, Palos, Aznalcazar, Pilas, Puebla, Villafranco, Villamanrique, Sanlúcar	Ley 2/89 D. 97/05	Ramsar; Zepa; Lic
Paraje Natural	Marismas Odiel	7.185	Huelva, Gibraleón, Aljaraque, Punta Umbría	Ley 12/84 Ley 2/89 D. 169/90	Ramsar; Zepa Reserva Biosfera; Lic
	Marismas Piedras y Flecha del Rompido	2.530	Cartaya, Lepe	Ley 2/89	Zepa Lic
	Marismas Isla Cristina	2.145	Isla Cristina y Ayamonte	Ley 2/89	Zepa Lic
	Estero Domingo Rubio	480	Palos, Moguer	Ley 2/89	Zepa Lic
	Lagunas Palos y las Madres	693	Palos, Moguer	Ley 2/89	Ramsar Lic
	Enebrales Punta Umbría	512	Punta Umbría	Ley 2/89	Lic
Reserva Natural	Isla de Enmedio	480	Huelva	Ley 12/84 Ley 2/89 D. 169/90	Ramsar; Zepa; Reserva Biosfera; Lic
	Marismas del Burro	597	Huelva	Ley 12/84 Ley 2/89 D. 169/90	Ramsar; Zepa; Reserva Biosfera; Lic
	Laguna del Portil		Punta Umbría	Ley 2/89	Lic
Monumento Natural	Acantilado del Asperillo	12	Almonte	D. 225/99	-
	Acebuches del Rocio	0,6	Almonte	D. 225/99	-
	Pino Centenario Mazagón	0,2	Moguer	D. 225/99	-
Suelo No Urbanizable de Especial Protección	Pinares Isla Cristina	150	Isla Cristina	PEPMF P. Urbanístico	-
	Campo Común Abajo	15.200	Cartaya, Punta Umbría, Gibraleón, Aljaraque	PEPMF P. Urbanístico	-
	Ordenados de Moguer	17.500	Moguer	PEPMF P. Urbanístico	-
	Ribera del Guadiana	1.300	Ayamonte, San Silvestre, Sanlúcar Guadiana, El Granado	PEPMF P. Urbanístico	-

Fuente: elaboración propia a partir de la información de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

4.1. Doñana: el Parque Nacional y el Parque Natural

4.1.1. El Parque Nacional de Doñana

El territorio de Doñana ha ejercido una honda fascinación desde antiguo para múltiples viajeros y científicos. Desde viajeros románticos como Abel Chapman en el siglo XIX, pasando por arqueólogos como Adolf Schulten a principios del siglo XX³⁸, hasta ornitólogos de prestigio internacional como Julian Huxley, Peter Scott o Kai Curry-Lindahl, todos mostraron enorme interés por los valores de este espacio, valores que fueron minuciosamente investigados y ampliamente difundidos por el verdadero *alma mater* del Parque Nacional, el biólogo José Antonio Valverde, a la postre primer director de la Estación Biológica de Doñana (EBD). Partiendo de unos objetivos estrictamente conservacionistas, VALVERDE defendió a principios de la década de los sesenta la vital importancia ecológica de Doñana en los principales foros internacionales (UICN, WWF), lo que concluyó con la compra definitiva de 7.000 has. del Coto de Doñana el 30 de diciembre de 1963 por parte del WWF y el gobierno español³⁹ (ICONA, 1990).

Posteriormente se siguieron comprando nuevas tierras que se incorporarían progresivamente a la reserva, hasta la definitiva declaración del Parque Nacional (Decreto 2412/1969, de 16 de octubre), lo cual supuso la principal aportación de España al Año Internacional de la Conservación de la Naturaleza: un nuevo Parque de 37.425 has⁴⁰. En los años siguientes Doñana fue consolidándose como espacio protegido tanto a nivel nacional como, sobre todo, internacional, incorporando nuevos terrenos y recibiendo prestigiosas distinciones: declarada como Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) según la directiva comunitaria 409/79, catalogada como Reserva de la Biosfera por el Comité de Medio Ambiente y Biosfera (MAB) de la UNESCO en 1980, reconocida como humedal de importancia internacional según el Convenio Ramsar en 1982, y distinguida con el Diploma del Consejo de Europa Clase A desde 1989. Esta evolución en términos de reconocimiento institucional ha tenido su reflejo paralelo en términos de expansión superficial, produciéndose un incremento continuo de la extensión del Parque Nacional hasta alcanzar las 77.000 has. actuales (incluida la zona de protección)⁴¹.

38 El investigador alemán realizó cuatro campañas arqueológicas en Doñana entre 1910 y 1926 con el objetivo de encontrar en el sur peninsular la capital de la mítica Tartesos, hipótesis actualmente cuestionada por historiadores y arqueólogos, que se decantan por la evidencia de la presencia de una serie de pequeños grupos indígenas con influencias culturales y artísticas procedentes del mediterráneo oriental, más que por la existencia de un esplendoroso reino gobernado por Argantonio, tal y como algunas fuentes latinas parecían sugerir.

39 Adquisición que se realizó por 33 millones de pesetas, de los cuales 12 fueron aportados por el Gobierno español en su intento de mejorar su imagen y legitimarse internacionalmente, y el resto financiado por parte del WWF, creado dos años antes, en 1961.

40 Los valores ambientales que justificaron la protección de Doñana están en relación con la función ecológica de las marismas del Guadalquivir como espacio húmedo de vital importancia para las migraciones y la reproducción de una enorme cantidad y variedad de avifauna. Dicha función la comparten los cuatro ecosistemas que componen el Parque Nacional y que son objeto de protección: la marisma, los cotos, la vera y los complejos dunares, unidades estrechamente interrelacionadas que en su conjunto albergan en temporada cerca de un millón de aves invernantes y reproductoras.

41 La última ampliación realizada se engloba dentro del Plan Doñana 2005 del Ministerio de Medio Ambiente, que preveía la adquisición de la finca Los Caracoles por un precio cercano a los 12 millones euros, medida que se encuadra en la estrategia de compra de predios situados en las cercanías de la zona de Entremuros (una de las áreas afectadas por el vertido tóxico al río Guadamar).

En lo relativo a la planificación del Parque, no existirá un instrumento con objetivos globales y contenidos integrales hasta una década después de la declaración, cuando se aprueba la Ley 91/1978 reguladora del Parque Nacional de Doñana, que establece las claves principales de organización y gestión del Parque: las reservas biológicas, las zonas de protección y la prohibición de alterar el régimen de las aguas superficiales y subterráneas. Esta ley propugna en su artículo 4º la obligatoriedad de elaborar un *Plan Rector de Uso y Gestión* (PRUG), documento que se diseña en el año 1980 para determinar las limitaciones de usos y aprovechamientos que se establecen en las diferentes zonas del Parque Nacional, plan que será actualizado a principios de la década de los noventa (R.D. 1772/1991 de 16 de diciembre).

Pero, sin duda, el documento más importante que vincula al Parque Nacional y a su entorno próximo es el *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno*, conocido como PDTC de Doñana (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1989), instrumento que fue revisado en 1993 como consecuencia de la sentencia de nulidad sobre las clasificaciones de suelos establecidas en el plan, dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA). Este documento, objeto de un largo debate, aporta una concepción más amplia y compleja de la problemática del Parque Nacional, relacionando las decisiones de protección y conservación con las políticas de desarrollo socioeconómico de los municipios afectados, reconociendo así la necesaria conexión entre el Parque y su contexto (OJEDA RIVERA, 1993).

Para concluir con el Parque Nacional es interesante hacer referencia a las decisiones de zonificación interna, iniciadas en 1973 mediante la declaración por decreto de una zona de refugio integral dentro del Parque, dotada de los máximos niveles de protección. Con el posterior desarrollo del PRUG y del PDTC, la zonificación se hizo más compleja, estableciéndose distintos niveles de protección y/o permisividad que a continuación se indican:

- Áreas de reserva científica, dedicadas en exclusiva a tareas científicas y de investigación.
- Áreas de reserva natural integrales, en las que se determina una protección absoluta y se propicia el natural desenvolvimiento de los ecosistemas.
- Áreas de reserva natural dirigidas, en las que se pueden desarrollar programas de actuación para proteger y recuperar especies.
- Áreas de medio ambiente natural, que presentan un carácter mixto, en el que se combinan la protección y la difusión de sus valores mediante acciones educativas y didácticas.
- Áreas de recepción e interpretación, dedicadas a la acogida de visitantes.
- Áreas de uso especial, utilizadas para la instalación de servicios del Parque.
- Áreas histórico-culturales, caracterizadas por sus valores sociales tradicionales (viviendas del Parque, áreas de presencia humana, etc.).
- Áreas de restauración, en las que se trata de corregir determinados impactos medioambientales identificados en el parque.
- Corredores, que constituyen ejes lineales que conectan algunas de las zonas anteriores, para dotar al sistema de interconexión interna.

Durante el proceso de elaboración de esta tesis doctoral, se ha procedido a la redacción y aprobación de un nuevo PRUG, cuya principal novedad es que trata de potenciar y ordenar diversas iniciativas de uso público en el Parque Nacional, sin abandonar por supuesto los aspectos de conservación y gestión del medio natural (Decreto 48/2004, de 10 de febrero). Así por ejemplo, frente a los dos itinerarios de visita que tradicionalmente podían realizarse en el Parque (uno terrestre y otro fluvial), el nuevo PRUG diseña otros siete itinerarios dirigidos a distintos tipos de visitantes, recorridos que estarán operativos a medio plazo. Esa línea de trabajo trata de concretar en la práctica los planteamientos, ya suficientemente asumidos por parte de los miembros del Patronato del Parque, de abrir en la medida de lo posible el Parque Nacional a la sociedad, lo cual también implica estrechar las relaciones entre éste y su entorno comarcal (donde se localiza el Parque Natural).

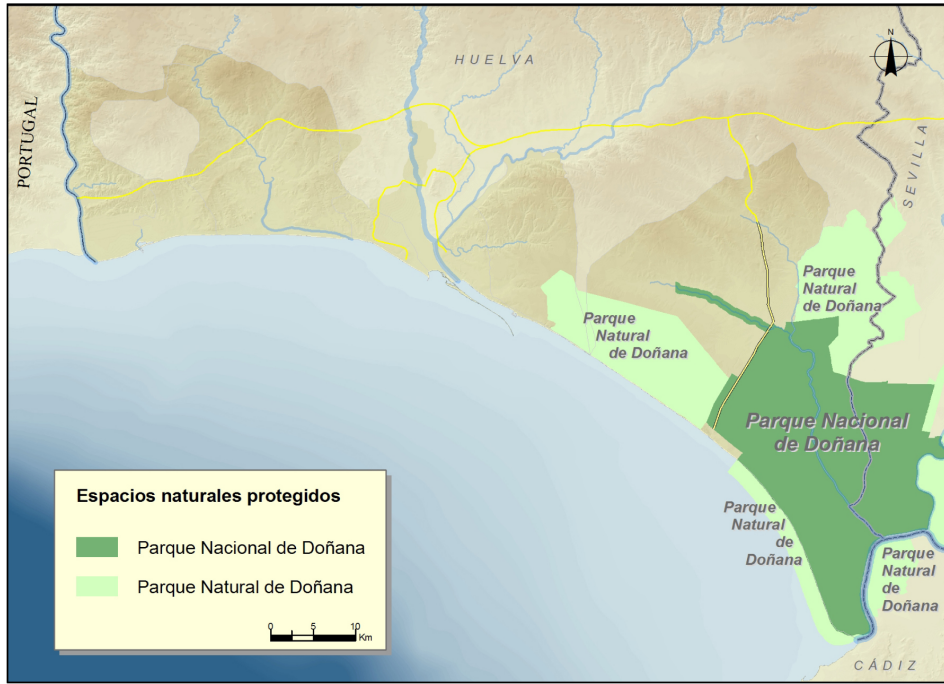
4.1.2. El Parque Natural de Doñana

El Parque Natural de Doñana, inicialmente denominado Parque Natural del Entorno de Doñana⁴², tiene su origen en la Ley autonómica 2/89 y su creación se explica básicamente por dos razones:

- La primera sería una justificación de tipo técnico, que se fundamenta en la oportunidad de introducir un colchón amortiguador para el Parque Nacional, de modo que se establezca una gradación paulatina de las afecciones territoriales desde un núcleo central con finalidades esencialmente conservacionistas (Parque Nacional), hasta una orla periférica marcada por la compatibilidad entre protección y desarrollo socioeconómico (Parque Natural).
- La segunda, y con mucho mayor peso en el caso de este Parque Natural, sería una razón de índole político social. En gran medida, la creación de este Parque supone la respuesta autonómica al conflicto entre conservacionistas (identificados con los colectivos científicos y la administración central) y desarrollistas (identificados con los agentes sociales y económicos locales), constituyendo un claro espaldarazo a las políticas de compensación, tan solicitadas por parte de los responsables políticos de las poblaciones locales (OJEDA RIVERA, 1993). En línea con este argumento, lo importante no será tanto la declaración del Parque Natural sino las políticas de desarrollo socioeconómico planteadas para el Parque, concretadas en el diseño de nuevos planes (Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana), la creación de nuevas entidades (Fundación Doñana 21) y, sobre todo, el compromiso de grandes inversiones (360 millones de euros de fondos comunitarios para el período 2000-2004). En la práctica, todo esto no hace más que poner de manifiesto la compleja dialéctica existente entre las administraciones central, autonómica y local, fuertemente interesadas en un espacio tan estratégico como Doñana, debido a sus valores naturales, sus potencialidades socioeconómicas y su trascendencia nacional e internacional.

⁴² Aunque pueda parecer anecdótico, el cambio de denominación aprobado en 1997 tiene una fuerte carga política, ya que el abandono por parte de la administración autonómica de la expresión Entorno de Doñana y su sustitución por Doñana a secas, conlleva explícitamente un deseo de rivalizar con el Gobierno Central por la utilización de la marca Doñana, e implícitamente pone de manifiesto el más profundo objetivo de aumentar las competencias sobre este territorio en su integridad y no sólo sobre el entorno del Parque Nacional (STC 194/2004).

Mapa 2.6. Localización y límites de los Parques Nacional y Natural de Doñana.



Fuente: elaboración propia.

Por lo que respecta a su organización espacial, el Parque consta de cuatro sectores sin continuidad física (lo cual supone una peculiaridad destacable de este espacio protegido), los cuales abarcan en su totalidad 54.709 hectáreas. Estos sectores son los que se describen a continuación de forma sintética:

- Sector Abalarío-Asperillo (17.000 has.): se sitúa al oeste de la carretera El Rocío-Matalascañas y constituye una amplia zona que engloba arenas estabilizadas, dunas, playas, lagunas endorreicas y formaciones acantiladas. Desde el punto de vista ecológico destacan antiguas poblaciones de pinos y sabinas sobre dunas fósiles, algunos alcornoques y acebuches y, por último, las repoblaciones de eucaliptos en las áreas más interiores. En este sector es donde estaba previsto el polémico proyecto turístico de Costa Doñana, al que se prestará atención en capítulos posteriores.
- Sector Pinares de Hinojos-Preparque Norte (19.500 has): se localiza al norte del Parque Nacional, sobre la zona de Matasgordas, y se trata una zona en la que aparecen pinares con un rico sotobosque mediterráneo, alcornoques y superficies de marisma transformadas.
- Sector Preparque Este-Brazo de la Torre-Entremuros (14.310 has.): se ubica entre el Brazo de la Torre y el Guadalquivir y constituye una superficie de marisma con grandes valores faunísticos.

- Sector Pinares de Bonanza-Marismas de la Algaida (3.390 has.): se sitúa en la margen izquierda del Guadalquivir, en el término municipal de Sanlúcar de Barrameda, ya en la provincia de Cádiz.

En lo que se refiere a los aspectos ligados a la gestión, el Parque Natural de Doñana, como todos los Parques Naturales andaluces, cuenta con un Director-Conservador y con una Junta Rectora, que es el órgano de concertación y decisión en el que están representados los agentes que participan en la gestión del Parque (D.102/1990 de 20 de marzo). Además de estos órganos preceptivos, gran parte de las iniciativas socioeconómicas y ambientales de la comarca son gestionadas por la Fundación Doñana 21, constituida por representantes de las diversas administraciones implicadas y por agentes económicos y sociales del entorno⁴³.

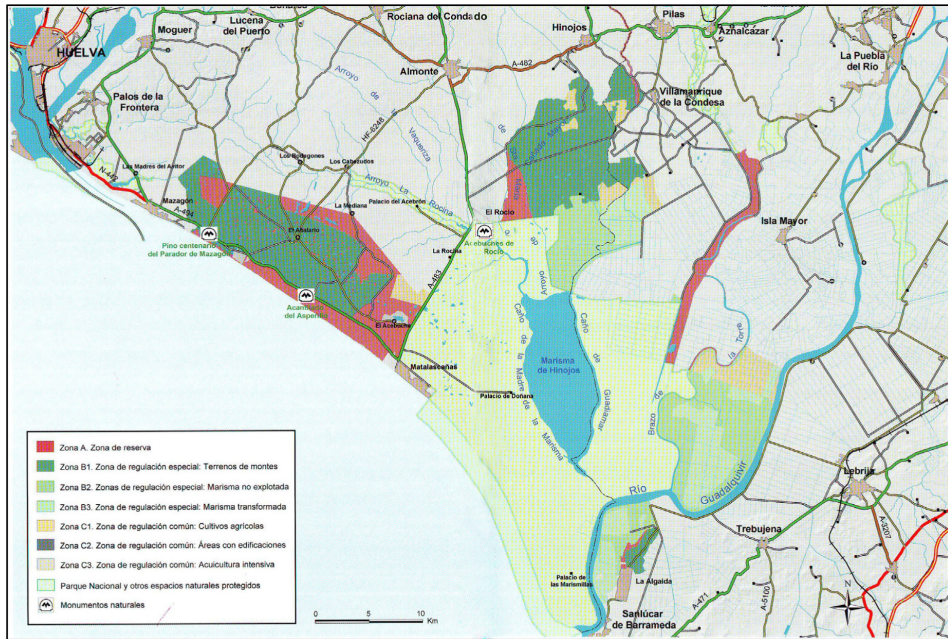
Entre los instrumentos de planificación vigentes para este espacio, destacan el *Plan de Ordenación de los Recursos Naturales* (PORN) y el *Plan Rector de Uso y Gestión* (PRUG) (Decreto 97/2005 de 11 de abril), en los que se desarrolla una normativa para regular la protección de los recursos naturales (PORN) y para gestionar el uso y aprovechamiento de los valores del espacio (PRUG). Además de estos instrumentos, habría que destacar el *Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana*, que básicamente supone una adecuación del PDTC de 1988 al *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana* (1992), tema que se abordará en profundidad más adelante. El *Plan de Desarrollo Sostenible* surge del acuerdo entre la UE y el Gobierno español, previo apoyo de la Junta de Andalucía, y está dotado con 360 millones de euros para su implementación. Por Decreto del 22 de octubre de 1996 se atribuye a la Junta de Andalucía la función de coordinar e impulsar dicho plan, para lo cual se crea la citada Fundación Doñana 21.

Por último, en relación a la zonificación, se establecen en el PORN tres tipos de zonas según el grado de protección contemplado:

1. Zonas de reserva (A), que constituyen los espacios de mayor singularidad y características naturales más sobresalientes, debido a sus valores florísticos, faunísticos o geomorfológicos. En ellas sólo se permiten tareas de conservación, investigación, regeneración ecológica y educación ambiental; estas últimas contemplan la posibilidad de organizar determinadas actividades para grupos, así como hacer un uso restringido de determinados equipamientos, siempre y cuando ello no suponga significativos impactos negativos para el medio natural (suponen el 21% de la superficie del Parque Natural).

43 Entre los miembros del Patronato de la Fundación Doñana 21 se encuentran representantes de las siguientes instituciones y entidades: Consejerías de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca, Obras Públicas y Transportes, Turismo y Deporte, Trabajo, y Gobernación; Diputaciones Provinciales de Sevilla y Huelva; Unión Europea; Federación Onubense de Empresarios; Unión General de Trabajadores y Comisiones Obreras; las principales Cajas de Ahorro andaluzas; y organizaciones ambientalistas como Adena/WWF.

Mapa 2.7. Zonificación interna del Parque Natural de Doñana.



Fuente: Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, 2006.

- Zonas de regulación especial (B), que están conformadas por áreas de valor ecológico, científico, cultural o paisajístico y que presentan un cierto grado de transformación antrópica. En ellas sólo se permiten aprovechamientos tradicionales de carácter extensivo compatibles con la conservación, y determinadas actividades de uso público y recreativas convenientemente ordenadas (representan el 71% de la superficie del Parque).
- Zonas de regulación común (C), que están integradas por las áreas dedicadas a los aprovechamientos agrícolas y ganaderos, que es donde con mayor intensidad se percibe la intervención del hombre y la transformación del medio natural. A pesar de que el objetivo principal en ellas es la prevención y la corrección de los impactos producidos, se permite la continuidad de la mayoría de los aprovechamientos tradicionales, así como el desarrollo de nuevas actividades acordes con la conservación de estos espacios, entre las que caben determinadas iniciativas recreativas y turísticas (suponen el 8% de la superficie del Parque).

4.2. Los Parajes Naturales

4.2.1. El Paraje Natural de las Marismas del Odiel

El Paraje Natural de las Marismas del Odiel constituye quizá el espacio de mayor importancia natural de la provincia de Huelva tras el Parque Nacional de Doñana; de hecho se le califica en la bibliografía especializada como la segunda zona húmeda más importante de

España, hecho que se debe en gran medida a la proximidad de Doñana y otras formaciones marismas, que conforman todo un sistema que favorece el tránsito ornitológico en el suroeste peninsular (RUBIO GARCÍA, 1985:1; CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 1988).

El paraje tiene como fundamento natural el estuario del Odiel, que configura unas amplias marismas mareales que se sitúan en las cercanías de Huelva, lo cual implica unos importantes niveles de presión urbana e industrial por parte de los cuatro municipios sobre los que se extiende este espacio natural: de hecho se localizan en su entorno próximo más de 200.000 habitantes y el mayor polo químico industrial de Andalucía.

Las marismas del Odiel contaron, al igual que Doñana, con un reconocimiento institucional temprano. Fue considerada ZEPA mediante la directiva 409/79, al mismo tiempo que Doñana, catalogada Reserva de la Biosfera por el Comité MAB de la UNESCO el 12 de abril de 1983 (7.158 has.) y declarada Paraje Natural de Interés Nacional por parte de la Junta de Andalucía mediante la Ley 12/84 de 25 de octubre, apoyándose en uno de los tipos de figuras establecidas por la Ley estatal 12/1975 de Espacios Naturales Protegidos⁴⁴. Esta declaración dio pie a la consideración de este espacio en la Ley 2/89 como Paraje Natural, figura que no aparece en la Ley estatal 4/89, pero que la legislación autonómica recupera de la abolida Ley 12/1975. Por último, el espacio quedará incluido en la lista de humedales de importancia internacional, Convenio Ramsar, en el año 1990.

Como Paraje Natural y Reserva de la Biosfera, el espacio cuenta con un Director-Conservador y con un Patronato que velan por la protección de sus valores naturales y culturales, entre los que se pueden destacar a modo de síntesis los siguientes (RUBIO GARCÍA y FIGUEROA, 1983):

- El dominio de las formaciones marismas de dinámica mareal, compuestas principalmente por islas, canales, esteros y plataformas de *Spartina Maritima*.
- La existencia de dinámicos sistemas dunares y amplias playas.
- La pervivencia de sabinas en algunas zonas como la Cascajera, donde se mezcla con formaciones de pinos.
- La presencia de una rica avifauna compuesta por diversas especies, entre las que destacan espátulas, garzas, flamencos y limícolas.
- La existencia de algunas interesantes manifestaciones humanas, entre las que se pueden señalar los restos arqueológicos identificados en diversos yacimientos y las explotaciones salineras (tanto las abandonadas como las que permanecen en activo).

Estos valores se encuentran ante una serie de conflictos que derivan de la enorme cercanía y el fuerte impacto ambiental del polo industrial de Huelva, situación que se comprueba

⁴⁴ Se trata del único caso de la red de ENP de Andalucía en el que, siendo la declaración de protección de iniciativa regional, la ley de referencia es estatal. Esto se debe a que en 1984 estaban transferidas gran parte de las competencias sobre medio ambiente, pero todavía no existía un marco legal autonómico sobre protección de espacios, hecho que ocurrirá a partir de la aprobación de la Ley 2/89. La declaración supuso la creación del Paraje Natural de las Marismas del Odiel y de las Reservas Integrales de la Isla de Enmedio y las Marismas de El Burro, lo cual implica la elección de una solución mixta, que aúna objetivos de conservación e investigación en las Reservas, y permisividad de usos productivos compatibles con la protección del espacio en el resto del Paraje –usos recreativos, didácticos, actividades de extracción de sal, etc.–).

en los altos niveles de contaminación del cauce del río y que se intenta minimizar con la ejecución de un plan de depuración integral de los vertidos industriales, el denominado *Plan de Calidad Ambiental de Huelva y su Entorno* (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 2000:1). Impactos de menor entidad son los producidos por la caza incontrolada, la pesca y el marisqueo, la explotación salinera o la débil afluencia turística. El tratamiento de estos conflictos es uno de los objetivos fundamentales del PRUG, aprobado mediante el Decreto 169/1990⁴⁵ y en el que se establecen unas normas de gestión para las distintas zonas consideradas en el Paraje Natural.

La zonificación incluye nueve áreas (Isla de Saltés, Espigón, Isla de la Liebre, Isla de Bacuta, Salinas extensivas, Monte Puntales, Isla de Enmedio, Reserva de El Burro y Marisma de El Burro), de las cuales las tres últimas conforman las dos reservas integrales de interés científico de la Isla de Enmedio y de las Marismas de El Burro, en las que los niveles de protección son extremos y las únicas labores permitidas son de carácter científico e investigador. En el resto de zonas se plantea la compatibilidad entre aprovechamientos tradicionales y conservación de los valores naturales, permitiéndose también la puesta en marcha de iniciativas didácticas y recreativas (REYES SANTANA, 1987 y 1991), mientras que se pone especial énfasis en el intento de limitar los impactos de las actividades industriales, urbanas e infraestructurales, principales focos de riesgo identificados para este espacio protegido.

4.2.2. Otros Parajes Naturales

El resto de Parajes Naturales declarados en el litoral de Huelva tienen su origen en las disposiciones de la Ley 2/89, que es sin duda el instrumento legal con mayores repercusiones territoriales, desde el punto de vista de la protección medioambiental, en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Baste recordar que por esta ley se declararon ochenta nuevos espacios protegidos, entre Parques Naturales, Parajes Naturales, Reservas Naturales y Parques Periurbanos, con una extensión total cercana al millón de hectáreas afectadas.

La declaración de los Parajes Naturales implica la delimitación y la afección de estos espacios como protegidos, pero esta catalogación quedará en unos términos vagos e imprecisos en tanto que no se aprueben los preceptivos instrumentos de planificación que determinen posibilidades y limitaciones de uso, zonificaciones y sistemas sancionadores. Los PORN previstos para los Parajes de la costa de Huelva se encuentran todos en fase de redacción o avance, incluyendo el PORN de las Marismas del Odiel, que complementará al actual PRUG, vigente desde el año 1990. Hasta que no se produzca la aprobación de los planes, el régimen de uso y aprovechamiento queda determinado por las normas de ámbito provincial o municipal que hagan referencia explícita a los espacios catalogados, las cuales son sintéticamente las siguientes:

- Las normas generales de régimen jurídico del título II del *Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Huelva* (PEPMF), en las que se establecen una serie de exigencias para realizar cualquier tipo de actividad con incidencia ambiental en los espacios catalogados, entre las que se encuentran las siguientes: la obtención de licencia

45 El PRUG será completado próximamente con el PORN, actualmente en fase de redacción y que incluirá también las disposiciones relativas a la ordenación de los usos y aprovechamientos en las Reservas Naturales de la Isla de Enmedio y las Marismas de El Burro.

urbanística, la concesión o autorización administrativa de organismos sectoriales, la consulta previa de la Comisión Provincial de Urbanismo, la realización de estudios de impacto ambiental, el requerimiento de informes administrativos, etc. Todo ello en el marco de un régimen sancionador que prevee acciones frente a las infracciones producidas.

- Las normas particulares de regulación de usos y actividades nº 43 y nº 44 del PEPMF, sobre zonas húmedas transformadas y marismas transformadas respectivamente, en las que se establecen una amplia serie de prohibiciones sobre todas aquellas actividades con unos claros efectos negativos sobre el medio, y de las que se exceptúan curiosamente los usos turísticos y recreativos apoyados en edificaciones legalizadas preexistentes, siempre previo estudio de impacto ambiental.
- Por último, cabe señalar las normas establecidas en los respectivos instrumentos de planeamiento urbanístico de los municipios afectados y que regulan el nivel de protección y las posibilidades de uso en los espacios catalogados, ya sea haciendo referencia a la normativa del PEPMF, ya sea desarrollando normas propias al respecto que completen las determinaciones previamente existentes⁴⁶.

a) Las Marismas del río Piedras y la Flecha del Rompido: se trata de un amplio espacio de 2.500 has. de extensión, ubicado en los términos municipales de Lepe y Cartaya y que está compuesto por dos formaciones muy diferentes (RUBIO GARCÍA, 1985:2):

- Las Marismas del río Piedras, que abarcan desde las proximidades de Cartaya hasta el núcleo de El Catalán (Lepe). Se trata de unas marismas muy someras, atravesadas por el cauce del río Piedras y por los Caños de la Rivera, que debido a la mezcla de aportes mareales y de agua dulce, cuenta con una gran productividad natural en canales, caños y esteros. Además se encuentra en un aceptable estado de conservación que pone de relieve sus valores florísticos y faunísticos (vegetación halófila de almajos y *Spartina Maritima*, vegetación de arenas no consolidadas, avifauna invernante y limícolas). Las presiones de origen antrópico que afectan a la marisma provienen principalmente de rellenos y vertidos, aunque no hay que despreciar las actividades pesqueras y marisquearas incontroladas, y la presión urbanística ejercida sobre las áreas más próximas a los núcleos de población (como ocurre en el caso de La Antilla o El Terrón, ambos en el término municipal de Lepe).
- La Flecha del Rompido, alargada formación arenosa situada a poniente de la desembocadura del río Piedras y que es consecuencia de procesos sedimentarios marítimo fluviales. Se trata de una unidad con gran dinamismo, que ha crecido en el último siglo en torno a siete kilómetros, y que forma un extenso canal de salida del río con enormes valores geomorfológicos y paisajísticos⁴⁷ (ROCHAT, 1993). El principal con-

46 En este sentido hay que destacar que la Ley 2/89 dispone que todos los espacios por ella catalogados, entre los que se incluyen los Parajes Naturales, han de ser contemplados como Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNUEP) por parte de los municipios afectados, disposición con carácter vinculante para el planeamiento urbanístico, el cual habrá de adecuarse a la citada determinación.

47 Valores geomorfológicos por la extraordinaria longitud y dinamismo de la flecha, que la hacen única en el contexto de Europa Occidental, y valores paisajísticos por situarse frente al extremo oriental del acantilado de La Antilla, sobre cuya plataforma se ubican dos de los escasos miradores que existen en la costa de Huelva, desde los cuales se puede disfrutar de una magnífica panorámica que incluye la flecha en toda su extensión y el canal de desagüe del río Piedras, que sirve de fondeadero natural a cientos de embarcaciones.

fictio de uso que presenta la flecha del Rompido es la presión recreativa ejercida por la demanda turística veraniega, una vez que han quedado totalmente descartados los proyectos urbanísticos de mitad de los años sesenta del pasado siglo, a los que se hará referencia, de forma detallada, en próximos capítulos. Con respecto a la protección, a esta subunidad le es aplicable la norma 34 del PEPMF de la provincia de Huelva, relativa a los complejos litorales excepcionales, que aumenta las restricciones sobre este tipo de espacios prohibiendo “cualquier actividad o situación susceptible de alterar o degradar sus características”, incluyendo las recreativas (COPT, 1988, pág. 142). Sin embargo, estas restricciones no han impedido que se hayan planteado usos turísticos alternativos para este espacio tan peculiar, entre los que destaca la reciente decisión municipal de catalogar y ordenar la playa de Nueva Umbría como playa naturista (convirtiéndose así en la primera de la provincia de estas características).

Fotografía 2.2. Desembocadura del río Piedras y Flecha del Rompido.



Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2001.

b) Las Marismas de Isla Cristina: constituyen un complejo de marismas mareales de 2.145 has. ubicadas entre Isla Cristina y Ayamonte, y que se encuentran asociadas a las desembocaduras de los ríos Guadiana (al oeste) y Carreras (al este). Tienen su origen en la movilización de los materiales aluviales del Guadiana y el Carreras por parte de las corrientes marinas y su posterior deposición provocando el cerramiento de antiguos estuarios y pequeñas bahías, que quedaron aisladas del Atlántico. Esto da como resultado un complejo de barras, islas barrera, caños, brazos y pequeñas elevaciones interiores que están todavía en proceso de ajuste y estabilización.

Los principales valores son los que proporciona el paisaje marismero, con un contraste conjunto de biotopos aceptablemente conservados: amplias superficies emergidas con vegetación halófila, caños y esteros con presencia de peces y mariscos, salinas, arenas estabilizadas con pinares, retamares, sabinas y matorral xerofítico, pequeños complejos dunares y, en general, una ornitofauna muy rica. Los principales conflictos se derivan de la presión urbanística y turística, las obras de infraestructura que alteran la red de drenaje natural (explo-

taciones acuícolas, obras hidráulicas, etc.), la existencia de vertidos agrícolas, y la persistencia de la caza y la pesca incontroladas.

c) El Estero de Domingo Rubio: de nuevo se trata de una formación de carácter marismienseño, que constituye la huella del amplio estuario que tuvo el río Tinto y que fue aislado del Océano Atlántico por la amplia barra de arenas litorales que se depositaron al sur. Se encuentra en las proximidades de la ciudad de Huelva, al sureste de la misma, entre La Rábida y el polo químico, en el lugar donde confluyen varios arroyos procedentes de los cabezos de Palos de la Frontera. Esa ubicación favorece la productividad biológica y la función ecológica del estero, sometido a la influencia marina que proviene de la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, y también enriquecido por las aguas dulces de los arroyos.

Así, los principales valores son los que ofrece su paisaje y su vegetación marismienseña, mientras que la fauna es pobre, constituida casi exclusivamente por garzas y garcetas, debido al extremo nivel de degradación del entorno del estero, a causa de los impactos producidos por el cercano polo químico. La existencia de vertidos industriales procedentes de la refinera de petróleo de La Rábida o del polígono Punta del Sebo (fundamentalmente fosfoyesos), más la presencia de vertidos agrícolas, las operaciones de desecación y relleno de las orillas de la marisma para el cultivo de fresas, o la utilización del agua de los arroyos para el riego, dibujan un panorama desalentador que exige la adopción de medidas urgentes y profundas que reviertan los procesos inducidos por la actividad humana en las últimas décadas⁴⁸.

d) Las Lagunas de Palos y las Madres: este espacio protegido está constituido por un sistema de cuatro lagunas ubicadas en los municipios de Moguer y Palos de la Frontera, las cuales se sitúan de forma paralela al litoral, entre la desembocadura del Tinto y el núcleo de Mazagón, separadas de la línea de costa por un cordón dunar de arenas fijadas. Son lagunas de agua dulce que se alimentan de aportes pluviales, recursos subterráneos y aguas procedentes del Arroyo Madre de Avitor, y es importante destacar que mantienen aceptables niveles hídricos incluso en verano, por lo que suponen un apoyo alternativo a Doñana en los momentos en los que el Parque se encuentra en situaciones críticas⁴⁹ (FOREST y TOJA, 1984).

Los principales valores que presenta este conjunto endorreico son el cinturón de vegetación palustre que rodea a las lagunas (carrizos, juncos, castañuelas, espadañas), las extensiones de pino piñonero y matorral mediterráneo degradado ubicado sobre las áreas estabilizadas del entorno y la pervivencia todavía de una fauna que ha sido muy afectada por el impacto humano, entre la que se encuentran espátulas, anátidas, limícolas, gaviotas y especies acuáticas como nutrias o culebras de agua.

Por lo que se refiere a los impactos ambientales que se observan, éstos son fundamentalmente de origen agrario e industrial, destacándose en el caso de la laguna de las Madres la contaminación y acumulación excesiva de plaguicidas y fertilizantes procedentes de los vertidos agrícolas, las tomas de agua para riego y las extracciones de turba; mientras que en el caso de las lagunas de Palos se aprecia la desecación y transformación de suelo para usos in-

48 Destaca en este sentido la elaboración del *Plan Integral de La Rábida*, dentro del cual se inscribe el *Estudio Programa de Regeneración y Ordenación de la Marisma del Tinto*, que tiene como objetivo fundamental la regeneración de la superficie marismienseña y el control de vertidos.

49 Estas lagunas son el último vestigio del amplio rosario que unía las Marismas del Tinto con el sector suroccidental del Parque Nacional (donde se encuentra el sistema endorreico compuesto por las lagunas de Toro, Dulce, Santa Olalla, etc.). Destaca especialmente por su dimensión y función ecológica la Laguna de las Madres, que es la tercera laguna de agua dulce de Andalucía, tras las de Fuente de Piedra y Medina.

dustriales, los vertidos de fábricas cercanas y la precipitación de contaminantes atmosféricos procedentes de esas mismas factorías, ubicadas en el polo industrial de Palos. Todo ello tiene como consecuencia principal la progresiva degradación y pérdida de vegetación perlagunar, el problema más común e importante que presenta este espacio protegido.

e) Los Enebrales de Punta Umbría: se trata de una pequeña mancha forestal que se asienta sobre una formación sedimentaria de origen dunar localizada en la flecha litoral de Punta Umbría. La existencia de sedimentos arenosos con abundante presencia de materia orgánica explica el desarrollo de un bosque mixto de sabinas y enebros, que ocupa una estrecha franja litoral de 600 metros de longitud, entre el mar y la carretera que conduce a Punta Umbría, frente a la urbanización Pinos del Mar. Este enebral constituye en la actualidad una formación relictiva, una muestra única de un tipo de vegetación que antiguamente debía extenderse por toda la costa onubense y cuyo principal valor reside en su carácter residual y excepcional, además de sus complementarios valores florísticos y faunísticos (pino piñonero, sotobosque de matorral xerofítico, presencia de lacértidos y aves paseriformes) (BEJARANO, 1997).

Dicha excepcionalidad plantea una duda razonable sobre la idoneidad de la figura de protección decidida para este espacio, Paraje Natural, que parece ser menos adecuada que la de Reserva Natural, pensada para espacios únicos y de muy alto valor, preservables por su carácter testimonial o por sus irrepetibles condiciones ambientales. Además, parece evidente la necesidad de proteger de forma estricta este paraje como única vía para contrarrestar la elevada presión turística que soporta, habida cuenta de su proximidad a una playa bastante frecuentada, a lo que se añade la pervivencia de deposiciones de residuos sólidos urbanos en su entorno y de acciones esporádicas de tala y desbroce.

Esta necesidad de reforzar la protección se pone de manifiesto en la aplicación, propuesta en el PEPMF, de la norma 34 del citado documento, referida a los complejos litorales excepcionales y que aumenta el rango de las actuaciones prohibidas o sometidas a evaluación e informe administrativo. Este tratamiento queda recogido por parte del planeamiento urbanístico de Punta Umbría, que declara este espacio como Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNUEP) en virtud de sus excepcionales valores naturales, disponiendo en él la ordenación de los usos recreativos y el control de los riesgos de tala e incendio.

4.3. Otras figuras de protección: Reservas Naturales, Monumentos Naturales y espacios protegidos por el planeamiento urbanístico

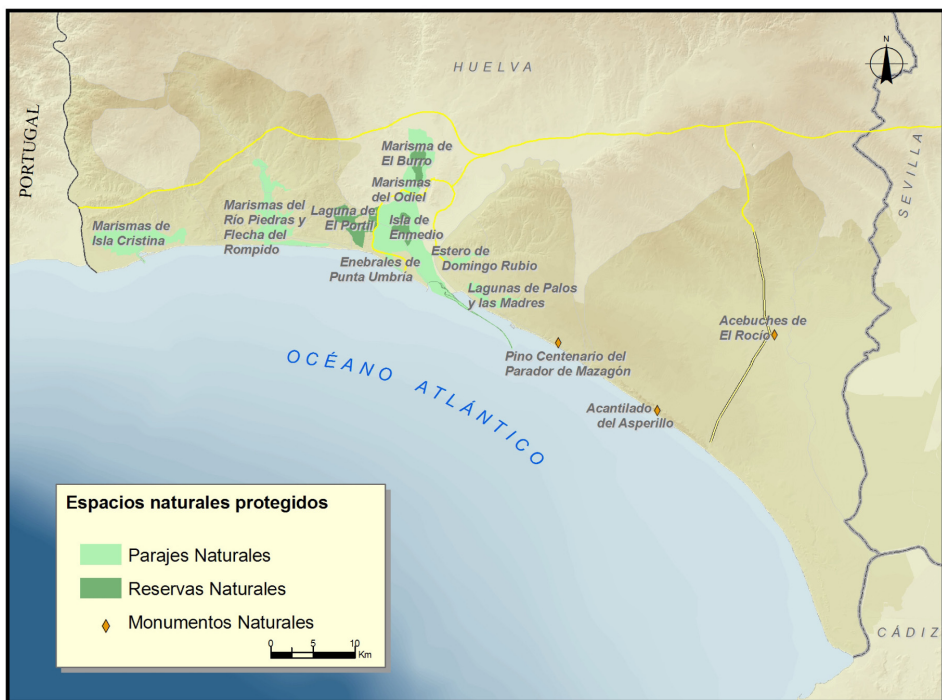
4.3.1. Reservas Naturales

Las Reservas Naturales constituyen la figura con mayor nivel de protección de las consideradas tanto en la Ley estatal 4/89, como en la Ley autonómica 2/89. Son concebidas para aquellos espacios, normalmente de pequeña extensión, de excepcional valor natural y cuyos equilibrios y funciones ambientales requieren de un estricto régimen de protección que impida la intromisión de agentes externos que puedan alterar sus sistemas ecológicos. La figura ya aparecía en la Ley 4/89 con la denominación de Reserva Integral, concepto que será retomado sin modificaciones por la Ley 2/89, a excepción del nuevo nombre, Reserva Natural. Con anterioridad a la aprobación de la citada ley autonómica ya habían sido declaradas en

Andalucía dos Reservas Integrales, la de la Isla de Enmedio y la de las Marismas de El Burro, ambas incluidas dentro del Paraje Natural Marismas del Odiel, escenario que fue ampliado y enriquecido en la provincia onubense mediante la catalogación de la Laguna del Portil como Reserva Natural en la Ley 2/89.

La mayor intensidad del régimen de protección de las Reservas, en comparación con los Parques Naturales o los Parajes Naturales, se manifiesta en el amplio catálogo de prohibiciones establecidas en relación a las actividades realizables en el interior y el propio entorno de las mismas⁵⁰, circunstancia esta última que se apoya en la delimitación de una “zona de protección exterior, continua y periférica, con la finalidad de prevenir y, en su caso, corregir cuantos impactos puedan repercutir negativamente en las reservas” (art.3, Ley 2/89).

Mapa 2.8. Localización de los Parajes y las Reservas Naturales de la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

a) Reservas naturales de la Isla de Enmedio y de la Marisma de El Burro: estos dos espacios protegidos fueron declarados como Reservas Integrales mediante la Ley 12/84 de 25 de octubre, aquélla por la que además quedaba declarado el Paraje Natural de las Marismas del Odiel. Ubicadas dentro de las Marismas del Odiel, ambas zonas comparten con el Paraje sus características geomorfológicas, ecológicas y paisajísticas, diferenciándose única y

⁵⁰ Las restricciones son importantes, tal y como queda patente en las siguientes determinaciones legales de la Ley 2/89: “queda prohibida toda actividad susceptible de alterar los elementos y la dinámica de los sistemas naturales de las Reservas Naturales” (Art.9.1); “excepcionalmente la Agencia de Medio Ambiente (AMA) podrá autorizar aquellas actuaciones que tengan por finalidad la conservación y, si procede, regeneración de las Reservas Naturales” (Art. 9.2); “para acceder al interior de las Reservas Naturales, será indispensable la autorización de la AMA” (Art. 9.4).

exclusivamente por sus mayores rangos de protección y prohibición de usos y actividades (PRUG del Paraje Natural de las Marismas del Odiel y de las Reservas Naturales de la Isla de Enmedio y las Marismas de El Burro, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 1988). En la Ley 2/89 aparecen recogidas ambas reservas, con la pertinente indicación de su anterior declaración, situación que se complementará al año siguiente con la elaboración del primer instrumento de planificación conjunta para la totalidad del ámbito de las Marismas del Odiel, el PRUG de 1990, en el que se especifica el régimen especial de ambas reservas, caracterizado, además de por la amplitud de las restricciones y prohibiciones, por la utilización científica de las mismas.

La Reserva de la Isla de Enmedio (480 has. y ubicada en el término municipal de Huelva) se sitúa en el centro del sector sur de las Marismas del Odiel, formada por los aportes del Odiel y del Tinto, cubierta de vegetación marismiega y rodeada por canales y esteros. Sus mayores valores son geomorfológicos y biológicos, destacando la existencia de la mayor colonia de cría de espátula de Europa occidental.

La Marisma de El Burro (597 has. y ubicada en los términos municipales de Huelva y Gibralfón), se sitúa en la parte norte de las Marismas del Odiel, constituyendo el sector más dulce de las mismas, debido a la mayor presencia de las aguas procedentes de la red fluvial. Esta circunstancia se materializa en la existencia de una gran riqueza en biomasa vegetal que sustenta a una variada avifauna reproductora.

Ambas reservas están consideradas como SNUEP por parte del planeamiento urbanístico (Plan General de Huelva y NN.SS. de Gibralfón), siéndoles también de aplicación las determinaciones del PRUG de las Marismas del Odiel, que permite exclusivamente adecuaciones medioambientales y usos científicos en atención a los excepcionales valores naturalísticos de ambas reservas, además de dedicar especiales esfuerzos al control de la caza y la pesca ilegales en el entorno de las reservas, como principal riesgo detectado.

b) La Laguna del Portil: se trata de un complejo lagunar de 15,5 has. de extensión y 50 has. de zona de protección, ubicado en Punta Umbría y declarado por la Ley 2/89. La laguna tiene su origen en el cegamiento eólico de pequeños arroyos por parte de sucesivos frentes dunares móviles, el más externo de los cuáles está constituido por arenas todavía no fijadas, con presencia de barrón, mientras que el más interno está conformado por arenas estabilizadas y colonizadas por sabinas, jaguarzos y pinos, fundamentalmente (CERECEDA y GONZÁLEZ DE CANALES, 1991). La evolución reciente de la laguna ha estado ligada al avance de la barra del Piedras y, sobre todo, a los efectos de los intensivos procesos de urbanización en su entorno.

Los principales valores de la laguna se derivan de su carácter testimonial, puesto que se trata de la única laguna de la costa occidental que se mantiene en la actualidad, constituyendo un importante punto de paso para las poblaciones de aves que divagan entre los distintos complejos marismieños de este sector. El cinturón perilagunar de vegetación palustre, la vegetación acuática y los restos del antiguo alcornoque con sotobosque en el entorno, completan los atractivos de la reserva.

La laguna, situada siete kilómetros al oeste de Punta Umbría, al norte de la carretera que une Punta Umbría con El Rompido, junto a la urbanización El Portil, ha estado sometida a las importantes presiones e impactos del complejo urbano turístico próximo, sobre todo en

cuanto a la generación de vertidos y el abandono de residuos sólidos urbanos, además de la existencia de talas y desbroces incontrolados, actividades de extracción de piña, y aprovechamientos ganaderos en los pastizales próximos.

Fotografía 2.3. Laguna de El Portil.



Fuente: elaboración propia.

4.3.2. Monumentos Naturales

La figura de Monumento Natural es una de las que ha tenido un desarrollo más tardío en el marco de las políticas de protección de la naturaleza en Andalucía⁵¹. Aunque la figura ya era definida en la Ley estatal 4/89 y se establecían determinadas normas generales en relación con la misma en la Ley autonómica 2/89, no será hasta diez años después cuando se regule y desarrolle de forma pormenorizada todo lo relativo a los Monumentos Naturales en Andalucía (Decreto 225/1999, de 9 de noviembre).

Los Monumentos Naturales son definidos en el decreto como aquellos “espacios, elementos o formaciones de la naturaleza y la gea que reúnen un interés especial por su singularidad, rareza o belleza, o por la importancia de sus valores científicos, ecoculturales o paisajísticos”. Éstos pueden ser de cinco tipos (geológicos, bióticos, geográficos, ecoculturales y mixtos) y su declaración corresponde a la Consejería de Medio Ambiente, aunque en la práctica han sido determinantes los estudios elaborados por las diversas Universidades andaluzas y las propuestas realizadas por las instituciones interesadas (principalmente las corporaciones locales)⁵². Con esto último se trata de favorecer el desarrollo de “una figura

51 Con posterioridad a la regulación y el desarrollo de la figura de Monumento Natural, se ha establecido una nueva figura de protección en la normativa andaluza: el Paisaje Protegido. La primera aplicación práctica de esta figura ha sido la catalogación del Corredor Verde del Guadiamar como Paisaje Protegido.

52 Para proceder a la declaración de Monumento Natural se exige el cumplimiento de los siguientes requisitos a los espacios o elementos propuestos: disponer de unos límites espaciales claros, ser internamente homogéneos,

de protección flexible, donde tengan cabida aquellos espacios y elementos que ya gozan del reconocimiento y aprecio de la población” (Decreto 225/1999).

La declaración implica la regulación de los monumentos mediante una serie de normas generales de protección, ordenación y gestión, entre las que destacan la delimitación de una zona de protección exterior de carácter continuo, el establecimiento de determinadas afectaciones de tipo urbanístico⁵³ o la prioridad otorgada al uso público y la educación ambiental frente a otros usos y actividades. Esto último no impide la promoción de iniciativas económicas locales relacionadas con el uso público de los monumentos, iniciativas que pueden ser abordadas por la propia Consejería de Medio Ambiente o por las corporaciones locales.

En cuanto a las disposiciones particulares referidas a cada monumento, éstas varían en función de las características, necesidades y conflictos que afectan a cada uno de ellos. En el caso del litoral onubense se han declarado hasta el momento tres monumentos naturales, uno geológico y dos de tipo biótico, cuyas características y normas específicas de protección y gestión se describen a continuación.

a) El acantilado de El Asperillo: este acantilado, formado por arenas de origen eólico y sobre el que se desarrolla un sistema de dunas litorales semiestables, se localiza en la playa de Castilla, en el término municipal de Almonte. Según el decreto de declaración (Decreto 226/2001, de 2 de octubre), se trata de un “complejo que alcanza las alturas más elevadas de Europa en su categoría y que posee un interesante valor geomorfológico y paisajístico, además de constituir uno de los ecosistemas más frágiles del territorio andaluz”.

En lo que respecta a la gestión, la declaración determina que ésta se adecuará a los instrumentos de planificación vigentes, en particular el PORN y el PRUG del Parque Natural de Doñana. Son especialmente interesantes las disposiciones relativas al acceso y la movilidad por el acantilado, ya que se establece el uso obligatorio de la pasarela de madera construida para facilitar el paso por las dunas y el acceso a la playa, mientras que se prohíbe la circulación rodada y el tránsito libre por el acantilado. Además de la pasarela, diversos paneles explicativos completan los equipamientos de uso público, a los que se exige una rigurosa adaptación a las características físicas de la formación⁵⁴. En términos de conservación, las acciones se centran en “el mantenimiento de los procesos naturales que han generado el escarpe y los sistemas dunares”, prestando especial atención a la “prevención o corrección de las alteraciones de la dinámica litoral que puedan afectar al acantilado y sus formaciones asociadas”.

ocupar una superficie inferior a diez hectáreas (que pueden ser superadas si se justifica oportunamente), tener un estado de conservación aceptable (aún cuando el entorno esté alterado) y, por último, albergar importantes valores didácticos y/o culturales.

53 Por regla general, los Monumentos Naturales habrán de estar ubicados, preferentemente, en suelo no urbanizable, aunque también se podrán acordar declaraciones en suelo urbano o urbanizable cuando no exista incompatibilidad entre el planeamiento urbanístico vigente y la protección propuesta, y previo informe del ayuntamiento en cuyo término municipal radique el espacio. Por otra parte, la modificación de la clasificación del suelo afectado por la declaración de un Monumento Natural requerirá informe favorable de la Consejería Medio Ambiente, conforme al artículo 15.4 de la Ley 2/1989, de 18 de julio (art. 28 del Decreto 225/1999).

54 Así se establece en las disposiciones generales relativas al uso público del Decreto 226/2001, en cuyo apartado 3.2 se determina que “los equipamientos de uso público en cada Monumento Natural se adaptarán a las características físicas y la capacidad de acogida de los mismos”.

Fotografía 2.4. Acantilado del Asperillo.



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente.

b) Los acebuches de El Rocío: constituyen pequeños retazos del antiguo bosque climático instalado en la comarca de Doñana y que ocupan en total, incluyendo el perímetro de protección, apenas 0,6 hectáreas. Estos acebuches tienen la particularidad de encontrarse dentro del suelo urbano del núcleo de El Rocío, en el municipio de Almonte, lo que ha supuesto tradicionalmente una fuerte presión humana en determinados momentos del año, fundamentalmente durante la celebración de la Romería de El Rocío. En este sentido, la principal iniciativa de protección y gestión desarrollada ha sido la instalación de vallas de madera alrededor de los acebuches, con lo que se pretende impedir el tránsito de personas y animales dentro de las zonas valladas. A ello se añade la prohibición de encender fuego en su entorno, la supervisión de los tratamientos silvícolas, la realización de estudios que aporten información sobre el estado de conservación de los acebuches y el control de las actividades que tradicionalmente tienen lugar en su entorno (Decreto 226/2001, de 2 de octubre).

c) El pino centenario del Parador de Mazagón: se trata de un ejemplar de pino de características singulares y que constituye un magnífico ejemplo de las repoblaciones forestales llevadas a cabo en la comarca de Doñana a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. Localizado junto al Parador de Mazagón, en el término municipal de Moguer, cuenta con la particularidad de haberse desarrollado más en extensión que en altura, por lo que dispone de una inmensa copa que lo hace reconocible y apreciado por parte de la población local, circunstancia que apoya su catalogación (Decreto 250/2003, de 9 de septiembre). Como en el caso de los acebuches de El Rocío, se prohíbe la utilización de fuego en sus inmediaciones, se contempla la realización de estudios que aporten información sobre su estado de conservación y se prevé la realización de tratamientos silvícolas que garanticen su mantenimiento. Por otra parte, también se prohíbe la instalación de cualquier tipo de equipamiento o infraes-

estructura que suponga un deterioro del pino, en particular los vinculados a las actividades de uso público y que pretendan ubicarse bajo la copa del árbol.

4.3.3. Espacios protegidos por el planeamiento urbanístico

El último grupo de espacios considerados está constituido por aquellas áreas que, no estando catalogadas por la legislación estatal o autonómica, son objeto de protección especial por parte de los instrumentos de planeamiento urbanístico, en virtud de sus características naturales o de su valor socio-ambiental a escala municipal y para las poblaciones cercanas. En el ámbito litoral y su entorno próximo, la mayoría de estos espacios son formaciones forestales, ya se trate de repoblaciones o de bosques de origen natural, los cuales, además de sus valores ambientales o paisajísticos, presentan un destacado papel, actual o potencial, como áreas recreativas y de ocio para la población local o comarcal⁵⁵.

Todos los espacios considerados en este apartado tienen su origen en el catálogo elaborado por el PEPMF de la provincia de Huelva (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1988:2) y posteriormente fueron clasificados como SNUEP por parte de los planes urbanísticos correspondientes, estableciéndose un régimen para los mismos que, a grandes rasgos, sigue las determinaciones legales planteadas por el PEPMF. Esto significa la prohibición, en general, de actividades de tala, desbroce y aclarado, extractivas, agrícolas, residenciales e industriales; y la consideración como usos compatibles de las adecuaciones naturalísticas y recreativas, los campamentos de turismo y albergues, las instalaciones de restauración, y los usos turísticos y recreativos sobre edificaciones preexistentes (siempre previa evaluación de impacto ambiental –EIA–).

Los enclaves más destacados de este tipo de espacios protegidos de forma especial por el planeamiento urbanístico son los siguientes⁵⁶:

a) Los Pinares de Isla Cristina: se trata de un pinar de repoblación con sotobosque de retamas de sólo 150 hectáreas de extensión, muy aclarado por labores silvícolas, que se ubica sobre una formación arenosa estabilizada (antigua isla barrera). Sus valores derivan de la calidad del pinar, la cercanía de la playa y la propia escasez de zonas recreativas y de sombra en el entorno. La atracción que ejerce la mancha arbolada sobre la población local y, sobre todo, sobre la población estacional veraniega, explica el recurrente uso incontrolado de esta zona forestal y la tradicional presión urbanística soportada por la misma, circunstancias que explican su especial protección, la regulación de las actividades recreativas y el diseño de un Plan Especial, denominado Parque Litoral, para ordenar los usos, zonificar los distintos niveles de aprovechamiento y, en última instancia, potenciar los valores del pinar.

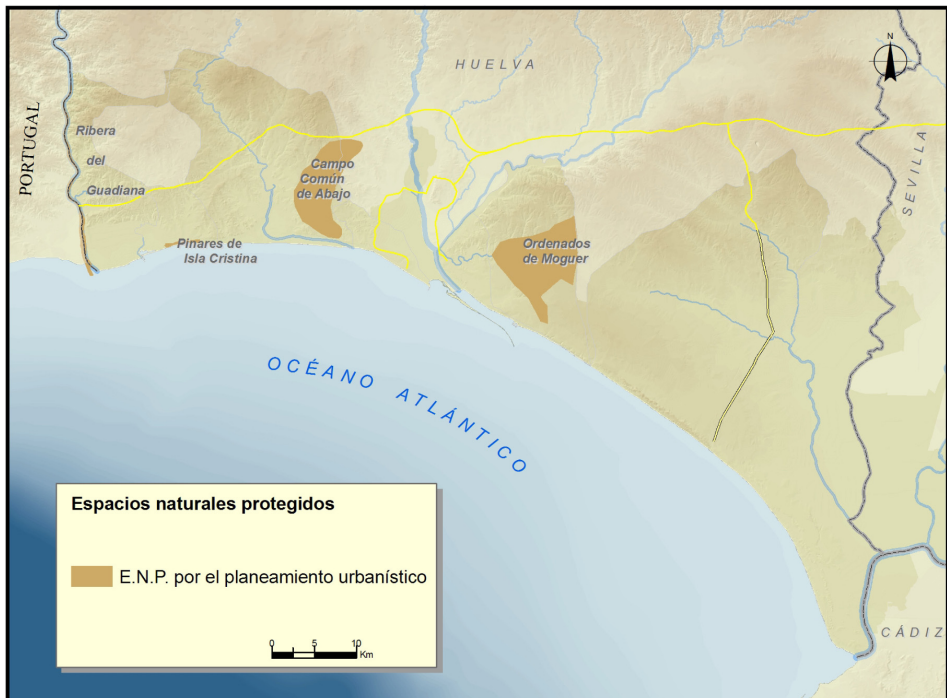
55 En muchos casos, estos espacios forestales han sido aprovechados tradicionalmente por las poblaciones del entorno como lugar de reunión para actividades recreativas y de ocio, entre las que destacan la organización de comidas familiares y de amigos los fines de semana, la utilización como ámbito de esparcimiento y juego para niños y jóvenes, o la celebración de fiestas locales, fundamentalmente religiosas.

56 No se ha considerado oportuno incluir en este apartado a los Propios de Hinojos y de Almonte, ni al espacio forestal de Campo Común de Arriba –Cartaya– (a pesar de que administrativamente se encuentren, en parte, dentro de municipios que integran el ámbito de estudio de esta tesis doctoral). Esta decisión se debe a que la ubicación de estos espacios es claramente interior, fuera de la influencia de la franja litoral, con lo que su vinculación a las modalidades turísticas que se observan en la costa y sus proximidades es inexistente.

b) El Campo Común de Abajo: extensa superficie forestal de 15.200 has. y perteneciente a los municipios de Cartaya, Punta Umbría, Gibrleón y Aljaraque, compuesta por un pinar clareado con substrato de matorral en las zonas interiores y por la combinación de pinar y sabinas en la franja litoral. Se trata de una masa arbórea de gran calidad ambiental y paisajística, que tiene un enorme valor de cara al esparcimiento y recreo de la población de la aglomeración urbana de Huelva. Como en el caso anterior, los mayores riesgos para este espacio provienen de la presencia humana incontrolada (deterioro, deposición de basuras, riesgo de incendios), hecho que pretende ser resuelto mediante el *Proyecto de Adecnaciones Recreativas en el Campo Común de Abajo*, todavía en fase de estudio (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA).

c) Los Ordenados de Moguer: considerable masa forestal compuesta por repoblaciones de pino piñonero y eucaliptos (17.500 has.) que en su vertiente meridional llega hasta las inmediaciones de la urbanización de Mazagón. De nuevo los valores ambientales (florísticos y paisajísticos) ponen de manifiesto las enormes potencialidades recreativas de este espacio, cuyos conflictos más importantes provienen de la tala de pinos para la implantación de explotaciones agrícolas de productos hortofrutícolas extratempranos (fresón), con el consiguiente deterioro ambiental y el riesgo de sobreexplotación y salinización del acuífero que ello implica. Por lo tanto, las acciones de vigilancia se orientan fundamentalmente hacia el control de las transformaciones y cambios que se puedan producir sobre los usos del suelo y el control sobre la utilización de las aguas subterráneas.

Mapa 2.9. Localización de los espacios protegidos por el planeamiento urbanístico no contemplados en la Ley 2/89.



Fuente: elaboración propia.

d) La Ribera del Guadiana: espacio ribereño contiguo al río Guadiana, que bordea por el oeste la comarca del Andévalo occidental, colindante con la frontera hispano-portuguesa, y que llega hasta la misma desembocadura del río, al sur del núcleo de Ayamonte. Su principal activo ambiental lo constituye la vegetación, que se estructura en un gradiente altitudinal siguiendo el curso del río, desde especies arbóreas, arbustivas y herbáceas de ribera, hasta especies de marisma en el tramo inferior. Esa gran diversidad de ambientes, junto a la presencia de elevaciones que ofrecen perspectivas de interés paisajístico del cauce, y la propia navegabilidad del río como factor de atracción, explican la existencia de importantes proyectos urbano turísticos vinculados al Guadiana y el desarrollo de recientes trabajos de investigación para analizar las potencialidades del río, en sentido global, de cara a su aprovechamiento turístico⁵⁷.

Como conclusión global del capítulo, podría destacarse la idea de que el medio natural ha desempeñado un papel primordial en relación al desarrollo o la limitación de las actuaciones humanas sobre el territorio costero onubense. De este modo, las características físico ambientales de la franja litoral son determinantes a la hora de explicar los procesos de implantación turística, provocando fenómenos de localización o repulsión, según el caso, dependiendo de la atracción ejercida o las dificultades impuestas por las diferentes unidades ambientales que conforman este espacio.

Un espacio que se caracteriza por la existencia de una intensa dinámica litoral y que por lo tanto no ha alcanzado todavía su perfil de equilibrio definitivo, lo cual hace comprensibles las preocupaciones acerca de los impactos generados por las intervenciones humanas sobre la costa y, en especial, sobre la configuración final del principal recurso turístico de la misma: las playas.

Pero además, se trata de un ámbito litoral que presenta una enorme riqueza desde el punto de vista geomorfológico, ecológico y paisajístico, circunstancia que ha tenido como consecuencia, a nivel normativo y de gestión, la creación de una densa y variada red de espacios naturales protegidos, lo cual conlleva importantes oportunidades en términos de reactivación, diversificación y cualificación turística del área, por una parte, pero también en términos de incremento de afecciones, limitaciones y, por supuesto, riesgos derivados de la atracción ejercida por estos espacios.

57 Es interesante destacar en este sentido el convenio firmado en 2001 entre la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía y la Universidad de Sevilla para la elaboración del *Plan de Desarrollo Turístico del Río Guadiana*, financiado con 60.000 euros y centrado fundamentalmente en el aprovechamiento turístico del río mediante una red de instalaciones náutico recreativas de bajo impacto que puedan atraer a turistas de este segmento, especialmente a los usuarios habituales de los puertos deportivos ubicados en el litoral suratlántico peninsular (el Algarve portugués, Huelva y Cádiz).

CAPÍTULO 3. LOS COMPONENTES BÁSICOS DEL MODELO TERRITORIAL Y SU INCIDENCIA SOBRE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

1. EL ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES ESTRUCTURAS Y SISTEMAS TERRITORIALES

Entre las aportaciones más genuinas que realiza la Geografía al campo de la investigación turística, destaca el interés por analizar las relaciones e implicaciones que se establecen entre territorio y función turística, es decir, entre un espacio con atribuciones y características concretas, y el desarrollo de las actividades turísticas sobre el mismo.

Dicho objetivo, no sólo conlleva el estudio de los recursos, la oferta y la demanda turística que se localizan en un determinado lugar (lo que significaría su consideración como espacio básicamente de producción y consumo); sino que, desde una concepción más amplia y apropiada, resulta imprescindible considerar el territorio en toda su complejidad, tratando de analizar los elementos o componentes que aún no teniendo una funcionalidad específicamente turística, coadyuvan al desarrollo y adecuado funcionamiento de dicha actividad (caso de las infraestructuras, los equipamientos y los servicios de distinto tipo).

Podría afirmarse que este planteamiento es una de las líneas de investigación que diferencian a la Geografía del Turismo de otras disciplinas científicas interesadas por dicho fenómeno, lo cual explica y justifica la realización de un capítulo de las características del que a continuación se presenta. Para la elaboración del mismo, se ha partido de conceptos y planteamientos metodológicos suficientemente asentados en el acervo científico de la Geografía, en el especial en el ámbito de la ordenación del territorio. Los documentos de ordenación del territorio (planes, directrices, estrategias, etc.) cuentan con un amplio recorrido y una reconocida solvencia en lo que se refiere a la realización de análisis y diagnósticos que contemplen el territorio en toda su complejidad. A tal respecto, la metodología habitualmente utilizada por dicha disciplina (haciendo un esfuerzo de simplificación), se centra en la realización de dos tipos de operaciones (ZOIDO, 1992 y 1998):

– Por una parte, la identificación y definición de elementos que den sentido unitario y cohesión interna al territorio, que favorezcan su comprensión y su tratamiento integral (elementos que habitualmente se denominan “estructuras” y “sistemas territoriales”).

– Y, por otra parte, la delimitación de áreas que reflejen la variedad y la diversidad interna del territorio, tanto desde el punto de vista analítico, como propositivo (para éstas se suelen utilizar términos como “unidades territoriales” y “zonas”).

A lo largo de los diferentes capítulos de esta tesis doctoral y, en especial, en el capítulo dedicado a la caracterización del medio físico, ya se ha abordado suficientemente la identificación y el estudio de las diferentes unidades territoriales y zonas que conforman el área de estudio. Es por ello que en el presente capítulo se analizarán las estructuras y sistemas territoriales del

ámbito¹, o dicho de otra forma, aquellos elementos que facilitan la integración de las distintas partes que conforman el territorio analizado y que tratan de asegurar su funcionamiento en términos económicos, sociales y ambientales. Evidentemente, desde la perspectiva y objetivos que se plantean en esta tesis doctoral, interesa especialmente la función que ejercen dichas estructuras y sistemas de cara al desarrollo y el funcionamiento de las actividades turísticas y, en especial, en relación a la satisfacción de las necesidades de visitantes y turistas.

Entre las estructuras y sistemas considerados, se encuentran aquéllos que habitualmente son objeto de análisis y diagnóstico por parte de la mayoría de los documentos de ordenación territorial que en la actualidad se elaboran; en concreto, se abordan el sistema de comunicaciones, el sistema de asentamientos y la red de equipamientos vinculados a los mismos, los sistemas que conforman el ciclo integral del agua (abastecimiento, saneamiento y depuración) y, por último, el sistema de gestión de residuos sólidos. Por lo que respecta a la metodología de análisis utilizada, ésta se centra básicamente en tres aspectos: la descripción de la situación actual de las estructuras y sistemas tratados, la elaboración de un diagnóstico acerca los problemas existentes (nivel de las dotaciones, distribución espacial, funcionamiento, etc.), y la identificación de los proyectos y propuestas de mejora planteados por las administraciones y organismos competentes.

2. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

2.1. Elementos condicionantes y rasgos generales

Si hay un componente territorial especialmente decisivo en la captación de demanda por parte de cualquier destino turístico, ese es sin duda el sistema de comunicaciones, un entramado conformado por las diversas redes de transporte y el conjunto de servicios asociados a las mismas, que facilitan las conexiones y los intercambios de un determinado ámbito con el exterior y a nivel interno.

El sistema de comunicaciones que presenta el litoral onubense aparece fuertemente condicionado por una serie de circunstancias territoriales y económicas que han determinado su geometría, su estructura y su funcionalidad, circunstancias que básicamente son las que a continuación se detallan:

- Los condicionantes naturales del ámbito: ante todo hay que destacar que se trata de un territorio caracterizado por la existencia de un medio físico que impone serias dificultades a la ejecución de comunicaciones terrestres. La presencia de amplios espacios marismos y de una desarrollada red fluvial que disecciona la costa (sobre todo en su sector occidental), explica la existencia de grandes vacíos infraestructurales o de redes de comunicación muy fragmentadas y sin solución de continuidad.

¹ A tal respecto, conviene aclarar la diferencia conceptual que existe entre los términos “estructuras territoriales” y “sistemas territoriales”, en el sentido de que “las estructuras son las redes que articulan el territorio total o parcialmente”, mientras que “los sistemas implican la organización y funcionamiento de dichas estructuras” (ZOIDO, 1992). De este modo, las estructuras territoriales son elementos integrantes del orden territorial en su consideración estática y estrictamente de orden físico, mientras que los sistemas hacen referencia a realidades dinámicas en las que pueden contemplarse aspectos organizativos y de gestión (CHICA y SANTOS, 1999).

- Las organización de la red de asentamientos: el sistema de comunicaciones ha estado condicionado, desde sus orígenes, por la preponderancia demográfica y territorial de los núcleos agrícolas interiores (caso de Almonte, Moguer, Cartaya o Lepe), que son los que han desempeñado históricamente las principales funciones urbanas y el poder económico², aunque sin olvidar el complemento que suponían las actividades pesqueras y comerciales de algunos núcleos litorales (en especial los de Isla Cristina y Ayamonte, respectivamente). Esa estructura espacial de los asentamientos ha determinado el diseño de las comunicaciones terrestres, cuya red se ha centrado especialmente en reforzar las conexiones entre los núcleos del interior y facilitar la implantación de algunas vías “en fondo de saco” hasta los núcleos más importantes del litoral, para de esta forma incorporar sus actividades productivas a las dinámicas económicas del interior agrario.
- Las características económico-productivas: el espacio litoral onubense se ha caracterizado históricamente por la existencia de un modelo productivo basado en la extraversión de recursos primarios³, ya fueran éstos agrícolas, forestales, pesqueros o minerales; un modelo que ha dado lugar a un sistema de comunicaciones en el que lo importante eran los canales de entrada y salida al ámbito, de modo que se facilitara la conexión entre los enclaves productivos y los mercados exteriores, quedando en un lugar secundario las conexiones internas entre los núcleos del ámbito costero, cuyos flujos económicos eran de menor importancia que las relaciones intercomarcales, interprovinciales e incluso internacionales⁴.
- La ubicación periférica del ámbito: la localización geográfica del litoral onubense, en la periferia de una provincia periférica dentro de una región igualmente periférica, valga la redundancia, ha contribuido a potenciar una secular situación de desatención política y presupuestaria en materia infraestructural por parte de las administraciones públicas, más interesadas en conectar y reforzar los vínculos entre las áreas con posición central (entiéndase ésto tanto en términos geográficos como productivos), que en la integración económica y territorial de los ámbitos marginales (los cuales han sufrido un proceso de abandono progresivo). A ello habría que añadir, como agravante, la posición fronteriza del sector occidental onubense, circunstancia que, históricamente, ha dado lugar a una situación de discontinuidad socioeconómica y desconexión territorial entre España y Portugal (panorama que cambió sustancialmente a partir de 1991, gracias a la puesta en funcionamiento del puente internacional sobre el río Guadiana).

Las cuatro circunstancias señaladas han dado como resultado un sistema de comunicaciones caracterizado, en términos generales, por un reducido desarrollo y un escaso grado

2 Estos núcleos, lejos de ver reducido ese papel articulador en la actualidad, lo han visto aumentar como consecuencia del desarrollo de la nueva agricultura y el sector servicios, actividades que han contribuido a reforzar la centralidad comarcal en casos como los de Almonte, Lepe o Cartaya.

3 Esta teoría ha sido ampliamente desarrollada por OJEDA RIVERA, tanto en su tesis doctoral *Organización del territorio en Doñana y su entorno próximo (Almonte). Siglos XVIII-XX* (1987), como en su obra *Doñana: esperando a Godot* (1993).

4 Esta situación fue definiéndose ya en los siglos XVIII y XIX como resultado de la explotación forestal (Almonte) y del desarrollo de la industria pesquera (Isla Cristina), consolidándose definitivamente en la segunda mitad del siglo XX debido a la *explosión* observada en el sector agrícola (agricultura intensiva y muy tecnificada orientada a la exportación de productos extratempranos) y al enorme crecimiento inmobiliario turístico operado en la primera línea costera.

de diversificación (si se compara con otros ámbitos litorales andaluces), puesto que presenta todavía grandes deficiencias a nivel de conexiones internas y se centra casi exclusivamente en el protagonismo del sistema viario, frente a la debilidad o inexistencia de otros medios de transporte (caso del ferrocarril y el transporte aéreo).

La red viaria y el transporte por carretera, que incluye tanto a los vehículos privados como a los servicios de transporte público, constituyen el grueso del sistema de comunicaciones, un sistema en el que en los últimos años se han emprendido importantes iniciativas para dar solución a problemas de conexión con ámbitos cercanos y también de carácter interno, pero en el que todavía no se han dado pasos decisivos en el sentido de reorientarlo hacia una situación de mayor diversificación modal, escenario que favorecería la descongestión de la red viaria y la utilización de medios de transporte alternativos, facilitando de esta forma un acceso mucho más rápido y cómodo desde el exterior.

En este sentido, el transporte por ferrocarril, lejos de prosperar en su posición dentro del sistema de comunicaciones, ha asistido en las últimas décadas a un progresivo deterioro que llevó en 1987 al cierre y desmantelamiento de la vía Huelva-Ayamonte (reconvertida ahora en vía verde⁵), quedando sólo en funcionamiento las líneas Huelva-Sevilla y Huelva-Zafra, con una escasa actividad de trenes. A pesar de los estudios de viabilidad iniciados en relación a determinadas propuestas (la conexión de alta velocidad entre Sevilla y Huelva, la reinstauración de una línea entre Huelva y Ayamonte por un itinerario más cercano a la costa⁶, o la reflexión acerca de la posibilidad de implantar un tren de bajo impacto ambiental y escaso consumo energético de uso turístico en el entorno de Doñana), no se percibe una clara y decidida voluntad política de fomentar el ferrocarril por parte de las administraciones competentes, hecho que en buena medida se debe a la jerarquía de prioridades planteadas y entre las que las mejoras del sistema viario ocupan un lugar preeminente.

Algo similar ocurre con las comunicaciones por vía aérea, ya que las posibilidades de acceso existentes en la actualidad dependen del servicio que prestan los aeropuertos de Sevilla y de Faro⁷, lo cual coloca a la provincia de Huelva en una situación de clara marginalidad si se atiende a la configuración geográfica del sistema aeroportuario español, quedando ésta como una de las pocas provincias costeras que todavía no dispone de aeropuerto (junto con Lugo, ya que en Castellón se ha iniciado su construcción). Esta circunstancia es valorada de manera especialmente negativa por parte de los agentes públicos y privados de la provincia, que la consideran un gran perjuicio para el desarrollo económico provincial y para la

5 Es la denominada “vía verde litoral”, cuyo recorrido comienza en el núcleo de Gibrleón y finaliza en el de Ayamonte. Esta operación, a pesar de suponer una propuesta interesante desde el punto de vista ambiental y turístico, presenta graves problemas de conservación que han degenerado en una situación de fuerte deterioro, hecho que ha llevado a la Fundación de Ferrocarriles Españoles a retirarle el distintivo de calidad que poseía.

6 Esta línea tendría como objetivo dotar al litoral occidental onubense de un medio de transporte alternativo a la carretera, que coadyuvase al transporte tanto de personas como de mercancías que acceden o salen del ámbito, y que además facilitase la conexión por el sur con el sistema ferroviario portugués.

7 El aeropuerto de Sevilla sirve de puerta de entrada para los turistas nacionales o extranjeros que se dirigen a la costa oriental onubense y a Doñana, mientras que el de Faro facilita el acceso de turistas, sobre todo internacionales, a la costa occidental. En un nivel casi anecdótico quedaría el aeropuerto de Jerez, que puede ser utilizado para acceder al ámbito de Doñana por su sector oriental (la margen este de la desembocadura del Guadalquivir y el núcleo de Sanlúcar de Barrameda, ya en la provincia de Cádiz).

actividad turística en particular (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 1992; DIPUTACIÓN DE HUELVA, 2003)⁸.

Tal escenario comienza a presentar ciertas perspectivas de cambio, tal y como se desprende de la reciente elaboración del estudio de viabilidad del aeropuerto de Huelva, realizado y presentado a finales de 2005 por la empresa Airport Asesores, a instancias de la sociedad promotora constituida por la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva. Dicho informe estima unos costes de ejecución en torno a los 100 millones de euros y considera que el aeropuerto podría estar operativo para el año 2010, dando servicio principalmente a usuarios de líneas aéreas de bajo coste y vuelos charter, cuyo destino final sea la costa onubense, el Algarve portugués o lugares situados a menos de una hora del equipamiento⁹.

Cuadro 3.1. Datos básicos del Estudio de Viabilidad del Aeropuerto Cristóbal Colón de Huelva.

Localización del aeropuerto	Terrenos situados en el eje comprendido entre Lepe y Trigueros
Adquisición de terrenos	Mediante compra o mediante expropiación previa declaración de interés general de la infraestructura
Fecha de inicio de la actividad	2010
Previsiones de uso	400.000 pasajeros durante los primeros ejercicios, hasta alcanzar 1,2 millones de usuarios en el horizonte del año 2020
Principales actividades a las que dará servicio	Sobre todo al sector turístico y también al sector hortofrutícola
Principales usuarios	Líneas aéreas de bajo coste (LCC) y vuelos charter vinculados a paquetes turísticos “todo incluido” (TI)
Acciones necesarias para garantizar su rentabilidad	Campañas de promoción del destino en los principales mercados turísticos, sobre todo internacionales, centradas en la oferta de segundas residencias y los resorts hoteleros de la costa de Huelva
Principales conexiones	Aeropuertos de Madrid, Barcelona y las principales ciudades europeas
Costes de ejecución y puesta en marcha	100 millones de euros

Fuente: Airport Asesores, 2005.

Por otra parte, a las circunstancias citadas (tanto las referidas al insuficiente desarrollo de la red de carreteras, como al escaso grado de diversificación del sistema de comunicaciones), habría que añadir los problemas derivados de la falta de capacidad del viario para

- 8 En este sentido MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ (1992, pp. 105-118) afirmaba que “la inexistencia de transporte aéreo está suponiendo un lastre para la economía provincial” y añadía que esta situación “causa grandes extorsiones a la provincia de Huelva, especialmente a las economías agrarias y turísticas, máxime por su situación geográfica, en el extremo suroccidental de España y Andalucía”. Más recientemente, el *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003, pág. 32), plantea que “la construcción de un aeropuerto se revela como uno de los pilares fundamentales para el despegue del desarrollo turístico de la provincia de Huelva”, sobre todo si se pretende “la captación de un turismo de calidad, así como la ampliación de la cuota de mercado internacional”.
- 9 El documento presentado por Airport Asesores, empresa que promueve la construcción del aeropuerto Don Quijote de Ciudad Real, tiene como punto de partida la gestión privada de la infraestructura, aunque inicialmente se cuenta con el impulso económico de la sociedad promotora integrada por la Diputación Provincial y la Cámara de Comercio de Huelva (que en ningún caso superaría el 5% de la inversión total requerida y que es de 100 millones de euros). De momento se cuenta con compromisos de financiación por parte de Santander Investment Services y El Monte, aunque también existen empresas hoteleras y constructoras de la zona interesadas en participar en el proyecto.

- En primer lugar, se debe a la presencia de una red fluvial difícil de superar en el sector occidental de la costa, lo cual impide la continuidad de las infraestructuras viarias a lo largo de la banda litoral y obliga a volver al corredor longitudinal situado más al norte (N-431), si se quiere avanzar en sentido este-oeste.
- En segundo lugar, también se debe a la existencia de amplios espacios marismos, arenosos y forestales en el sector oriental, cuya tradicional debilidad productiva y las dificultades de transformación que históricamente ha presentado, determinaron el escaso desarrollo de la red viaria en esta zona; mientras que en la actualidad, los diversos niveles de protección natural vigentes dificultan la creación de nuevas infraestructuras o la ampliación de las existentes.

En estas circunstancias, las condiciones geométricas de la red distan bastante de ser plenamente satisfactorias, hecho que ya no sólo se explica por la tradicional marginalidad territorial y productiva de los espacios costeros y su consiguiente desatención en términos infraestructurales, sino también por las restricciones que imponen actualmente las afecciones ambientales derivadas de los espacios naturales protegidos, abundantes a lo largo de toda la franja litoral.

En cuanto a la organización funcional de la red, se observa que ésta cuenta con una estructura jerárquica en la que se distinguen vías de tres niveles, dependiendo del rango y el cometido principal de las mismas:

- La red básica, que es la compuesta por las carreteras de la Red de Interés General del Estado (RIGE) y por las vías de titularidad regional que conectan los principales núcleos y aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma; forman parte de ella los ejes que facilitan la integración del ámbito litoral con los principales corredores viarios a nivel regional y nacional (caso de la A-49, la N-435, la A-4 o la A-92).
- La red intercomarcal, que es la conformada por el conjunto de carreteras de titularidad estatal o autonómica que facilitan la comunicación entre ámbitos supramunicipales vecinos, o que aseguran la conectividad entre la red básica y los núcleos interiores del ámbito litoral (sirvan como ejemplo la A-483 La Palma del Condado-Matalascañas, la N-442 Huelva-Mazagón, la A-494 San Juan del Puerto-Matalascañas, la A-497 Huelva-Punta Umbría, la N-431 Huelva-Ayamonte o la A-499 Villablanca-N-431).
- La red comarcal y local, que es la constituida por las carreteras que aseguran las conexiones internas dentro del ámbito, entre los núcleos ubicados dentro del mismo (caso de la HV-6231 Moguer-Mazagón, la A-494 Mazagón-Matalascañas, la A-5052 El Portil-El Rompido, la A-5056 Lepe-La Antilla o la H-9021 Ayamonte-Isla Canela, por citar algunos ejemplos).

En relación con el primer nivel indicado, el definido por la red básica, sería oportuno distinguir entre las vías con origen en el exterior del ámbito analizado, las cuales facilitan la movilidad en dirección al espacio litoral, y aquellas vías con funciones primordiales de conexión interna y que ejercen de borde del ámbito o que se adentran en el mismo.

Entre las primeras habría que señalar la IP-1 portuguesa, la N-435 Huelva-Badajoz, la N-630 Sevilla-Mérida, la A-92 Sevilla-Almería o la A-4 Madrid-Sevilla-Cádiz, todas ellas vías externas al ámbito de estudio, pero que tienen un papel esencial en la canalización de los

flujos turísticos, tanto de origen extrarregional como regionales. La articulación de la costa onubense con Portugal puede considerarse actualmente como excelente, una vez finalizada la autovía Huelva-Ayamonte (inaugurada en noviembre de 2001), operación que era considerada fundamental para ampliar la captación de turistas internacionales y consolidar los grandes proyectos turísticos litorales (Isla Canela, Costa Esuri, Nuevo Portil, Islantilla, etc.); no en vano, el aeropuerto internacional de Faro se erige en el principal punto de entrada por vía aérea al litoral occidental de Huelva, ya que su nivel de accesibilidad es bastante aceptable (se emplea el mismo tiempo en desplazarse desde Faro al centro de la comarca, que entre dos puntos extremos de la misma).

La integración del ámbito analizado con el resto de la Comunidad Autónoma es también adecuada, sobre todo como consecuencia de la existencia del eje transversal de alta capacidad que conecta Andalucía occidental y oriental (A-92). La situación sin duda ha mejorado sensiblemente con la reciente construcción de la autovía entre Huelva y Ayamonte, ya que ello ha supuesto el establecimiento de una continuidad mediante autovía entre Faro y Almería. La situación es bien diferente en el caso de las conexiones con el interior de la provincia y el acceso a Extremadura (N-435), puesto que se requiere el acercamiento hasta las inmediaciones de Huelva por la N-431 para conectar con la N-435 Huelva-Badajoz; la mejora de este sector de la red resulta imprescindible para asegurar el buen funcionamiento del sistema turístico, ya que parte importante de los propietarios de segundas residencias y de los visitantes habituales de los núcleos turísticos proceden tanto del interior provincial como de Extremadura.

En segunda instancia, y dentro de la red básica, adquieren especial importancia para el desarrollo turístico del litoral onubense las arterias que envuelven el ámbito y que conectan con los grandes nodos del sistema urbano regional, puesto que es en estas aglomeraciones donde tienen su origen mayoritariamente los flujos turísticos hacia el área (en especial en Sevilla y Huelva). La situación ha experimentado un profundo cambio en sentido positivo desde finales del año 2001, gracias a la definitiva finalización y consiguiente inauguración de la tan largamente esperada autovía Huelva-Ayamonte, que ha logrado reducir el tiempo de conexión entre Huelva y Portugal a 25 minutos, y entre Sevilla y el país vecino a sólo una hora y cuarto.

Esta actuación ha venido a resolver gran parte de las deficiencias que planteaba la N-431, que era la vía que presentaba mayores problemas de funcionalidad en la red básica, debido a su reducida capacidad en épocas punta y a las limitaciones impuestas por sus características técnicas (carretera de dos carriles y con travesías urbanas reguladas por semáforos en Lepe y Cartaya). Esta vía era objeto de serios problemas de congestión en época estival¹⁰ y presentaba habitualmente una alta peligrosidad por la abundante circulación de vehículos pesados. La nueva autovía, considerada como una actuación prioritaria para la zona y solicitada insistentemente por los diversos agentes sociales, económicos y políticos de la provincia, se ha concretado en un nuevo trazado, desde San Juan del Puerto hasta Ayamonte, que discurre por el norte de la N-431, dejando a ésta última el tráfico intermunicipal y de carácter local, consiguiendo de esta forma el objetivo fundamental de la jerarquización y separación de tráfico (exterior e internúcleos).

10 Se han realizado cálculos que demuestran que, en un día punta en plena temporada veraniega, puede emplearse el mismo tiempo, o incluso menos, en realizar el trayecto Sevilla-Huelva, que en recorrer la comarca en sentido longitudinal (trayecto Punta Umbra-Isla Canela, por ejemplo) (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1997).

Una cuestión importante directamente relacionada con la nueva autovía y todavía no resuelta, es la referida a la construcción de los ejes de acceso a la costa que eviten las travesías urbanas de los núcleos situados en el interior, actuaciones todavía no concluidas a finales del año 2006, lo cual ha supuesto el mantenimiento de niveles incomodidad y peligrosidad destacables en el acceso a las playas. Dicha circunstancia ha generado una situación paradójica: por un lado, la nueva autovía ha supuesto una indudable mejora en términos de rapidez y fluidez en las comunicaciones entre Huelva y Portugal y en lo que respecta a la accesibilidad de los núcleos que se encuentran en las inmediaciones de este nuevo corredor (San Juan del Puerto, Aljaraque, Cartaya, Lepe y Ayamonte); pero al mismo tiempo, ese aumento de la eficiencia en las comunicaciones de primer rango está produciendo efectos indeseados sobre los accesos a la franja costera, agravando los problemas previamente existentes, puesto que el sistema viario se comporta ahora como un gran embudo, habiendo incrementado notablemente la capacidad de recepción exterior y de realización de desplazamientos a media y larga distancia, pero sin disponer de nuevos ejes de penetración hacia la costa que eviten las incomodidades y embotellamientos que producen los antiguos accesos (algunos de los cuales atraviesan localidades en su trazado, como la A-5053 Cartaya-El Rompido o la A-5056 Lepe-La Antilla).

Pero sin duda alguna, el problema más importante que actualmente se aprecia en la red básica está en relación con el planteamiento de la conexión viaria directa entre los ámbitos litorales de Huelva y Cádiz (sin pasar por Sevilla), todavía en fase de propuesta y que se presenta difícil de materializar como consecuencia de la protección existente sobre las marismas de la desembocadura del Guadalquivir. Esta conexión es considerada por parte de la administración autonómica como una actuación de vital importancia para mejorar la articulación territorial y económica regional¹¹, circunstancia que explica el proyecto de conexión entre Hinojos y Lebrija, pasando por Villamanrique e Isla Mayor y sorteando el Guadalquivir mediante un paso subterráneo, operación no exenta de dificultades y de polémica, debido a sus posibles repercusiones medioambientales¹².

2.3. Estructura y funcionamiento interno de la red viaria

En el presente apartado se profundizará en la caracterización de la red viaria a nivel intercomarcal, comarcal y local, de la que forman parte tanto las vías que facilitan la conexión entre la red básica y los núcleos del ámbito litoral, como las carreteras que aseguran los desplazamientos entre núcleos dentro del propio ámbito analizado.

De cara a facilitar la descripción y el análisis de la red, se ha optado por dividirla en dos subsistemas, el que articula la costa occidental y el correspondiente al sector oriental del litoral,

11 De hecho, esta actuación aparece propuesta tanto en el *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007* (1999), como en el *Plan de Ordenación del Territorio del Ambito de Doñana* (2003). La vía pretende conectar dos áreas caracterizadas por su dinamismo territorial y sus potencialidades económicas (aunque no exentas de conflictos), el litoral onubense y la costa gaditana, intentando de esta forma aprovechar los sinergias que puedan derivarse de las nuevas relaciones que se establezcan entre ambos ámbitos.

12 No en vano, la vía propuesta implicaría la disección de las marismas del Guadalquivir, un espacio caracterizado por la presencia de diversas figuras de protección que alcanzan su máxima expresión en el Parque Nacional de Doñana, por cuyas proximidades pasaría el trazado de la nueva carretera. Si no prosperara esta propuesta como consecuencia de los impactos ambientales que pudiera generar, se contempla un trazado alternativo que discurre por el norte de los espacios protegidos y que coincide con el tramo sur de la futura autovía de circunvalación de la aglomeración urbana de Sevilla, SE-40.

estructuras que presentan en la realidad un alto grado de funcionalidad independiente, lo cual justifica su tratamiento por separado, aunque no es menos cierto que existen determinados flujos entre ambas, sobre todo a través de la aglomeración urbana de Huelva, que actúa como gozne que facilita la conexión y el intercambio entre los dos subsistemas. Por otra parte, los aspectos que se han considerado fundamentales a la hora de analizar ambas redes son los siguientes: la forma y estructura de la red (con especial atención a los principales ejes), los niveles de accesibilidad (indicadores de trazado y velocidad), la densidad del tráfico (intensidades medias diarias) y el estado de conservación (donde se hará referencia a los distintos problemas observados).

2.3.1. El subsistema de la costa oriental – ámbito de Doñana

La red viaria que articula la costa oriental onubense tiene como principales referentes externos de acceso al ámbito la A-49 Sevilla-Huelva (por el norte) y la N-442 Huelva-Mazagón (por el oeste). El corredor Sevilla-Huelva es el que presenta mayores niveles de tráfico, ya que acoge tanto los desplazamientos hacia los núcleos del Condado sur, los lugares colombinos y la costa oriental (Bollullos, Bonares, Rociana, Almonte, Matalascañas, Moguer, Palos, Mazagón, etc.), como los dirigidos a la capital onubense y los núcleos de la costa occidental (Punta Umbría, Cartaya, Lepe, La Antilla, Islantilla, Ayamonte, etc.).

Al sur de ese corredor, la red viaria se organiza en torno a un cuadrilátero que conecta Moguer, Almonte, Matalascañas y Mazagón¹³, estructura que soporta el mayor volumen de desplazamientos entre núcleos, mientras que, por el contrario, en el interior del cuadrilátero la red viaria presenta una densidad muy baja¹⁴, lo cual proporciona escasos itinerarios alternativos para acceder a la costa. Sólo algunos caminos vinculados tradicionalmente a las actividades agrícolas, forestales o ganaderas pueden ejercer esa función, pero de forma siempre limitada, puesto que son vías de escasa capacidad (con reducida dimensión de la calzada), en un mal estado de conservación y con insuficiente señalización, consecuencias derivadas del abandono sufrido por estos ejes de carácter secundario y alcance estrictamente local¹⁵.

Los estudios realizados sobre los parámetros de accesibilidad (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2003), demuestran la existencia de unos buenos niveles de conectividad en términos temporales de los núcleos más cercanos al corredor de la A-49, niveles que se reducen a medida que la localización de los núcleos se sitúa más al sur, hecho que se constata al observarse que las entidades con mayores dificultades de accesibilidad interna son Palos de la Frontera y los enclaves turísticos litorales de Mazagón y Matalascañas. La situación de estos dos últimos núcleos empeora sobremanera los fines de semana durante la temporada estival, momento en el que se producen graves problemas de congestión en los accesos a las urbanizaciones, especialmente en el caso de Matalascañas,

13 Cuadrilátero compuesto por la A-474 (que en su tramo central pasa a denominarse A-484) y que discurre entre Moguer y Almonte, la A-483 Bollullos-Matalascañas, la C-442 Matalascañas-Mazagón y la A-494 Mazagón-Moguer.

14 Es significativo que el propio *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* defina a este área, desde el punto de vista infraestructural, como “el vacío relacional existente entre los dos grandes corredores que conforman el eje Sevilla-Huelva (A-49) y el eje Sevilla-Cádiz (N-IV)” (pág. 73).

15 En la actualidad, estos ejes ejemplifican perfectamente el desfase existente entre la función inicial para la que fueron diseñados (conexión entre núcleos agrícolas y transporte de productos primarios) y las nuevas demandas que se les plantean en virtud de los crecimientos inmobiliario turísticos operados en la costa (su nuevo papel como vías alternativas de acceso al litoral, en concreto hacia Matalascañas y Mazagón).

puesto que la carretera que conecta la aldea de El Rocío con este núcleo (el tramo final de la A-483 Bollullos-Matalascañas) sufre grandes embotellamientos como consecuencia de la insuficiente capacidad de la vía para soportar el tráfico existente, a lo que se une el perjuicio que para la fluidez del tráfico produce la travesía urbana de El Rocío.

Los datos sobre densidad del tráfico, medida a partir de las intensidades medias diarias (IMD), refuerzan los hechos hasta el momento expuestos, ya que se observa que el trayecto Almonte-El Rocío soporta niveles de tráfico en torno a los 12.000 vehículos/día de media, cifra que sube hasta los 30.000 en los meses de julio y agosto. Esto da lugar a los problemas de congestión estival citados, circunstancia que también se aprecia en los accesos a Mazagón desde Huelva y a través del eje Moguer-Palos¹⁶, con una IMD que se sitúa alrededor de los 9.000 vehículos/día. Sin embargo, la vía que soporta el denominado “tráfico de agitación”¹⁷, la carretera A-494 que conecta Mazagón y Matalascañas, no presenta situaciones de congestión, aunque manifieste una evidente carencia de capacidad para absorber grandes incrementos de tráfico muy puntuales (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2003).

Mapa 3.2. Intensidades medias diarias máximas.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del *Plan General de Aforos de Andalucía* (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2005).

16 En esta vía hay que considerar, además de la movilidad turística, el tráfico agrícola de velocidad lenta que se da con gran intensidad en el área Moguer-Palos y el tráfico industrial pesado que se produce como consecuencia de la conexión entre San Juan del Puerto, la A-49 y el polígono industrial de Palos, todo lo cual tiene como consecuencia una menor funcionalidad de la red y unos mayores niveles de peligrosidad.

17 Con esta expresión denomina el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* a los movimientos pendulares realizados por los visitantes que se desplazan por motivos de ocio entre los núcleos costeros, una vez que se han acomodado en sus destinos.

Por último, hay que hacer referencia al estado de la red, un aspecto fundamental de cara a asegurar el buen funcionamiento del sistema de comunicaciones, en especial en momentos de máxima afluencia, debido a los incrementos de tiempo y peligrosidad que pueden producir las situaciones deficitarias que se aprecian en determinados trayectos. A la vista de la información obtenida (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2003) y el trabajo de campo realizado, se pueden establecer tres situaciones diferentes:

- El buen estado de la red en el caso de los grandes ejes de penetración hacia el litoral (la A-483 y la N-442), que no presentan importantes deficiencias de conservación, sino más bien problemas vinculados a la insuficiente capacidad para absorber el elevado tráfico veraniego.
- Las mejoras en ejecución o previstas, entre las que habría que destacar la actuación sobre la A-494, que conecta la A-49 con Moguer, Palos y Mazagón; las mejoras técnicas y en materia de conservación de las vías internas de carácter agrícola o forestal (la HV-6231 Moguer-Mazagón y las HF-6244, HF-6245 y HF-6248 que conectan los poblados forestales de Mazagón, Cabezudos y Bodegones con el núcleo de Almonte); y, finalmente, los estudios sobre la posibilidad de desdoblarse el tramo final de la A-483 entre El Rocío y Matalascañas, actuación que genera una fuerte polémica por razones medioambientales.
- Las necesidades urgentes, entre las que se identifican fundamentalmente tres: mejorar los accesos a las urbanizaciones de Matalascañas y Mazagón, los ejes de penetración desde Almonte al frente litoral, y la vía intercomarcal que conecta Bonares con la HF-6244 en dirección al litoral.

2.3.2. El subsistema de la costa occidental

En el sector occidental, los principales ejes viarios en torno a los cuales se articula la red son los corredores en sentido este-oeste que envuelven al ámbito por el norte: la N-431, que en la actualidad permite las conexiones internas entre los principales núcleos, y la autovía de reciente construcción Huelva-Ayamonte, llamada a canalizar los desplazamientos de media y larga distancia y una cuota importante del tráfico pesado. De ambos ejes cuelgan una serie de vías que se orientan en dirección al litoral, la denominada anteriormente como red “en forma de peine”, expresión con la que se pretende reflejar la falta de continuidad en las comunicaciones entre los núcleos ubicados en el frente costero, hecho que como ya se ha dicho se debe, en gran medida, a la interposición de la red fluvial. Junto a la falta de nuevos accesos en dirección a la costa desde la autovía que eviten las travesías urbanas, éste es el principal problema a nivel de conexiones internas que se observa en el ámbito, ya que obliga a aquellos que quieran desplazarse longitudinalmente a dirigirse hacia el interior para tomar la N-431.

En relación con los niveles de accesibilidad externa, se puede afirmar que ésta ha mejorado en gran medida como consecuencia de la apertura de la nueva autovía, que además de incrementar la capacidad de canalización del tráfico, ofrece un trazado mucho más eficiente que evita travesías y reduce el tiempo de los desplazamientos. También muestran una situación adecuada las conexiones de las cabeceras municipales entre sí y con la N-431, aunque se mantiene el problema de la obturación que producen las travesías de Lepe y Cartaya,

situación que como ya se ha comentado anteriormente no se ha solucionado todavía, al no haberse concluido los nuevos accesos y circunvalaciones previstas para estos núcleos.

Por lo tanto, los mayores problemas se concretan en determinados ejes de penetración y accesos a la costa, del mismo modo que en algunos viarios internos; en esta situación influye sobremanera la ubicación en fondo de saco de algunos núcleos costeros, además del gran incremento de la población en época estival, con las consecuencias que genera su movilidad: insuficiente capacidad de la red y saturación de vías, congestión en los accesos a las urbanizaciones, problemas de aparcamiento, etc. Estas circunstancias desbordan tanto la capacidad y funcionalidad de la N-431, como la de la red secundaria interior y litoral, produciéndose una sensible ralentización del tráfico en los momentos en que aumenta significativamente la población circulante.

De los estudios previos realizados para el *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*, con el objetivo de diagnosticar el nivel de eficiencia de la red viaria intermunicipal, resultan especialmente interesantes las conclusiones sobre el indicador de trazado, el indicador de trazado y velocidad, y su posterior comparación¹⁸ (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:1). Según estos parámetros, la mejor situación en cuanto a facilidades de conexión corresponde a las cabeceras de Punta Umbría, Cartaya, Lepe y Ayamonte, la primera de ellas unida a Huelva mediante la A-497 y las otras tres bien conectadas con la nueva autovía A-49; en un nivel intermedio estarían Isla Cristina ciudad y los núcleos costeros del tramo central (La Antilla, Islantilla y Urbasur); y por último, se aprecia una situación desfavorable en el tramo El Portil-El Rompido (malla viaria escasa y velocidades lentas) y en especial en Isla Canela (difícil accesibilidad y viario que no permite tiempos adecuados).

El funcionamiento efectivo de la red viaria, evaluado a partir del cálculo de los niveles de tráfico o intensidades medias diarias (IMD), reafirma los planteamientos hasta ahora expresados sobre la estructura, jerarquía y puntos débiles del subsistema analizado. La N-431 y la red “en forma de peine” que se orienta hacia la costa concentra el 90% del tráfico, tal y como lo demuestra la cifra de 30.000 vehículos/día en la salida de Huelva hacia el oeste o la frecuencia genérica de 10.000-15.000 vehículos/día a lo largo del recorrido de la N-431. Los incrementos más significativos se observan en el tramo Cartaya-Lepe, donde en verano se contabilizan hasta 25.000 vehículos/día, con los problemas de congestión ya reseñados que plantean las travesías con semáforos. La red costera alcanza medias de 6.000 vehículos/día, con máximos de 15.000 vehículos/día en el caso de la A-5056 Lepe-La Antilla.

A otro nivel destaca la intensidad de las relaciones entre Huelva y Punta Umbría, con desplazamientos de base diaria por motivos de trabajo u ocio que recalcan las funciones desempeñadas por Punta Umbría con respecto a la capital provincial. El problema del tráfico pesado destaca en la N-431 y en la A-5056 entre Lepe y La Antilla¹⁹; por otra parte, los

18 En líneas generales, el indicador de trazado, que mide fundamentalmente la densidad y distribución de la red, muestra la situación desfavorable de los núcleos ubicados en la franja más cercana a la costa, donde la malla viaria tiene menor desarrollo y en muchas ocasiones los núcleos se convierten en nodos finales de la red sin nuevos arcos conectores; por su parte, el indicador de trazado y velocidad, que incluye las condiciones de velocidad de la red, ofrece mejores resultados para dichos núcleos, debido a que la ralentización del tráfico se produce principalmente en la N-431 y en las variantes de acceso al litoral situadas más al interior.

19 La N-431 registra cifras de hasta 1.000 vehículos pesados por día en la estación de aforo de Ayamonte y 3.000 en la de Gibrleón (un 20 % de la IMD), datos éstos muy elevados incluso a nivel regional. La carretera comar-

vehículos extranjeros se contabilizan en su mayoría, lógicamente, en la estación de aforo de Ayamonte y tienen mayoritariamente como destino el interior de la comarca y en especial los núcleos con funciones comerciales o turísticas (Ayamonte, Isla Canela, Isla Cristina e Islantilla).

En lo que respecta al estado de la red viaria, al igual que se hizo en relación al sector oriental de la costa, se hará una distinción entre tres tipos de situaciones:

- Los tramos de la red en buen estado, como es el caso de la nueva autovía Huelva-Ayamonte, la conexión Huelva-Punta Umbría (ya totalmente desdoblada), o la mejora operada entre Pozo del Camino, La Redondela y la playa.
- La mejoras previstas, entre las que destacan la construcción de los nuevos accesos al litoral desde la autovía (con sus correspondientes circunvalaciones), la actuación sobre la conexión entre Punta Umbría y El Rompido (A-5052), la intervención sobre el tramo Lepe-La Antilla (A-5056) y la conexión de Isla Cristina con la N-431.
- Las necesidades urgentes, que se concretan sobre todo en la mejora de las vías de conexión entre Ayamonte y los núcleos turísticos de Isla Canela y Punta del Moral, lo que exige la reparación del firme y la definición completa de los accesos y la red viaria básica de ambos núcleos; a ello habría que añadir la necesidad de mejorar el tramo Lepe-El Terrón (HV-4126) y la conexión desde la N-431 hasta La Redondela (HV-4121).

2.4. Diagnóstico global del sistema de comunicaciones

De los contenidos expuestos en los epígrafes anteriores se puede concluir que, aunque se hayan realizado importantes intervenciones sobre el viario que han mejorado la conectividad externa del ámbito litoral y la fluidez de las relaciones entre los núcleos de mayor jerarquía territorial, todavía persisten problemas destacables, sobre todo a nivel de conexiones internas entre entidades de rango inferior y en lo que se refiere a los ejes de acceso a los núcleos turísticos situados sobre la costa. Todo ello sin considerar las deficiencias de mayor calado que no auguran una fácil solución (caso del escaso nivel de diversificación tipológica del sistema de transportes o el proyecto de conexión viaria entre el litoral onubense y el gaditano).

Este diagnóstico esquemático se ve avalado por la opinión emitida por parte de los diferentes agentes implicados en el funcionamiento cotidiano de la actividad turística (administración local, empresarios turísticos y usuarios), los cuales centran buena parte de sus críticas en las deficiencias que presenta el sistema de comunicaciones, hecho que se explica al erigirse éste en el elemento que ha de garantizar uno de los principales requerimientos para el adecuado funcionamiento de la actividad: la movilidad y el acceso al destino por parte de la demanda.

En este sentido, en una serie de entrevistas realizadas hace ahora casi una década por parte de la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía, ya se señalaban las principales

cal Lepe-La Antilla (A-5056) refleja una intensidad que alcanza los 1.200 vehículos pesados; en un segundo nivel se sitúa la carretera de Isla Cristina a la N-431 (400 vehículos pesados por día) y la de Cartaya a El Rompido (250 vehículos/día).

preocupaciones de los ayuntamientos, los oferentes y los usuarios turísticos, entre las que destacaban la referencia a la ausencia de infraestructuras de comunicación diferentes a las viarias (tal y como indicaban los encuestados en Almonte, Punta Umbría, Lepe, Isla Cristina y Ayamonte), la deficiente señalización hacia el área y en el interior de la misma (Mazagón, Punta Umbría e Isla Cristina), los problemas de congestión observados en temporada estival y la dificultad para acceder a las playas (Mazagón, Matalascañas, Punta Umbría, La Antilla e Isla Cristina), el mal estado de las vías interiores de rango secundario (Moguer, Almonte, Isla Cristina y Ayamonte), la escasez de aparcamientos (Mazagón, Matalascañas, Punta Umbría, Isla Cristina y Ayamonte), o las deficiencias del sistema de transportes públicos (Mazagón, Matalascañas, Isla Cristina e Isla Canela)²⁰.

A partir de estas opiniones y en combinación con los resultados extraídos de diversos estudios técnicos, la Diputación Provincial de Huelva, en su *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico* (2003), identificó las principales situaciones necesitadas de actuación preferente, denominadas en dicho documento bajo la expresión “puntos vitales a resolver” y entre los que se encuentran los siguientes (op. cit., pp. 17-22):

- a) La conexión entre la aglomeración urbana de Huelva y la Bahía de Cádiz, ya sea a través de Lebrija (A-484) o, en su defecto, mediante un trazado alternativo situado más al norte.
- b) La ejecución de los accesos desde la nueva autovía Huelva-Ayamonte hacia los núcleos costeros, con sus correspondientes circunvalaciones.
- c) El desdoble de la N-435 Huelva-Badajoz, vía estratégica desde el punto de vista turístico, pero que plantea problemas relacionados con la escasa homogeneidad de la densidad del tráfico²¹ y con las necesidades de protección del entorno serrano por el que discurre su tramo central.
- d) El adecuado acondicionamiento de la red secundaria que une los núcleos del litoral, que presenta problemas de señalización y un mal estado de conservación del firme que afectan a la seguridad de las vías.
- e) La reordenación del tráfico en las entradas y salidas de las poblaciones de interés turístico, en ocasiones atravesadas por vías principales que agravan los episodios de congestión que se dan en determinados momentos del año.
- f) La habilitación de áreas de aparcamiento en los enclaves turísticos, con capacidad suficiente para dar servicio a residentes permanentes, turistas y excursionistas.

20 Estas opiniones han sido refrendadas posteriormente por los resultados obtenidos en las encuestas de elaboración propia, realizadas durante los veranos de los años 2003 y 2004, de las que se extraen conclusiones interesantes en relación a las valoraciones que los encuestados hacen de los aspectos infraestructurales del destino. En este sentido, se destacan como principales críticas expresadas, las referidas a las deficiencias en la señalización, la inexistencia de comunicaciones por vía aérea o por ferrocarril, la escasez de aparcamientos y la saturación del tráfico en el interior de los núcleos.

21 Un argumento en contra del desdoble de esta carretera viene dado por el gran contraste existente en cuanto a densidad de tráfico entre la mitad sur del eje (con altos niveles de tráfico en el sector más cercano a la costa) y la mitad norte (con niveles de tráfico decrecientes en dirección a Aracena), circunstancia que hace dudar sobre la oportunidad del desdoble total de la vía (actualmente en fase de estudio).

- g) La mejora de la comunicación entre los núcleos del ámbito litoral y los de las áreas interiores (campiña y sierra), mediante la potenciación de ejes transversales que contribuyan a la dinamización turística de la provincia en su conjunto.
- h) El refuerzo de las conexiones transfronterizas entre Huelva y Portugal mediante transporte público, con el objetivo de facilitar la entrada de turistas extranjeros, tanto portugueses como de otras nacionalidades que realizan estancias en destinos turísticos del país vecino (especialmente en el Algarve).

La mayor parte de estas propuestas aparecen recogidas en los documentos de planificación territorial y sectorial actualmente vigentes, tanto nacionales, caso del *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007* del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (actual Ministerio de Fomento), como sobre todo regionales, caso del *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007* y de los planes de ordenación del territorio de ámbito regional y subregional (*Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía*, *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* y *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*), además de plantearse determinadas actuaciones de carácter más local por parte de la Diputación Provincial de Huelva.

Una idea interesante que se extrae del análisis de estos documentos es que se asume la necesidad de tomar en consideración unos criterios de ordenación territorial específicos, antes de plantear actuaciones infraestructurales sobre la franja litoral. En este sentido, entre las premisas que han de regir la política de infraestructuras en la zona se señalan de forma especial cinco: la necesidad de proyectar actuaciones que se ajusten al previsible crecimiento a medio y largo plazo de los núcleos turísticos, la consideración en el diseño de las mismas de los eventuales episodios de congestión estival, la aspiración de conseguir un oportuno nivel de segregación funcional de los diferentes tipos de tráfico, la aceptación de que se trabaja en un medio, el litoral, marcado por su especial complejidad y fragilidad y, por último y relacionado directamente con lo anterior, la necesidad de evaluar los posibles impactos medioambientales y paisajísticos que las actuaciones propuestas pudieran generar.

Sin lugar a dudas, la clave que permite realizar un diagnóstico ajustado de la situación actual del sistema de comunicaciones, imprescindible para la formulación de propuestas de actuación, se encuentra vinculada a la complicada tarea de compatibilizar los intereses de los sectores productivos (entre ellos el turístico) y la necesidad de asegurar el menor impacto ambiental posible de las actuaciones. Evidentemente, la solución se presenta difícil, sobre todo en un contexto en el que los agentes turísticos demandan más infraestructuras, mejores y de mayor capacidad (como respuesta a los requerimientos de una demanda en continua expansión), pero sin reparar en las afecciones derivadas de los valores naturales y figuras de protección presentes en el ámbito, lo cual exige una atención especial a las repercusiones que las actuaciones de tipo infraestructural pudieran tener en relación al mantenimiento de las condiciones naturales del área²².

22 Un caso paradigmático de esta dialéctica lo constituye el tramo final de la carretera A-483, que discurre entre la aldea de El Rocío y Matalascañas. Los agentes turísticos de la zona (ayuntamiento de Almonte y empresarios) solicitan insistentemente a los órganos competentes de la administración regional el desdoble de ese tramo, basándose en los datos sobre densidad de tráfico existentes y demandando una solución a las situaciones de colapso observadas en los momentos álgidos de la temporada estival. En contra se posicionan los organismos públicos de política ambiental (tanto el Ministerio como la Consejería de Medio Ambiente) y las asociaciones ecologistas, que se oponen a una actuación con evidentes impactos negativos sobre un área de máxima protección (el Parque Nacional de Doñana) y que consideran que es una solución excesiva para resolver un problema

3. LA RED DE ASENTAMIENTOS Y LA DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

3.1. Orígenes y evolución reciente de la red de asentamientos

La configuración de la red de asentamientos que presenta en la actualidad el litoral onubense, guarda una estrecha relación con la evolución histórica de las actividades económicas sobre el territorio. En los momentos iniciales de la formación de la red, la localización de los asentamientos estuvo determinada por el desarrollo de las actividades productivas con mayor raigambre histórica: la agricultura campestre de base vitícola y cerealista en los terrenos consolidados del área prelitoral, los aprovechamientos ganaderos y madereros en las áreas marismas y forestales (presentes, sobre todo, en el ámbito de Doñana), el marisqueo y la actividad pesquera de carácter artesanal en determinados enclaves costeros (en especial en el sector occidental del litoral –Isla Cristina, El Terrón, El Rompido, Punta Umbría–) y el desarrollo de un comercio a pequeña escala en la franja más cercana a la frontera con Portugal (Ayamonte).

Esta organización productiva explica la estructura primigenia de la red de asentamientos, una malla que observa pocos cambios desde sus orígenes en el S. XVIII, hasta mediados del siglo XX, momento en el que se producen importantes transformaciones económicas y territoriales como consecuencia del desarrollo de nuevas actividades, entre las que destacan la colonización y explotación intensiva de las marismas del Guadalquivir, la aparición y fuerte expansión de la agricultura intensiva de forzados sobre enarenados, y la implantación y crecimiento de los núcleos urbano turísticos. Todo ello contribuirá a reforzar el papel de los municipios litorales y sus núcleos, tanto los asociados a las actividades agrícolas (Almonte, Moguer, Palos, Cartaya, Lepe, etc.), como los asentamientos ligados al crecimiento inmobiliario turístico (Matalascañas, Mazagón, Punta Umbría, El Portil, La Antilla, El Rompido, etc.).

La consecuencia más evidente de estas transformaciones es el proceso de basculación de la red de asentamientos hacia el litoral, de modo que pasará de tener un carácter eminentemente rural y con miras hacia el interior, a tomar un cariz más marcadamente urbano y de refuerzo de la banda costera, incrementando el peso demográfico, socioeconómico y territorial de los núcleos agroindustriales y turísticos ubicados cerca o sobre la costa.

En este contexto, la red de asentamientos quedará finalmente vertebrada en torno a cuatro tipos de núcleos, que presentan diferentes rangos funcionales, características productivas y dinámicas espaciales:

- En primer lugar destaca el papel de las cabeceras municipales, que son los núcleos que centralizan la mayor parte de los servicios y equipamientos básicos, y que sólo desempeñan funciones de carácter intermedio o semiespecializadas en el caso de las entidades de mayor rango demográfico y con mayores niveles de prosperidad económica (caso de Ayamonte, Lepe y Cartaya en el sector occidental de la costa, o de Almonte y Moguer en el tramo oriental). Todos estos núcleos presentan una situación de afianza-

que se plantea en determinados momentos puntuales del año. Entretanto, la Consejería de Obras Públicas y Transportes todavía no contempla de forma definitiva esta actuación en sus planes sectoriales y territoriales, a la espera de estudios más concienzudos.

miento del crecimiento demográfico (principalmente a causa de los flujos migratorios que reciben), a la vez que se observa el aumento sostenido del parque de viviendas y de la superficie construida en las últimas décadas, circunstancias estas últimas que se producen a un ritmo sensiblemente inferior al observado en los núcleos turísticos.

Mapa 3.3. La red de asentamientos del litoral de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

- El segundo tipo de entidades se corresponde con los pequeños núcleos rurales interiores, agrícolas y forestales, que presentan en general una situación de estancamiento o regresión, tanto demográfica como socioeconómica, resultado por una parte de la pérdida de competitividad de la tradicional agricultura campestre, y por otra de la finalización de los procesos de colonización de las marismas (lo cual ha derivado en el abandono de la mayoría de los poblados creados a tal efecto).
- En cuanto a los núcleos con funcionalidad pesquera, se observa cómo muchos de ellos experimentan una reorientación productiva hacia las actividades inmobiliario turística, tal y como lo demuestran los datos sobre la evolución del parque de viviendas y el incremento de la superficie construida²³. Este fenómeno no sólo tiene repercusiones de naturaleza urbanística y económica, sino que también conlleva importantes

23 Resulta bien ilustrativo el caso de Punta del Moral, en Ayamonte, donde la proporción de viviendas secundarias ya supone el 80 % del total y la superficie construida ha aumentado un 1.500 % entre 1956 y 2000, mientras que su población permanente apenas se ha duplicado en ese mismo período. En otro asentamiento pesquero, el de Playa del Hoyo, en Isla Cristina, la población se multiplicó por cinco entre 1960 y 2000 y el parque de viviendas por treinta (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:1, pág. 47).

impactos sociales que se concretan en procesos de cambio cultural y de segregación socio-espacial, especialmente perceptibles en núcleos como La Antilla o Punta del Moral²⁴.

- Por último, en los núcleos de orientación turística se constata el arrollador avance de las operaciones urbanísticas vinculadas a la promoción inmobiliario turística, cuya ubicación se concreta fundamentalmente en la franja costera o en los bordes de las vías de comunicación. El desarrollo de los complejos residenciales turísticos presenta dos formas de realización: mediante la expansión de los núcleos existentes, modificando las estructuras urbanas previas; o a partir de la construcción de nuevos enclaves turísticos, algunos de ellos sin consolidación urbanística todavía. El fenómeno más importante que se observa en estos núcleos es el enorme crecimiento del parque de viviendas, que llega a superar al de las cabeceras municipales, como se hace constar por parte del ayuntamiento de Lepe, que ofrecía para el año 2001 unos datos significativos: 9.700 viviendas en La Antilla²⁵, por 7.000 en Lepe.

En la mayoría de los casos el crecimiento del parque inmobiliario se corresponde con el aumento notorio de la superficie urbanizada, como en El Portil, donde ésta se multiplicó por 35 entre 1956 y 1999 (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:1). Pero esta expansión del parque inmobiliario y de la superficie urbanizada no se corresponde con el crecimiento de la población residente, que sigue siendo insignificante, debido al carácter estacional del uso turístico. En este contexto, se constata, como regla general para todos los municipios del ámbito, el incremento y la concentración de la población en las cabeceras, y la localización de los grandes desarrollos urbanísticos e inmobiliarios en las entidades turísticas, lo cual denota una clara disfunción entre las dinámicas demográficas y las constructivas.

3.2. Organización de la red de asentamientos: interrelaciones, jerarquías, centralidades y áreas de influencia

Como primera reflexión en relación a la organización de la red de asentamientos del litoral onubense, habría que señalar que los núcleos que en él se localizan no presentan una estructura funcional unitaria e integrada, sino que se evidencia una situación de dispersión territorial y desarticulación que hace difícil afirmar que exista realmente un sistema urbano en sentido estricto.

Ciertamente, se reconocen escasas interrelaciones entre los núcleos pertenecientes a los dos subámbitos que componen la zona de estudio (los sectores oriental y occidental de la

24 En ambas entidades, el crecimiento urbano turístico se materializó junto a los tradicionales núcleos pesqueros previamente existentes, sin tener en cuenta la articulación física y socioeconómica de éstos con los nuevos desarrollos espaciales y productivos pujantes, y dando como resultado una situación de marginación territorial y segregación social que se mantiene fosilizada en el caso del barrio pesquero de La Antilla (curioso “islote” que emerge en medio de las recientes promociones inmobiliarias de Islantilla). Una situación similar se advierte con toda crudeza en la actualidad en el núcleo de Punta del Moral, convertido en un auténtico gueto urbanístico y socioeconómico, y que todavía resiste ante el acelerado proceso de desarrollo urbano turístico que se está produciendo a su alrededor.

25 El dominio en este caso de las viviendas secundarias es significativo, con una proporción de este tipo de viviendas que se aproxima al 90 % y con un uso estacional de las mismas que afecta a las tres cuartas partes del parque inmobiliario.

costa), más allá de las conexiones que se puedan establecer a partir de la función centralizadora y redistribuidora de la capital provincial, que se erige como el único nexo que posibilita la vinculación entre las dos mallas urbanas señaladas.

De esta forma, ambas estructuras se configuran como redes prácticamente independientes entre sí, más orientadas hacia el refuerzo de la relación con las aglomeraciones urbanas cercanas (Huelva en el caso de la costa occidental y Sevilla en el caso de la oriental), que hacia la integración efectiva entre ellas, circunstancia que se debe a las tradicionales características territoriales y productivas de los asentamientos que las componen²⁶.

En este contexto, parece oportuno plantearse, más que la identificación de las pautas de organización de la red de asentamientos concebida como un sistema unitario, el análisis de las distintas mallas o subsistemas urbanos que se pueden identificar dentro del ámbito, en virtud de los niveles de integración y compactación observados. A tal respecto, se distinguen dos realidades bien diferentes que se tratan a continuación.

3.2.1. La red de asentamientos de la costa occidental de Huelva

En el sector occidental de la costa, la red de núcleos se estructura en tres tramos que aparecen delimitados por los ejes fluviales que articulan el litoral (tramo Guadiana-Carreras, Carreras-Piedras y Piedras-Ría de Punta Umbría). En la mayoría de los casos no existen apenas relaciones funcionales entre los asentamientos pertenecientes a los diferentes subámbitos citados y a ello contribuye de forma importante la ausencia de un eje lineal costero que conecte toda la banda litoral (situación provocada por las dificultades que imponen los espacios marismesños y la red fluvial²⁷). Ante esta situación, muchas de las relaciones se establecen preferentemente con la capital provincial, antes que con los núcleos vecinos pertenecientes a otros tramos de la red urbana con los que existen deficientes conexiones, de forma que la jerarquía y centralidad de Huelva sale reforzada como consecuencia de la fragmentación territorial del ámbito.

La consecuencia más palpable de esta organización es que la red de asentamientos no presenta una centralidad clara, sino que emergen cinco núcleos importantes sin un claro orden jerárquico entre ellos (las cabeceras municipales), mientras que el resto de entidades apenas cuenta con peso demográfico ni dotacional. La inexistencia de un núcleo central con clara preeminencia sobre los demás y el solape de las áreas de influencia proyectadas por las diversas cabeceras, se refleja en la acusada distribución de los equipamientos y servicios de carácter supramunicipal. La centralidad, por lo tanto, está compartida entre las distintas cabeceras municipales, observándose una mayor presencia de servicios públicos intermedios en Ayamonte, frente a Isla Cristina y Lepe, en los que sobresalen los servicios de carácter privado.

26 En la mayoría de los casos se trata de asentamientos cuya principal función económica radica en la explotación de recursos primarios (agrícolas, pesqueros, forestales, etc.) y cuya producción se orienta a la satisfacción de las necesidades de consumo de los mercados externos (principalmente los de las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla). Este modelo productivo extrovertido conlleva la articulación jerárquica de los núcleos del ámbito litoral con los centros económicos de rango superior a escala regional, más que la integración territorial y económica con los núcleos vecinos de similares características.

27 Estas unidades naturales implican una serie de dificultades fuera de lo común en lo que se refiere a la ejecución efectiva de infraestructuras: a las dificultades técnicas que conlleva la obligación de salvar áreas inundadas y cauces de ríos, habría añadir las dificultades económicas derivadas de los altos costos de ejecución y compensación medioambiental requeridos, además de las dificultades jurídicas que surgen como consecuencia de las afecciones legales que imponen los espacios naturales protegidos.

En términos generales, se puede afirmar que se asiste a un proceso de pérdida progresiva de centralidad de Ayamonte²⁸, mientras que incrementan su nivel jerárquico Lepe y, sobre todo, Huelva capital, que se ha convertido en referente habitual para satisfacer las necesidades de funciones y servicios intermedios y especializados de los habitantes de la costa occidental. En este sentido, se comprueba la conformación de una nueva realidad territorial en torno a la capital provincial: la consolidación de la aglomeración urbana de Huelva, constituida por un conjunto de núcleos entre los que se establecen intensas relaciones y complementariedades, tanto socioeconómicas como territoriales, y que se articulan en torno a la ciudad principal. Este hecho está modificando la estructura y las relaciones existentes en el sistema de asentamientos de la costa occidental, debilitando en términos relativos el peso de los centros intermedios y provocando su basculación hacia la aglomeración urbana de Huelva.

Una característica destacable que define al sistema de asentamientos de la zona es la estacionalidad de la población y de las actividades económicas en gran parte de los núcleos que lo componen, en concreto en los núcleos con funcionalidad turística. Esto supone, en la práctica, la coexistencia de dos realidades bien diferentes: la red de asentamientos con población y actividades permanentes, que establecen relaciones más o menos habituales con otros núcleos del interior o el exterior del área, y el conjunto de asentamientos turísticos, que sólo están a pleno funcionamiento durante determinados meses del año, quedando el resto del tiempo en una situación caracterizada por la inactividad y las escasas interrelaciones con el resto de los núcleos de la red.

Un significativo cambio de orientación con respecto a esta tendencia general lo constituye la reciente operación de Islantilla, cuya implantación ha propiciado la formación de un importante continuo urbano en el litoral onubense, sin duda el entramado urbano turístico de mayores dimensiones de la costa, constituido por la articulación de las urbanizaciones de La Antilla (Lepe), Islantilla (Lepe-Isla Cristina) y Urbasur (Isla Cristina). La novedad reside en que este nuevo ente territorial ya no sólo se circunscribe a las funciones turísticas, sino que se erige cada vez con mayor claridad como polo de rango comarcal que ofrece determinados servicios especializados demandados por la población del ámbito subregional (sala multicines, centro de formación especializada, equipamientos comerciales, deportivos, etc.). De esta forma, se podría decir que se está configurando una “nueva ciudad” en el litoral onubense, lo cual está modificando sustancialmente las estructuras y los sistemas territoriales a escala subregional.

Pero a pesar de la constatación de este fenómeno, no debe perderse de vista que la mayoría de los equipamientos públicos y parte de las infraestructuras del ámbito costero están diseñados y pensados para los núcleos con actividad permanente y su población residente habitual, lo cual genera importantes déficits en las entidades turísticas y dificultades añadidas en lo que se refiere al funcionamiento del sistema de asentamientos, que en período vacacional amplía su complejidad y demanda mayores niveles de integración, de forma que la dotación de equipamientos y servicios alcance no sólo a la población residente habitual, sino también a la población estacional turística.

28 Un núcleo caracterizado históricamente por la entidad de la actividad comercial (derivada de su posición fronteriza) y por un cierto nivel de prosperidad económica dentro del contexto provincial, lo cual tuvo como consecuencia la fijación en el mismo de una serie de funciones públicas y privadas de rango superior, tales como la localización de la cabecera de un Partido Judicial o la creación de una Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación (situación que sólo se da, además de en la capital provincial, en la ciudad de Ayamonte).

Mapa 3.4. Jerarquía del sistema de asentamientos en función de la dotación de servicios.



Fuente: elaboración propia. Categorías: 1. grandes ciudades con elevada dotación de servicios de todo tipo. 2. Núcleos proveedores de servicios intermedios y especializados a entidades de jerarquía menor. 3. Núcleos con dotación de servicios básicos e intermedios y dependientes del exterior con respecto a los servicios especializados. 4. Núcleos con dotación de servicios básicos y altamente dependientes del exterior con respecto a los servicios intermedios y especializados.

3.2.2. La red de asentamientos del litoral oriental de Huelva - ámbito de Doñana

Lo primero que llama la atención de la red de asentamientos que presenta el litoral oriental onubense, es la sensación de vacío territorial que transmite el enorme ámbito de Doñana, en el que la densidad de los asentamientos de población y de las infraestructuras de comunicación es sensiblemente inferior a la que se observa en el sector occidental o en el resto de Andalucía²⁹. La mayoría de los núcleos de población y actividad que integran la malla urbana del ámbito se ubican en torno al corredor Sevilla-Huelva y en las proximidades de la aglomeración urbana de Huelva, sobre terrenos consolidados situados en la periferia de los espacios marismeños y forestales.

Este patrón de distribución espacial de los asentamientos, que se explica por la especial hostilidad del medio natural y las dificultades de explotación económica que presenta el in-

²⁹ Según datos de la CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2000:2, pág. 69), la ocupación del ámbito es muy baja, con una densidad de un núcleo habitado por cada 118 kms.², frente a los 43 kms.² observados en la costa occidental de Huelva, o los 35 kms.² en el conjunto de Andalucía. Se trata además de núcleos de tamaño mediano y pequeño, predominando los que oscilan entre los 2.000 y los 5.000 habitantes.

terior de este ámbito, sólo es quebrado a partir de los años sesenta del pasado siglo, una vez que se inicia el proceso de colonización agraria de las marismas del Guadalquivir y comienza el aprovechamiento turístico del litoral. Es entonces cuando se crean una serie de poblados en terrenos forestales, que se constituyen como asentamientos de carácter permanente para los colonos y sus familias, además de producirse la implantación de dos núcleos urbano turísticos costeros, Matalascañas y Mazagón, con un carácter marcadamente estacional en cuanto a población y actividad.

El dibujo final resultante será el de una malla urbana reforzada en sus flancos norte y oeste, y con recientes implantaciones en el área central y meridional del ámbito (en los terrenos forestales y el espacio costero), lo cual certifica el proceso de “avance hacia el sur por parte de los municipios litorales con cabeceras interiores, un hecho que no ha logrado revertir de forma significativa la situación de desequilibrio previamente existente” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:2, pág. 52).

La estructura y el funcionamiento del sistema de asentamientos están determinados por el escaso peso poblacional de la mayoría de los núcleos, a excepción de los situados en la franja norte y en el sector oeste del ámbito. Esta circunstancia explica el hecho de que los arcos fundamentales que soportan las relaciones interurbanas existentes en el sistema, sean los que conectan los nodos del corredor norte y del sector oeste entre sí, a los que habría que añadir los ejes de penetración hacia los dos núcleos urbano turísticos del litoral y la conexión entre éstos. De esta forma, se configura una estructura de forma cuadrangular que soporta la mayoría de las relaciones interurbanas del ámbito, quedando los asentamientos ubicados en el interior de ese cuadrilátero en una situación marcada por el escaso nivel de interrelación con el resto de los núcleos.

Esto da pie a la afirmación ampliamente difundida de que el ámbito “carece de una sólida estructura interna cohesionada” (ibidem, pág. 136), lo cual se percibe aún más si se analizan las jerarquías urbanas, los niveles de centralidad y la delimitación de las áreas de influencia de los núcleos. De hecho, se demuestra la inexistencia de un centro articulador claro en el ámbito³⁰, un núcleo que aglutine, en mayor medida que otros, funciones y servicios de rango intermedio, generándose de esta forma varias áreas de influencia correspondientes a los diferentes núcleos que proveen servicios supramunicipales.

Sí se percibe, a una escala pequeña, la conformación de dos grandes ejes con un acusado nivel de integración interna entre sus núcleos y un funcionamiento unitario: el eje Bollullos-Matalascañas y el eje Moguer-Mazagón³¹. En el primero de ellos, el constituido por los núcleos de Bollullos, Almonte, El Rocío y Matalascañas, las dos primeras entidades comparten cierta cuota de centralidad, aunque el núcleo que verdaderamente ocupa una posición de mayor jerarquía urbana en relación a este eje es Sevilla, la capital regional, a la que acuden habitualmente los habitantes del ámbito para satisfacer sus necesidades de servicios públicos y privados especializados. El segundo eje es el conformado por los núcleos de Moguer, Palos y

30 En los propios documentos de planificación de la administración regional se afirma que “Almonte, que podría cumplir este papel, no ha podido consolidar funciones de servicios especializados y reforzar su incipiente centralidad debido a su posición excéntrica y, sobre todo, a su relativo alejamiento del corredor de comunicaciones Huelva-Sevilla y a la propia disposición de la red de carreteras” (ibidem, pág. 71).

31 Ambos ejes se caracterizan por experimentar en la actualidad un importante dinamismo socioeconómico (demográfico, productivo, urbano y constructivo), protagonizado en el primer caso por el desarrollo del sector agrícola y el turismo, mientras que en el segundo se añade el sector industrial a las actividades citadas.

Mazagón, en el que de nuevo se observa una situación parecida a la del caso anterior: Moguer y Palos de la Frontera se reparten funciones y servicios básicos y algunos intermedios, mientras que Huelva, la capital provincial, es el núcleo que centraliza los servicios especializados y ejerce de centro de mayor nivel jerárquico en relación a ese eje.

Pero quizá lo que más interese, al objeto de esta tesis, sea el análisis del rango y las funciones desempeñadas por los núcleos turísticos, en el contexto del sistema de asentamientos descrito. Estos núcleos, como en el caso de la costa occidental, se caracterizan esencialmente por la estacionalidad de su población y sus actividades, lo cual les otorga una situación paradójica: mientras que en verano son los núcleos más importantes del ámbito en términos demográficos, económicos y de demanda de servicios públicos y privados, en invierno sufren el ostracismo derivado de su inactividad. Esta situación produce desajustes importantes en el funcionamiento del sistema de asentamientos, con episodios de basculación de las relaciones y las necesidades dotacionales hacia el litoral en época estival, frente al escenario de desconexión y escasa interacción de esos núcleos con el resto de los componentes del sistema de asentamientos durante la temporada baja.

Si esta situación es palpable en el caso de Matalascañas, que pasa de cerca de 100.000 residentes temporales en verano a menos de 1.000 permanentes en invierno, es más matizada en el caso de Mazagón, que debido a su cercanía a Huelva, ha visto incrementar en los últimos años su población permanente, al ser utilizado como lugar de residencia habitual por parte de un buen número de personas que trabajan en Huelva.

Aún más disfuncional es la situación de los pequeños poblados forestales de colonización que, aunque cercanos a la costa y con ciertas posibilidades de recuperación vinculadas a sus potencialidades paisajísticas, medioambientales y turísticas, sufren una situación de fuerte desconexión con respecto al resto del sistema de asentamientos, lo cual se deriva del declive de las actividades que originaron su construcción y de su actual situación de abandono.

En definitiva, se puede concluir que el sistema de asentamientos presenta un escaso nivel de articulación interna, constatándose una acusada orientación hacia el exterior por parte de los núcleos que lo integran, de modo que las principales relaciones internúcleos se establecen con las grandes aglomeraciones urbanas situadas fuera del ámbito, más que con los núcleos próximos, hecho que se debe a los buenos niveles de accesibilidad y a la dotación de funciones urbanas de primer nivel o especializadas que aquéllas presentan.

3.3. La dotación de equipamientos públicos

Los patrones de organización descritos para las redes de asentamientos consideradas, van a determinar los niveles funcionales de los núcleos y a condicionar la dotación y distribución de los equipamientos y servicios, tanto generales, como de interés para la actividad turística. La inexistencia de centralidades claras, el solapamiento de áreas de influencia y el reforzamiento del papel de las grandes aglomeraciones externas en relación a los sistemas urbanos, se completa con una situación más que deficitaria de los núcleos turísticos en lo que se refiere a la dotación de servicios y equipamientos.

En ese sentido, el problema surge fundamentalmente del planteamiento dominante en los procesos de desarrollo inmobiliario turístico en relación a dichos elementos, a los que se considera accesorios; a tal respecto, en la mayoría de las ocasiones, los equipamientos y servicios tienen un carácter secundario frente a lo fundamental del negocio: las viviendas. Las insuficiencias que plantea “el diseño tradicionalmente cicatero de las urbanizaciones turísticas en relación a la dotación de equipamientos” (MARCHENA y VERA, 1995), se agravan con la densidad e intensidad de la ocupación estacional, lo cual da lugar a situaciones deficitarias y de incomodidad que repercuten de forma negativa sobre la calidad y la imagen del destino.

En general, en los nuevos proyectos, a diferencia de los núcleos turísticos tradicionales, se observa una mayor atención a la dotación de servicios, equipamientos e infraestructuras, opción que se plantea como estrategia básica de diferenciación cualitativa y para lograr la captación segmentos medios y altos de la demanda. Sirva de nuevo como ejemplo el complejo de Islantilla, que contempla variados servicios y equipamientos, tanto generales como turísticos, entre los que destacan el centro comercial y de ocio³², instalaciones formativas, equipamientos deportivos, dotaciones medioambientales, áreas recreativas, etc.

Dejando de un lado la casuística particular que presentan los diferentes núcleos que se localizan en la zona objeto de estudio y ante la necesidad de planteamientos más generales y a la vez más completos, a continuación se realiza un análisis sectorial de las distintas dotaciones y servicios que integran el sistema de equipamientos del ámbito, que ofrece como resultado las consideraciones que a continuación se exponen.

3.3.1. Equipamientos y servicios sanitarios

Las dotaciones sanitarias que dan servicio a la población de los núcleos del litoral onubense reflejan una situación dual, caracterizada por la suficiencia en términos generales de los equipamientos de asistencia primaria, y las deficiencias detectadas en algunos núcleos en lo que respecta a la accesibilidad a los servicios de urgencia y especializados, principalmente por motivos de distancia.

En el tramo oriental de la costa se distinguen dos zonas básicas de salud servidas por tres centros (el centro de salud de Almonte, el de Moguer y el de Palos de la Frontera, véase cuadro 3.2), los cuales cubren las necesidades de atención primaria de todos los núcleos de este sector, incluidos los de carácter turístico. Los problemas se circunscriben a la asistencia especializada, que exige desplazamientos hasta la ciudad de Huelva, circunstancia que si bien no implica grandes contratiempos en términos de accesibilidad para los núcleos más cercanos a la capital provincial (Moguer, Palos o incluso Mazagón), sí se convierte en un grave problema en el caso de los núcleos turísticos localizados en el sector más oriental (sobre todo Matalascañas, aunque también El Rocío).

En lo que se refiere a la cobertura de las necesidades sanitarias más elementales de la población estacional que se localiza en los núcleos con funcionalidad turística, se observa la existencia de tres consultorios, los de Matalascañas, El Rocío y Mazagón, que son reforzados

32 Es interesante destacar como el centro comercial y de ocio se ha convertido en uno de los equipamientos más importantes de esa naturaleza de todo el litoral onubense, puesto que ofrece desde las prestaciones más básicas (supermercados, tiendas, bares y restaurantes), hasta servicios de ocio especializados con una creciente jerarquía a nivel comarcal y provincial (sala multicines, servicios deportivos, de animación, de salud, de estética, etc.).

durante la temporada estival con personal de apoyo y ampliación de horarios. Sin embargo, este hecho no llega a solventar las necesidades que se advierten en estas entidades, tal y como refleja la opinión mayoritaria de los usuarios turísticos de Matalascañas y Mazagón, quienes señalan su insatisfacción con las dotaciones sanitarias, debido sobre todo a la saturación de los consultorios y a la insuficiencia de los servicios de urgencia³³.

Por su parte, en el litoral occidental de Huelva, el equipamiento y los servicios sanitarios básicos ofrecen una aceptable cobertura gracias a los cinco centros de salud ubicados en cada una de las cabeceras municipales del área, destacándose como principal problema la inadecuada accesibilidad en tiempos desde el extremo occidental del ámbito (caso de Ayamonte o Isla Canela) hasta los hospitales más cercanos, los de Huelva, que exigen recorridos superiores a los 30 minutos. Además, resulta ineludible hacer referencia a las deficiencias detectadas en lo que se refiere al servicio sanitario dispensado a la población estacional de los complejos turísticos de Isla Canela, El Portil y, en especial, del tramo Urbasur-Islantilla-La Antilla, sector este último en el que se puede llegar a concentrar una población estival superior a las 100.000 personas, lo cual da lugar a graves episodios de saturación en el consultorio de La Antilla.

Cuadro 3.2. Dotaciones sanitarias en los municipios costeros de Huelva (exceptuando la capital provincial).

Distrito sanitario Condado-Campaña			
Zona Básica de Salud	Centros de Salud	Consultorios	Población servida (Pobl. de derecho)
Almonte	Almonte	El Rocío; Matalascañas	19.641
Campaña Sur	Moguer; Palos de la Frontera	Mazagón	25.149
Distrito sanitario Huelva-Costa			
Zona Básica de Salud	Centros de Salud	Consultorios	Población servida
Punta Umbría	Punta Umbría	-	13.736
Cartaya	Cartaya	El Rompido	15.480
Lepe	Lepe	La Antilla; Villablanca; S. Silv. Guzmán	22.709
Isla Cristina	Isla Cristina	La Redondela	19.875
Ayamonte	Ayamonte	Pozo del Camino; Punta del Moral	18.001

Fuente: página web de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía, 2006.

3.3.2. Equipamientos y oferta cultural

La presencia de equipamientos y actividades de tipo cultural ofrece un panorama más que aceptable en los municipios del litoral onubense. Partiendo de la base de la existencia de enclaves de gran interés histórico y cultural en núcleos como Moguer, Palos de la Fron-

33 Estas opiniones se observan tanto en las encuestas realizadas por la consultora Prointec-Planta S.A. para el estudio encargado por la Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pymes y Turismo Andaluz S.A. (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997), como en las realizadas en el marco de esta tesis doctoral durante los veranos de los años 2003 y 2004.

tera o Ayamonte, los municipios de la zona han sabido enriquecer y diversificar la oferta de instalaciones y atractivos culturales mediante estrategias que van desde la puesta en valor de determinados recursos patrimoniales de jerarquía menor (rehabilitación de molinos de marea y torres almenaras, creación de pequeños museos locales), hasta el desarrollo de modernos equipamientos en las áreas turísticas o sus proximidades (complejo multicines de Islantilla o instalaciones didáctico-científicas del Parque Dunar de Matalascañas).

Sin lugar a dudas, la mayor densidad de dotaciones culturales se observa en el área central de la costa onubense, en torno al entramado que conforman los lugares colombinos. El municipio de Palos de la Frontera es el que cuenta con los mayores y mejores equipamientos culturales, entre los que destacan, especialmente, el complejo multifuncional del Foro Iberoamericano de La Rábida³⁴ y la Sede Iberoamericana de la Universidad Internacional de Andalucía. Si la dotación de instalaciones es considerada más que suficiente en el propio planeamiento urbanístico de Palos, en lo que respecta a la programación de actividades se afirma que podrían aumentarse los esfuerzos, sobre todo en lo que se refiere a la utilización de los equipamientos del Foro, que en la actualidad centra la mayor parte de su actividad en el Festival de Cine Iberoamericano y en el Festival de Folklore Iberoamericano, además de la celebración de algunos conciertos de forma aislada. Por su parte, la Sede Universitaria de La Rábida ha experimentado en los últimos años una importante transformación, pasando de ofrecer actividades formativas y de tipo lúdico principalmente en período estival (caso de los cursos de verano), a desarrollar programas de mayor entidad y nivel de especialización a lo largo de todo el año (maestrías, cursos de doctorado, estancias para investigadores y profesores, etc.).

El municipio de Moguer también cuenta con equipamientos culturales de alcance subregional, como la Casa Museo de Juan Ramón Jiménez o el Museo Diocesano, mientras que Almonte, a pesar de su mayor entidad demográfica y jerarquía funcional, es el municipio peor dotado del sector oriental de la costa, con apenas una biblioteca y una casa de la cultura en la cabecera municipal. Esta situación se muestra aún más grave en los núcleos netamente turísticos, cuyos equipamientos socioculturales de carácter público son prácticamente inexistentes, a excepción de los anecdóticos equipamientos de tipo museístico en El Rocío (museo vinculado a la Virgen y su romería) y en Matalascañas (Museo del Mundo Marino, junto al Parque Dunar), mientras que en Mazagón las dotaciones de tipo cultural brillan por su ausencia.

En el sector occidental de la costa, el equipamiento cultural presenta una relación suficiente entre dotaciones y estándares deseables³⁵, constatándose como deficiencia más acusada la inexistencia de museos o instalaciones análogas que pongan en valor los recursos patrimoniales y naturales de la zona. En este sentido destacan algunos proyectos en los nuevos complejos turísticos, como la creación de un Centro de Interpretación del Litoral en Islantilla

34 Esta instalación, pensada para la celebración de actos públicos de carácter cultural y actividades congresuales, cuenta con un auditorium al aire libre con capacidad para 4.000 personas, una plaza pública de 7000 mts.², una sala principal de exposiciones de 716 mts.² y un conjunto de salas menores con capacidad para 539 asistentes.

35 Se ha consultado a este respecto la información proporcionada por la última *Encuesta sobre Infraestructuras y Equipamientos Locales* (MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, 2000) y se ha utilizado como estándar para establecer conclusiones la propuesta realizada por la Asociación Nacional de Bibliotecarios y Archiveros en relación a la superficie aconsejable de equipamientos culturales (0,05 m² por habitante permanente). En todos los municipios, excepto Ayamonte, la superficie actual en funcionamiento supera los niveles mínimos exigibles, pero hay que destacar que estos cálculos se realizan sobre la base de la población residente habitual, que es ampliamente desbordada en época estival.

y de un Ecomuseo de la Marisma en Isla Cristina. Pero quizá la operación más emblemática de los últimos años sea el centro comercial y de ocio de Islantilla, en el que la sala multicines se ha convertido en una instalación de referencia a nivel comarcal y provincial; no en vano ya se llevan celebradas siete ediciones del Festival de Cine Inédito de Islantilla, con destacada repercusión a nivel regional. Por el contrario, la situación más deficitaria se observa en Punta Umbría, que tiene escasas instalaciones culturales y una programación exigua, a pesar del volumen de población estacional que soporta en verano.

3.3.3. Equipamientos deportivos

Los equipamientos deportivos de uso público muestran una dotación suficiente en todos los municipios de la costa onubense, con la presencia generalizada de complejos polideportivos, instalaciones específicas (caso de las piscinas municipales) y pequeñas pistas, en la mayoría de las cabeceras. Las infraestructuras deportivas existentes cubren adecuadamente las necesidades más básicas de la población permanente del área, siendo más evidentes las carencias con las que se encuentra la población estacional de los asentamientos urbano turísticos.

Cuadro 3.3. Equipamientos deportivos de uso público en los núcleos turísticos de la costa de Huelva.

Núcleo / Dotaciones	Polideportivos municipales	Piscinas	Pistas de tenis	Campos de fútbol	Otras dotaciones ⁽¹⁾	Equipamientos especializados ⁽²⁾
Matalascañas	0	0	1	1	2	1
El Rocío	1	0	0	0	1	0
Mazagón	1	0	0	1	1	1
La Rábida	0	0	0	1	1	0
Punta Umbría	2	2 ⁽³⁾	4	5	7	1
El Portil	0	0	0	0	1	0
El Rompido	0	0	0	1	0	1
Nuevo Portil	0	0	0	0	0	2
La Antilla	0	0	0	1	0	0
Islantilla	0	0	0	0	0	2
Isla Cristina	1	1	4	3	6	1
La Redondela	0	0	0	0	0	0
Ayamonte	2	0	4	2	4	1
Isla Canela	0	0	0	0	0	1
Punta Moral	1	0	0	0	0	0
TOTAL	8	4	13	15	23	11

Fuente: Diputación Provincial de Huelva, 2003. (1) Se incluyen pistas de pádel, de atletismo, de patinaje, campos de petanca, etc. (2) Se incluyen principalmente campos de golf, instalaciones náutico-deportivas y otros equipamientos especializados como circuitos, parques acuáticos, etc. (3) Se trata de las dos piscinas de la Residencia de Tiempo Libre de Punta Umbría.

A tal respecto, se da el caso de entidades que apenas cuentan con instalaciones deportivas, ni generales ni especializadas, como ocurre en El Portil, El Rompido o La Antilla, mientras que en otros núcleos se ha producido en los últimos años la implantación de equipamientos especializados de última generación con la intención de captar nuevos segmentos de demanda turística con mayores niveles de gasto. Este sería el caso de los campos de golf

de Islantilla, Isla Canela, Nuevo Portil o Matalascañas, las instalaciones náuticas de Mazagón, Isla Cristina y Punta del Moral, o el centro de alto rendimiento de Islantilla, cuya utilización es demandada por diversas federaciones nacionales (en especial las de golf), para la preparación invernal de sus deportistas de élite. No se abundará en estos momentos en la descripción y análisis de estos equipamientos, puesto que ya que se hace referencia a ellos en otros capítulos de esta tesis doctoral (véase el capítulo 6).

Por otra parte, sería oportuno hacer una breve referencia en este momento a la relativa especialización del núcleo de El Rocío (Almonte) en actividades turístico-deportivas relacionadas con el caballo, lo cual ha dado lugar a la aparición y consolidación de diversos equipamientos ecuestres en los que se ofrecen variadas posibilidades (cursos de formación, realización de recorridos, cuidado de caballos, etc.), cuestión que será retomada con mayor profundidad más adelante. De todas formas, a pesar de estas nuevas tendencias, se podría afirmar que todavía faltan instalaciones deportivas con atractivo o sentido turístico que aprovechen suficientemente las enormes potencialidades que ofrece el litoral onubense, lo cual se pone de manifiesto en los diagnósticos realizados hasta el momento por parte de los agentes implicados en la planificación y gestión de la actividad turística³⁶.

3.3.4. Espacios libres y zonas verdes

La dotación de espacios libres y grandes zonas verdes aptas para la realización de actividades de ocio y recreativas cuenta con una amplia presencia en la costa onubense. Numerosos ámbitos protegidos, extensas playas y pinares costeros, conforman el sistema de espacios libres y verdes del ámbito litoral, lo cual aporta un enorme caudal de posibilidades para el desarrollo de actividades recreativas y en contacto con la naturaleza por parte de la población permanente y la población estacional turística (consúltense para profundizar en este tema los capítulos 6 y 8). Otra cuestión sería la referida a la dotación de este tipo de recursos en el interior de los núcleos, situación que no ofrece diferencias significativas con respecto a otros ámbitos del litoral andaluz o español, y que se caracteriza por la escasez de espacios no edificados, zonas verdes urbanas y áreas de juego.

El sector oriental de la costa, articulado en torno a Doñana, es el que presenta un sistema de espacios libres y verdes mejor definido, acompañado de sus correspondientes equipamientos e instalaciones de distinto tipo para hacer efectivo su uso (centros de recepción, oficinas de información, equipamientos expositivos y didácticos, áreas de descanso y recreo, etc.). Este escenario a escala comarcal contrasta con la situación que presentan los núcleos urbano turísticos (Mazagón y Matalascañas), donde se observa una exigua presencia de zonas verdes y espacios abiertos para uso y disfrute de la población permanente y visitante.

Ante las necesidades detectadas, se han puesto en marcha iniciativas tendentes a la integración de determinadas áreas naturales circundantes en los sistemas generales de espacios libres

36 En el Informe de Prointec-Planta S.A. (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997, pág. 81) se afirma que en la costa onubense se localizan “municipios que cuentan con numerosos espacios libres de importancia paisajística, además de playas, y de hecho son éstos los espacios donde la población puede llevar a cabo sus actividades de recreación al aire libre”. Por su parte, en el *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003 pág. 126), se señala que el ámbito litoral cuenta con una importante concentración de espacios libres y de valor natural que “posibilitan la práctica de actividades ecoturísticas, deportivas y recreativas”.

de dichos núcleos; unas áreas que, por lo general, se encontraban totalmente desvinculadas, espacial y funcionalmente, de los propios asentamientos. Sirva como ejemplo la decisión de incorporar el pinar municipal de Mazagón al sistema de espacios verdes del núcleo urbano turístico del mismo nombre, tomada en 2002 por parte del Ayuntamiento de Moguer.

Una situación diferente es la que se observa en el sector occidental de la costa, donde a pesar de la existencia de una densa red de espacios naturales protegidos, apenas se cuenta con áreas e instalaciones recreativas que hagan posible su uso y disfrute por parte de la población local y los visitantes; además, también se detectan deficiencias importantes en cuanto a oficinas de información y centros de visitantes, equipamientos que juegan un papel esencial en la difusión y promoción de los valores de estas áreas.

En lo que sí se advierten similitudes con respecto al litoral de Doñana es en lo que se refiere a la tradicional función recreativa de los pinares costeros, que está siendo reforzada y ordenada por el planeamiento actual (caso de Isla Cristina y su parque litoral), a lo que habría que unir la consolidación de Campo Común de Abajo como área recreativa de rango metropolitano para Huelva y su entorno. En sentido negativo destaca la escasez de parques y zonas verdes en el interior de los núcleos, situación que se refleja claramente en las encuestas realizadas, en las que se cita repetidamente este problema para los casos de Isla Cristina, Punta Umbría y Ayamonte (las cabeceras litorales con mayor peso turístico), además de señalarse para los núcleos y urbanizaciones turísticas construidas a lo largo de las últimas décadas del pasado siglo (El Portil, El Rompido, La Antila, Urbasur, etc.³⁷).

3.3.5. Equipamientos comerciales

Los datos sobre actividad económica consultados para la elaboración de este apartado (INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA, 2005 y SERVICIO DE ESTUDIOS DE LA CAIXA, 2005³⁸) demuestran que el nivel de dotaciones comerciales que presentan los municipios del litoral onubense supera sensiblemente las medias observadas en el ámbito provincial y regional, situación que se da con mayor claridad en el caso de los municipios de la costa occidental, donde se constata una mayor entidad y dinamismo del sector terciario en general y del subsector comercial en particular.

En el tramo oriental de la costa (municipios de Almonte, Moguer y Palos de la Frontera), se localizaban en el año 2005 en torno al 10 % de los establecimientos comerciales de la provincia³⁹, un total de 1.206 establecimientos de los que 215 eran de tipo mayorista y 991 minoristas, destacándose cierto nivel de concentración de los agentes mayoristas en Moguer (117 establecimientos) y la mayor presencia de comercios minoristas en el municipio de Almonte (497 establecimientos). En términos globales, se contabiliza una superficie cercana

37 Algunas de estas urbanizaciones ni siquiera disponen de una pequeña plaza para uso y disfrute de residentes y turistas, ni por supuesto tampoco cuentan con dotaciones de zonas verdes o áreas de juego. En sustitución de tales componentes urbanos, la playa, el paseo marítimo (cuando existe) y las calles comerciales (no siempre presentes en todas las urbanizaciones), son los elementos que ejercen la función de espacio libre para favorecer el tránsito y el recreo de la población.

38 En concreto se han consultado el *Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía* (IEA, 2005) y el *Anuario Económico de España* (SERVICIO DE ESTUDIOS DE LA CAIXA, 2005).

39 Los datos sobre establecimientos comerciales se calculan a partir del número de actividades o licencias comerciales sujetas al impuesto de actividades económicas (IAE). Dichas actividades se corresponden con las que el INE establece en su Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE).

a los 100.000 m² dedicada al comercio minorista entre los tres municipios, que en términos relativos supone el 11 % de la cuota provincial, todo lo cual pone de relieve la aceptable dimensión de las dotaciones comerciales en este subámbito, un área en la que el pequeño comercio de tipo familiar ha ido perdiendo peso en favor de la rápida expansión de los supermercados⁴⁰, pero en la que todavía no se han impuesto de forma rotunda las grandes superficies (sólo existe una en Almonte, mientras que Moguer y Palos quedan bajo el área de influencia de los hipermercados ubicados en la periferia de la capital provincial).

Por lo que se refiere a la costa occidental, resulta aún más evidente el peso específico del equipamiento comercial, lo cual es resultado del dinamismo económico de este ámbito, que ha observado un gran desarrollo de los servicios comerciales en todos sus municipios, llegando a niveles de total autosuficiencia en la mayoría de ellos, salvo en los casos de Punta Umbría y Cartaya (que dependen funcionalmente de la capital provincial). De nuevo, el número de establecimientos comerciales que se localizan en los diversos municipios que componen el subámbito supera la ratio provincial y regional, lo cual se refleja en unas cifras de actividades mayoristas y minoristas y en unos índices comerciales que se encuentran entre los más altos de la provincia⁴¹. Esta situación no se produce de igual forma en el caso de las grandes superficies, en las que la dependencia de la capital provincial es destacable.

Cuadro 3.4. Actividades comerciales y de restauración en los municipios del litoral de Huelva.

	Actividades mayoristas	Actividades minoristas	Superficie minorista	Índice comercial ⁽¹⁾	Actividades restauración y bares	Índice restaur. y bares ⁽¹⁾
Almonte	57	497	43.901	37	179	36
Moguer	117	314	25.295	32	109	25
Palos Fra.	41	180	23.849	16	57	10
Total Litoral Doñana	215	991	93.045	85	345	71
Punta Umbría	41	380	26.014	25	160	33
Cartaya	59	298	22.112	25	99	24
Lepe	90	521	56.219	43	188	76
Isla Cristina	96	453	37.580	38	166	34
Ayamonte	59	465	33.831	34	173	33
Total Litoral Occidental	345	2.117	175.756	165	786	200
Total provincia	1.691	10.490	885.698	936	3.208	849

Fuente: *Anuario Económico de España 2005* (Servicio de Estudios de la Caixa, 2006). (1) Estos índices se elaboran en función del impuesto de actividades económicas (IAE) correspondiente a las actividades comerciales y al sector de restauración y bares, respectivamente; su valor refleja el peso relativo (en tanto por cien mil) de la actividad de cada municipio respecto al total de España, con base: total de euros de recaudación de impuestos (IAE) en España= 100.000 unidades.

40 En este sentido se destaca que los núcleos turísticos han experimentado un extraordinario aumento de las dotaciones de supermercados (Matalascañas y Mazagón), llegando a superar a los establecimientos localizados en las cabeceras municipales (Almonte, Moguer y Palos de la Frontera). No obstante, habría que señalar que la mayoría de esos establecimientos tienen una actividad limitada en el tiempo, que se circunscribe a la temporada estival, siendo clausurados una vez que ésta termina hasta la llegada del nuevo período turístico.

41 El número de establecimientos mayoristas asciende a 345, los comercios minoristas suponen 2.117 establecimientos (alrededor del 20% de las dotaciones de la provincia), lo cual se traduce unos índices comerciales municipales que tienen como máximos exponentes a Lepe (40), Isla Cristina (38) y Ayamonte (34), que se sitúan entre los cinco más altos de la provincia, junto con Almonte (37) y por supuesto la capital provincial (407).

Entre los diferentes municipios que integran este área, habría que destacar la especial importancia de la actividad minorista en Ayamonte, el núcleo con mayor tradición comercial de la costa, al cual se suman más recientemente Lepe y Cartaya, que han experimentado un rápido proceso de diversificación productiva y terciarización económica que se dirige a complementar su base económica agraria. Pero a pesar de la destacable presencia de equipamientos comerciales en la zona, las quejas se dejan sentir en las entrevistas realizadas a los diversos agentes implicados en el funcionamiento de la actividad turística, quienes destacan determinadas deficiencias, como son la escasez de determinados productos y la distancia excesiva a los grandes equipamientos comerciales en el caso de Isla Canela y La Antilla, o el problema de los precios excesivamente altos de los productos básicos en Isla Cristina e Islantilla, opinión que también aparecía para Mazagón y Matalascañas en el sector oriental de la costa.

Estas inquietudes, que se aprecian de manera especial entre la población estacional veraniega de los núcleos urbano turísticos tradicionales (en los que la capacidad de los equipamientos y servicios comerciales es ampliamente superada por la enorme afluencia de los visitantes estivales), no se perciben de igual forma entre los usuarios de los nuevos complejos turísticos (caso de Islantilla), donde las dotaciones de este tipo adquieren una notable dimensión y un destacable nivel de diversidad, produciéndose una inversión de la tendencia que obligaba a los veraneantes a recurrir a los servicios comerciales localizados en otros núcleos, para satisfacer sus necesidades de consumo.

3.3.6. Equipamientos turísticos

Las instalaciones y servicios con sentido estrictamente turístico (dotaciones recreativas y de ocio, y puntos de información turística) cuentan, en términos generales, con una débil presencia y un escaso desarrollo en los municipios de la costa onubense, pudiendo afirmarse que existe una situación deficitaria en determinadas dotaciones imprescindibles para la consolidación de un auténtico sistema turístico en el ámbito litoral.

La oferta recreativa es escasa en la mayoría de los núcleos turísticos tradicionales, donde apenas existen atractivos que complementen a la oferta alojativa, más allá del clásico entramado formado por bares, restaurantes y discotecas⁴². A ellos habría que sumar, en muy contadas ocasiones, la implantación de nuevos equipamientos con finalidad turística, que se erigen en los auténticos *productos estrella* de cualquier municipio turístico que se precie: nos referimos a los puertos deportivos y los campos de golf (véase el capítulo 6 de esta tesis doctoral). Quizá el núcleo de Matalascañas sea el que mejor ejemplifique los esfuerzos de las entidades turísticas maduras por revertir esa situación marcada por la escasez de la oferta recreativa y de ocio, situación que pretende ser superada mediante un esfuerzo de recualificación turística en el que juegan un papel importante los equipamientos deportivos y didáctico recreativos⁴³.

42 De hecho, esta escasez se refleja en los resultados de las encuestas que se manejan en esta investigación (tanto en la realizada por la consultora Prointec-Planta S.A. en 1997, como en la elaborada más recientemente por el propio autor de esta tesis doctoral). En la primera se concluye que el 92% de los usuarios de Matalascañas considera insatisfactoria la oferta recreativa, cifra que alcanza al 86% de los visitantes de Mazagón y al 76% de los de Isla Cristina. Entre los argumentos esgrimidos para justificar esa valoración, se cita de forma repetida "la escasa variedad de tipos y precios de la oferta existente". Quejas similares se observan en las encuestas realizadas durante los veranos de los años 2003 y 2004, especialmente en los enclaves de El Portil, El Rompido, La Antilla y Mazagón.

43 Las operaciones más emblemáticas las constituyen el campo de golf Dunas de Doñana y el Parque Dunar de Matalascañas.

Los planteamientos y la situación difiere en el caso de las operaciones urbano turísticas recientes, en las que los equipamientos y servicios turísticos especializados se convierten en uno de los principales elementos de atracción de la demanda, característica que distingue claramente a estos proyectos de los destinos tradicionales. Tanto las instalaciones náuticas como los campos de golf proliferarán en las nuevas urbanizaciones, que se articularán desde el punto de vista sectorial y promocional en torno a tales equipamientos, a los que acompañan otras dotaciones deportivas especializadas, centros comerciales y de ocio integrales, o instalaciones recreativas y didácticas. Un modelo que puede constatarse en complejos como los de Islantilla, Isla Canela o la reciente expansión de El Rompido y que se advierte en los proyectos todavía no ejecutados de Costa Esuri (Ayamonte), Punta Umbría o Castillo de La Luz (Mazagón).

Un ámbito espacial de características diferenciadas, que no encaja ni en el modelo descrito para los núcleos urbano turísticos tradicionales, ni en el seguido por las nuevas operaciones, es el que conforma la Unidad de Gestión de La Rábida, en la que se localizan importantes equipamientos con una incuestionable dimensión turística y que son gestionados de forma coordinada entre la Diputación Provincial y los municipios de Palos y Moguer (Monasterio de La Rábida, Muelle de las Tres Carabelas, Parque Botánico Celestino Mutis y Foro Iberoamericano). En esta unidad se han realizado actuaciones importantes en los últimos años, entre las que destacan, por su finalidad turística, la señalización de todo el entorno y la rehabilitación de la antigua oficina de turismo de La Rábida, iniciativa esta última que, por su excepcionalidad, no se corresponde con el auténtico grado de preocupación que este tema crucial despierta en los enclaves turísticos del litoral onubense, a decir verdad muy escaso.

De hecho, los puntos de información turística brillan por su escasez o por su deficiente actividad. A nivel municipal, sólo Almonte⁴⁴, Punta Umbría e Isla Cristina disponen de oficinas de información turística permanentes y con un funcionamiento eficiente, mientras que Palos de la Frontera, Lepe y Ayamonte cuentan con oficinas que funcionan de forma temporal en sus núcleos turísticos. En el resto de entidades con actividad turística no existen infraestructuras adecuadas para satisfacer una de las necesidades básicas del turista: la información. Por lo que respecta a los espacios naturales protegidos, los enclaves del sector oriental son los que se encuentran mejor dotados, con la presencia de varios puntos de información permanente tanto en el Parque Nacional (4 oficinas), como en el Parque Natural de Doñana (3 oficinas). En el sector occidental, sólo el Paraje Natural Marismas del Odiel cuenta con oficina de información permanente, frente a las deficiencias de funcionamiento de otros espacios protegidos (caso de la Laguna de El Portil), o la simple inexistencia de este tipo de dotaciones.

Finalmente, la dotación de los equipamientos de playa puede calificarse de aceptable en la mayoría de los casos, situación que supone una evidente mejora con respecto al escenario observado hace tan sólo una década, una circunstancia que es el resultado de los importantes esfuerzos públicos realizados en los últimos años y en los que el impulso de la administración regional y la

⁴⁴ Almonte cuenta con tres oficinas, una en la cabecera municipal, otra en el núcleo de El Rocío y otra en Matalascañas. Las tres funcionan durante todo el año, aunque las dos primeras en horario de mañana y la tercera durante todo el día. Es interesante destacar que, aunque exista una buena valoración general por parte de los empresarios y usuarios turísticos (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997), se advierten algunas quejas relativas a la inadecuación de los horarios, la escasez de información impresa, o “la falta de conocimiento de idiomas por parte del personal”, comentario este último referido a Matalascañas.

colaboración con las entidades municipales han sido aspectos decisivos⁴⁵. Sólo se aprecian ciertas deficiencias en las playas más alejadas de los núcleos de población (las cuales presentan una difícil gestión cotidiana de equipamientos y servicios por parte de los ayuntamientos), o en aquellas ubicadas en espacios naturales protegidos (afectadas por normas específicas que limitan la implantación de dotaciones y condicionan su uso público) (véanse los capítulos 2 y 8).

Como recapitulación final del apartado referido a la dotación de equipamientos, podría afirmarse la existencia de una situación de escasez de determinados equipamientos y servicios en la mayoría de los núcleos turísticos del litoral onubense, circunstancia que se agrava con el fenómeno de la estacionalidad de la actividad, que hace más perceptibles esos déficits durante la temporada de máxima afluencia de visitantes. Las necesidades más evidentes se aprecian en relación a la dotación de espacios libres y verdes en el interior de los núcleos, los servicios sanitarios, los equipamientos comerciales especializados, la oferta recreativa y los servicios de información turística.

El origen de esta situación reside, en gran medida, en el modo de implantación y funcionamiento de los desarrollos inmobiliario turísticos tradicionales, en los que habitualmente se ha prestado escasa atención a la dotación de equipamientos públicos y se han centrado los esfuerzos en asegurar el éxito del negocio privado: la construcción y venta de viviendas de uso turístico. Esta lógica de actuación está siendo modificada en los proyectos de reciente construcción, sobre todo como consecuencia de la existencia de una planificación (tanto turística, como territorial y urbanística) más exigente con los aspectos dotacionales.

4. EL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

Con relación al sistema de abastecimiento de agua, la costa onubense presenta una situación relativamente compleja y caracterizada por la fragmentación territorial, lo cual es resultado de la compartimentación del espacio litoral entre dos cuencas hidrográficas: la del río Guadiana (sectores occidental y central de la costa) y la del río Guadalquivir (sector oriental). Esto implica, además de la existencia de importantes diferencias en términos físico-ambientales y de disponibilidad de recursos entre ambas zonas, la implementación de estrategias de gestión diferenciadas y adaptadas a las distintas circunstancias por parte de los organismos involucrados en la gestión del agua.

En virtud de dicha situación, se ha considerado oportuno el tratamiento independiente de ambos subámbitos, a la vista de las peculiaridades naturales, administrativas y socioproductivas que presentan cada una de las unidades de gestión identificadas.

45 Uno de los instrumentos de política turística regional que mayores efectos positivos ha tenido sobre la dotación de equipamientos de las playas andaluzas ha sido el denominado *Plan de Playas de Andalucía* (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 1998 y 2003:1), iniciado en el año 1998, con un carácter plurianual y dotado con una financiación de diez millones de euros para el período 2003-2006.

Mapa 3.5. Sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y transferencia de residuos.



Fuente: elaboración propia.

4.1. La unidad de gestión correspondiente a la cuenca del río Guadiana

Este área comprende toda la vertiente occidental de la costa (el tramo comprendido entre Huelva y Ayamonte), además de los municipios de Moguer y Palos de la Frontera, situados al este de la capital provincial y vinculados al río Tinto. El espacio en su conjunto se integra dentro del sector Guadiana II y se subdivide en las zonas 7, 8 y 9 del citado sector, correspondientes respectivamente a los subsistemas Carreras-Piedras, Punta Umbría y Odiel-Tinto.

El área considerada no cuenta en la actualidad con problemas de disponibilidad de recursos, sino que por el contrario presenta una situación excedentaria. A ello ha contribuido de forma decisiva la ejecución del sistema Chanza-Piedras, que dota de agua a una parte importante de la población y las actividades productivas de toda la cuenca. El elemento clave de dicho sistema es la presa del Chanza (sobre el afluente del mismo nombre en la margen izquierda del Guadiana) y que cuenta con una gran capacidad de regulación. El destino final del agua apresada es el embalse del río Piedras, desde donde se distribuyen los recursos hacia la mayor parte de los municipios costeros⁴⁶, incluida Huelva capital.

46 Los municipios que no se abastecen de recursos regulados procedentes del sistema Chanza-Piedras son dos: por una parte Palos de la Frontera, que se nutre de aguas brutas de carácter superficial correspondientes al sistema hidrológico de la costa de Huelva; y por otra parte Almonte, que se encuadra dentro del sistema de gestión

Los recursos disponibles en el sector Guadiana II rondan los 360 hm.³/año, procedentes en su mayoría del sistema Chanza-Piedras (300 hm.³/año), a los que se suman los correspondientes al acuífero nº 25 Ayamonte-Huelva (60 hm.³/año) y los recursos marginales procedentes del resto de la red fluvial y de los retornos de los diferentes usos.

Frente a los datos de disponibilidad expuestos, las demandas se sitúan en torno a los 200 hm.³/año, la mayoría en relación con los aprovechamientos agrícolas, que suponen el 85 % del consumo de agua. El resultado final es un escenario excedentario, en el que el superávit se sitúa en la actualidad por encima de los 100 hm.³/año, circunstancia que en el futuro evolucionará de forma aún más positiva, como consecuencia de las nuevas actuaciones infraestructurales previstas⁴⁷.

A la suficiente disponibilidad de recursos y la reciente implantación de infraestructuras de regulación y almacenamiento de gran capacidad, habría que añadir como tercer aspecto decisivo en el funcionamiento del sistema de abastecimiento de este sector, la creación de un organismo mancomunado para la gestión de las infraestructuras y los servicios ligados a la provisión de agua para usos urbanos e industriales. La Mancomunidad de Aguas de la Costa de Huelva (a través de la empresa GIAHSA) es la responsable de la organización de la red de abastecimiento y saneamiento, que se articula en torno a tres subsistemas de gestión que a continuación se detallan:

- El subsistema Carreras-Piedras, que abarca desde Ayamonte a La Antilla y se organiza en torno a la ETAP de Lepe (con capacidad de abastecimiento para 200.000 habitantes) y las EDAR de Ayamonte, La Antilla e Isla Cristina (con servicio para 250.000 habitantes).
- El subsistema Punta Umbría-El Rompido, que abarca el tramo comprendido entre esas dos poblaciones y que se compone de la ETAP de Aljaraque (150.000 habitantes) y las EDAR de Punta Umbría y El Rompido (110.000 habitantes).
- El subsistema Odiel-Tinto, dentro del cual se engloban los municipios de Moguer y Palos y que se encuentran servidos por la ETAP del Tinto (150.000 habitantes) y las EDAR de Palos de la Frontera, La Rábida y Mazagón (200.000 habitantes).

La gran mayoría de los núcleos que forman parte del ámbito analizado, se encuentran conectados a alguno de los tres subsistemas citados a través de conducciones, depósitos de almacenamiento, estaciones de bombeo y redes de distribución; pero hay que señalar que todavía quedan algunas entidades que se abastecen a través de pozos y sondeos, lo cual es evaluado de forma especialmente negativa por parte de los organismos de gestión, que tienen entre sus objetivos principales la integración de todos los asentamientos en un sistema de abastecimiento unitario (evitando de esta forma el desarrollo de estrategias aisladas y la excesiva presión sobre los recursos subterráneos).

De los diferentes usos del agua que se observan en el área, al objeto de esta investigación interesan de forma especial los consumos urbanos en general y los turísticos en

de aguas del Condado, además de captar recursos del acuífero Almonte-Marismas (perteneciente al ámbito de gestión de Doñana, en la cuenca del Guadalquivir).

47 Las actuaciones desarrolladas a través del Plan Hidrológico Guadiana II preveían incrementar el superávit que existía en el año 2000, calculado en 111,02 hm.³, hasta alcanzar los 319,47 hm.³ en el año 2010 y los 212,26 hm.³ en el horizonte del año 2020.

particular, que en conjunto tienen una escasa significación frente a los consumos agrícolas, representando un pequeño porcentaje de la demanda total de agua, que se sitúa entre el 5 y el 10 % dependiendo de los municipios. Evidentemente, un rasgo inherente a la pautas de consumo urbano es el incremento estacional de la demanda de agua en período estival, hecho que se debe tanto a razones de tipo ambiental (condiciones climáticas que conllevan mayores consumos), como a razones de tipo demográfico (aumento poblacional derivado de la afluencia turística y sus repercusiones sobre el consumo de agua).

Las proyecciones futuras realizadas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana (para el horizonte del año 2012), muestran una situación de expansión de las demandas urbanas de agua, producida no tanto por el crecimiento del consumo de los residentes, sino por el de la población estacional asociada a los núcleos turísticos. Como muestra el siguiente cuadro, los mayores incrementos en el suministro de agua se aprecian en Isla Cristina, Cartaya, Moguer y, sobre todo, Lepe, que multiplicarán por tres sus demandas en el año 2012, tomando como base los datos de 1991. Más moderados son los casos de Punta Umbría y Palos de la Frontera, que doblarán los recursos demandados en el período comprendido entre las fechas de referencia, quedando tan sólo Ayamonte ante un escenario regresivo en términos de suministro, situación que no parece muy acorde con las perspectivas de crecimiento inmobiliario turístico que se vislumbran para el municipio⁴⁸.

En concordancia con los datos observados en el cuadro, se puede establecer una relación directa entre la expansión de los suministros de agua y el crecimiento de la población estacional turística, siendo especialmente destacable el hecho de que en varios municipios la población estacional veraniega superará ampliamente a la residente, invirtiendo de forma decidida la relación existente en los años 1991 y 2002 (circunstancia que se observa en los casos de Ayamonte, Lepe, Cartaya y Punta Umbría).

Cuadro 3.5. Evolución de la población y del suministro de agua en los municipios vinculados a la cuenca del río Guadiana (1991-2012).

	Población fija 1991	Incram. estacional 1991	Sumin. hm ³ /año	Población fija 2002	Incram. estacional 2002	Sumin. hm ³ /año	Población fija 2012	Incram. estacional 2012	Sumin. hm ³ /año
Ayamonte	14.937	7.114	1,8	11.619	9.847	1,88	8.931	12.003	1,68
Isla Cristina	16.575	11.856	1,31	31.843	26.258	3,21	22.761	20.005	3,9
Lepe	16.562	16.937	1,23	19.665	23.445	3,78	21.739	28.579	4,59
Cartaya	19.438	10.162	0,84	12.116	14.067	2,29	13.186	17.147	2,77
Punta Umbría	9.897	16.937	2,69	10.835	23.445	3	11.925	28.579	3,64
Palos de la Frontera	7.335	3.317	0,66	8.090	4.592	0,97	8.481	5.597	1,13
Moguer	12.193	3.389	0,68	14.669	4.691	1,70	16.358	5.718	2,01

Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda y Turismo Andaluz S.A., 1997; Diputación Provincial de Huelva, 2003; y elaboración propia.

48 La proyección realizada por la Confederación Hidrográfica del Guadiana data del año 1997, momento en el que no había constancia todavía del proyecto de Puente Esuri, ubicado sobre la ribera del Guadiana y con previsión de 30.000 plazas entre oferta reglada y no reglada. Esta circunstancia y la progresiva pérdida de centralidad territorial, socioeconómica y poblacional de Ayamonte desde la construcción del puente internacional sobre el Guadiana, pueden explicar el hecho de que se previera una reducción del suministro entre los años 2002 y 2012 (pasando de 1,88 hm.³/año a 1,68 hm.³/año).

A nivel de entidades menores de población, destaca el gran aumento de los consumos estacionales en los núcleos turísticos (cuadro 3.6), que en ocasiones superan ampliamente a los de las cabeceras municipales. En este sentido, se observa una franja turística central, conformada por La Antilla, Islantilla y Urbasur, que con una población estacional en temporada alta en torno a las 200.000 personas, supondrá una tercera parte de la demanda urbana de agua en la costa durante el período estival. A ello habría que añadir la creciente demanda observada en los núcleos turísticos de Ayamonte (Isla Canela y Punta del Moral), Cartaya (El Rompido y Nuevo Portil), Punta Umbría (El Portil) y Palos-Moguer (Mazagón), hecho que refuerza la idea acerca de la significación que adquieren los consumos estacionales asociados a los complejos inmobiliario turísticos, circunstancia que, por otra parte, no puede quedar ajena a la planificación y la ordenación de estos desarrollos y las infraestructuras necesarias para su adecuado funcionamiento.

Cuadro 3.6. Consumos diarios de agua en el litoral occidental de Huelva y estado de la red de abastecimiento. Datos desagregados por entidades de población. Años 1997-2012.

	Consumo 1997 m ³ /día (invierno)	Consumo 1997 m ³ /día (verano)	Consumo estimado 2012 m ³ /día (invierno)	Consumo estimado 2012 m ³ /día (verano)	Estado de la red y otras características del abastecimiento. Año 2003
Ayamonte	1.600	2.900	7.320	2.550	Regular, pérdidas 25%
Isla Canela	780	700	135	3.140	Mal, pérdidas, pozos y presión insuficiente
Punta del Moral	143	288	280	2.020	Bien, pérdidas 20%
Isla Cristina	2.740	3.960	6.900	8.050	Regular, pérdidas 30%
Urbasur	-	-	0	144	Bien
Islantilla	187	922	1.000	25.000	Bien
Lepe	3.430	4.050	5.880	9.000	Bien, pérdidas 25%
La Antilla	320	5.640	120	19.798	Bien, pérdidas 25%, mala calidad agua por intrusión marina
Cartaya	1.280	2.220	3.250	5.200	Regular, pérdidas, conducciones aéreas susceptibles contaminación
El Rompido	180	720	105	8.313	Bien, pérdidas, abastecimiento de sondeos
El Portil	219	956	500	7.684	Bien, pérdidas 20%
Punta Umbría	4.050	10.220	4.890	21.611	Bien, pérdidas 40%
Laguna del Portil	81	354	-	-	Regular, pérdidas 20%

Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda y Turismo Andaluz S.A., 1997; Diputación Provincial de Huelva, 2003; y elaboración propia.

La disponibilidad de recursos, la puesta en marcha de grandes infraestructuras de regulación y la creación de organismos mancomunados de gestión, a pesar de que en teoría darán solución a las necesidades que se planteen en el futuro, no aseguran en la práctica el funcionamiento óptimo del sistema, a la vista de los problemas reales que todavía subsisten. En este sentido, en los documentos analizados⁴⁹ se destacan fundamentalmente dos preocupaciones:

49 *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral. Ayamonte-Ría de Huelva* (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997); *Reconocimiento territorial y definición de objetivos y criterios de planificación de la comarca del litoral occidental onubense* (CONSEJERÍA OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1997); *Plan de ordenación del territorio del litoral occidental de Huelva. Documento para la información pública* (CONSEJERÍA OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:1); *Plan estratégico de desarrollo turístico de la provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

- En primer lugar, se señala que la deficiente situación de la red de abastecimiento es un problema que se constata de forma generalizada en los municipios del área, los cuales presentan en muchas ocasiones canalizaciones interiores en mal estado (con las consiguientes pérdidas de agua que ello provoca). El panorama se completa con la existencia de redes de distribución excesivamente ramificadas y de diámetro pequeño, problemas de regulación insuficiente o de falta de presión, y la presencia de depósitos pequeños y alejados de los centros de consumo⁵⁰.
- En segundo lugar, se aprecia todavía la existencia de un excesivo número de captaciones subterráneas (pozos y sondeos) en numerosos núcleos y urbanizaciones como Mazagón, El Rompido, La Antilla, Playa del Hoyo, Pozo del Camino o Isla Canela, lo que dificulta la definición de un sistema de abastecimiento unitario e integrado (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:1). De todos ellos, el caso que concita mayor preocupación es el de Mazagón, que se nutre completamente del acuífero Almonte-Marismas, unidad hidrogeológica ubicada bajo el ámbito de Doñana y catalogada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir como acuífero sobreexplotado. La vinculación del citado acuífero al ámbito de gestión de la cuenca del Guadalquivir provoca una situación de disfuncionalidad del núcleo de Mazagón en cuanto a la captación del abastecimiento, hecho que pretende ser corregido de forma urgente mediante su conexión al sistema Chanza-Piedras⁵¹, como ya ocurre con los núcleos de Palos y Moguer.

Estos problemas generales y otros de carácter más concreto, pretenden ser resueltos por parte de las instituciones implicadas en la gestión hidrológica e hidráulica. De las consultas realizadas a los distintos organismos y administraciones con competencias sobre el tema, se ha obtenido información sobre las diversas actuaciones previstas para el área, entre las que podemos distinguir las proyectadas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana y las planteadas por la Mancomunidad de Aguas de la Costa de Huelva en colaboración con la Junta de Andalucía.

En el caso del organismo de cuenca, se plantean actuaciones de gran calado infraestructural que tienen como objetivo mejorar y ampliar el abastecimiento de alta del sistema Chanza-Piedras, ante las previsiones de aumento de la demanda en los próximos años. Los proyectos recogidos en el Plan Hidrológico Guadiana II están dirigidos principalmente a aumentar la capacidad de regulación y de transporte del sistema:

- Para aumentar la capacidad de regulación se propone la construcción de dos presas, la de la Golondrina, a la altura de Sanlúcar del Guadiana, y la de Pedro Arco, sobre el Arroyo del Membrillo, con capacidad para 10 y 21 hm.³ respectivamente. A dichos proyectos habría que unir el *by-pass* del Tinto, que prevé un trasvase aguas abajo de la presa del Blanco hacia la presa del Tinto.

50 De forma especial se señalan los problemas detectados en los núcleos de Palos de la Frontera, Moguer, Mazagón, El Portil, Ayamonte e Isla Canela, que presentan redes deterioradas y con fugas, acometidas domiciliarias necesitadas de reparación, falta de diámetro en las tuberías y debilidad en la presión.

51 Esta medida, junto con la provisión de recursos para el riego desde el mismo sistema para las explotaciones freseras del entorno de Palos y Moguer, supondrá una considerable reducción de la presión sobre los recursos subterráneos del acuífero n° 27 Almonte-Marismas.

- Para mejorar la capacidad de transporte se propone el refuerzo de los bombeos y los sistemas de impulsión desde la presa del Chanza, la ampliación de los canales y conducciones que conectan con el embalse del Piedras, y el desdoble de tuberías y sifones a lo largo de todo el sistema.

Por su parte, las acciones previstas por la Mancomunidad se centran en la resolución de los problemas concretos que afectan a los distintos núcleos situados en su ámbito de gestión, problemas que van desde la integración de los mismos en el sistema general de abastecimiento, hasta la conclusión de las obras en ejecución o el planteamiento de pequeños proyectos de renovación para determinadas entidades. Entre las actuaciones más destacables, cabe citar las siguientes:

- El abastecimiento de Mazagón y Palos de la Frontera con recursos procedentes del embalse del Piedras y su potabilización en la ETAP del Tinto (en proceso de finalización).
- La creación de un nuevo depósito de almacenamiento en Mazagón con mayor capacidad y la mejora de las canalizaciones internas de la urbanización.
- La ampliación de la conducción desde Aljaraque a Punta Umbría.
- La ampliación de la ETAP de Lepe.
- El abastecimiento a El Rompido desde el sistema Chanza-Piedras, prolongando las conducciones desde El Portil.
- La conclusión de las nuevas obras de abastecimiento a Ayamonte y La Antilla.
- La construcción de nuevos depósitos en Isla Canela, Isla Cristina, La Antilla y El Rompido.

El conjunto de actuaciones señaladas esbozan un panorama de progresiva definición y consolidación de un sistema unitario e integrado de abastecimiento de agua, que abarca desde la captación de recursos procedentes del sistema Chanza-Piedras hasta la provisión final a los consumidores; un sistema en el que juega un papel destacable el organismo mancomunado de gestión, que es el responsable de los procesos de potabilización, almacenamiento, distribución y posterior saneamiento de las aguas utilizadas.

Desde la perspectiva de las demandas planteadas por la actividad turística, el área analizada cuenta en principio con suficientes recursos, tanto actuales como futuros, para afrontar el adecuado abastecimiento de los complejos urbano turísticos existentes y previstos. Las únicas limitaciones que se establecen de cara al planteamiento de nuevos proyectos turísticos, están en relación con la garantía de que cuenten con recursos superficiales, desestimando en todo caso cualquier tipo de iniciativa que se apoye en los recursos subterráneos. En esta línea de actuación se insertan las medidas relativas a la progresiva eliminación de los pozos y sondeos todavía existentes en determinados núcleos, que serán sustituidos por conexiones a la red de abastecimiento general.

En definitiva, no se observa un panorama restrictivo en el sector Guadiana II, sino que más bien al contrario se prevé un aumento de los recursos disponibles, circunstancia que facilitará la incorporación de nuevos núcleos al sistema Chanza-Piedras (sustituyendo capta-

ciones subterráneas y superficiales de aguas brutas), e incluso el trasvase de recursos hacia la cuenca del Guadalquivir para usos urbanos y agrícolas⁵².

4.2. La unidad de gestión correspondiente a la cuenca del río Guadalquivir

El sector oriental del litoral onubense se encuentra, desde el punto de vista fisiográfico, dentro del dominio de la cuenca del Guadalquivir, lo cual le confiere unas condiciones físico-naturales y de gestión que nada tienen que ver con las expuestas para la zona vinculada a la cuenca del río Guadiana.

El sector que ahora se analiza, administrado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, se encuadra dentro de la zona 6 (Vegas del Guadalquivir), en concreto en la subzona 14 (vegas bajas del Guadalquivir y marismas), y se identifica con el denominado “sistema Almonte-Marismas”. Este sistema está integrado principalmente por las cuencas de los ríos Guadiamar y Arroyo de la Rocina (afuentes de la margen derecha del Guadalquivir) y el acuífero n° 27, unidad hidrogeológica conformada a su vez por el acuífero detrítico libre de Almonte y el acuífero confinado de las marismas⁵³.

Quizá la particularidad más destacable que presenta este ámbito, desde el punto de vista de la gestión del agua, sea la fuerte dependencia de los consumos con respecto a la explotación de los recursos subterráneos. El acuífero Almonte-Marismas se constituye en el principal abastecedor de agua para satisfacer las demandas urbanas, industriales y parte de las agrícolas existentes en la zona, configurándose de esta forma en uno de los elementos clave del sistema de abastecimiento⁵⁴, al mismo tiempo que en el principal problema en términos de gestión y protección.

El acuífero cuenta con un volumen aproximado de reservas almacenadas en torno a los 5.500 hm.³, pero según los estudios realizados más recientemente, la disponibilidad de esas reservas para usos urbanos, industriales y agrícolas es muy escasa, debido a las funciones ecológicas que han de asegurar las aguas subterráneas⁵⁵. De esta forma, estimaciones que hace escasos años situaban la disponibilidad de recursos subterráneos alrededor de los 250 hm.³ /año, se encuentran en el momento actual totalmente desfasadas, tal y como lo demuestra la

52 En concreto, el Plan Hidrológico Guadiana II prevé una transferencia de recursos a la cuenca del Guadalquivir que se cifra en 50 hm.³/año para las explotaciones agrícolas y 5 hm.³/año para los núcleos urbanos.

53 Una descripción más detallada de las unidades hidroclógicas que componen el ámbito se ofrece en el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2003), donde se distinguen seis unidades: el río Guadiamar y arroyos afluentes, el río Guadalquivir y sus afluentes de la margen derecha, las marismas natural y drenada, la franja de borde de la marisma natural y los arroyos de la zona central del entorno de Doñana, el acuífero Almonte-Marismas y, por último, la franja litoral del acuífero Almonte-Marismas.

54 El *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1989) era muy expresivo al establecer las diferencias entre la funciones tradicionalmente ostentadas por el sistema hidroclógico subterráneo y las de las aguas superficiales. Mientras que la hidrología subterránea ha tenido y tiene una “función de abastecimiento para actividades consuntivas y productivas, además de funciones ecológicas”, la hidrología superficial siempre ha tenido una “función de sumidero y cloaca de aguas residuales agrícolas, industriales y urbanas” (pág. 73).

55 Entre esas funciones ecológicas destacan, además del aporte hídrico que el acuífero realiza a la marisma y los arroyos, el mantenimiento de formaciones y espacios tan excepcionales como el bosque galería del arroyo de La Rocina, el ecotono de la vera, los corrales de las dunas, los complejos y la vegetación lagunares, o el paisaje vegetal del monte negro.

catalogación del acuífero como sobreexplotado, en un momento en el que la extracción se sitúa en torno a los 70 hm.³/año. Esos recursos, más los procedentes de las aguas superficiales vinculadas a las marismas, se acercan a los 100 hm.³/año, unos datos de disponibilidad que se sitúan por debajo de las previsiones de demanda futura, que la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir sitúa en 147,04 hm.³/año. Esta realidad explica que el organismo de cuenca estableciera en su Plan Hidrológico un escenario de déficit de recursos para la zona, que en el año 2002 alcanzaba los 51,38 hm.³ y que, en un segundo horizonte (año 2012), se situaría en torno a los 50,94 hm.³.

Al igual que en el sector occidental de la costa, las nuevas demandas no proceden tanto de los usos urbanos e industriales, sino del insaciable crecimiento de los nuevos regadíos, que en esta zona han sido decididamente fomentados por la propia administración, en especial la central, tal y como se deduce de la implementación del Plan Almonte-Marismas: un proyecto de colonización de las marismas de gigantescas dimensiones que, afortunadamente desde el punto de vista medioambiental, ha ido progresivamente reconsiderando sus objetivos iniciales ante la evidencia de la insuficiencia de los recursos hídricos⁵⁶.

La existencia de un escenario deficitario, y por lo tanto restrictivo en lo que respecta a la explotación y asignación de recursos, no es la única diferencia significativa de este ámbito con respecto al anteriormente tratado, sino que también se observa que el sistema de gestión de los recursos es sustancialmente distinto. Frente a la conformación de un sistema unitario de abastecimiento y saneamiento en el sector vinculado a la cuenca del Guadiana, en este área se aprecia un escaso nivel de integración en lo referente a la gestión de los recursos.

Si bien la Mancomunidad del Condado se encarga del abastecimiento y el saneamiento de un importante conjunto de núcleos (Almonte, Bollullos, Lucena, Bonares, Rociana, etc.)⁵⁷, los asentamientos ubicados en la franja litoral no están conectados a dicho sistema y presentan estrategias individuales y aisladas de abastecimiento. Dichas estrategias van desde la captación de aguas subterráneas procedentes del acuífero Almonte-Marismas por parte de Matalascañas⁵⁸, El Rocío y Mazagón; hasta el aprovechamiento y tratamiento propio de aguas brutas superficiales procedentes del sistema de la costa de Huelva, por parte del núcleo de Palos de la Frontera.

En los estudios predictivos realizados por la Consejería de Turismo y Deporte en el año 1997 en relación a las dotaciones y demandas futuras de agua, se presentaban unos escenarios de crecimiento moderado para los municipios del litoral onubense vinculados a la cuenca

56 Bien significativos de esta reconsideración son los datos que ofrecía el *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno* acerca de la progresiva disminución de las previsiones sobre superficie regable: si en la primera versión del Plan General de Transformación (1972) se preveían 45.970 has. de regadío, en la segunda versión de ese mismo documento (1974) se reducía la extensión a 23.598 has., cifra que a su vez sería ajustada en una posterior modificación del plan (1984), hasta alcanzar las 21.973 has. La última reducción se establecía en los propios documentos de programación del IARA, que para el período 1986–1990 consideraba la transformación y explotación mediante regadío de 14.725 has. de marisma.

57 Este sistema está abastecido principalmente por las aguas procedentes del Embalse del Corumbel y el complemento que suponen los recursos del embalse de Corumjoso.

58 Precisamente en este núcleo, el abastecimiento de agua se realiza gracias a siete sondeos efectuados en el límite norte de la urbanización, desde donde se envían los recursos a un depósito de almacenamiento. El agua procedente de los pozos alimenta una red arterial subterránea en forma de malla, que engloba los diferentes sectores de la urbanización; de esas arterias parten canalizaciones interiores coincidentes con la red viaria, que llevan el agua hasta las diferentes parcelas.

del Guadalquivir. Así por ejemplo, para el caso de Almonte se planteaba un incremento del suministro en el municipio desde los 8,15 hm.³/año en 2002 hasta alcanzar los 10,5 en el año 2012, lo cual significaba una tasa de crecimiento del 25%, cifra que se sitúa por debajo de las estimaciones realizadas para la mayoría de los municipios de la costa occidental. Si se desciende a nivel de entidades menores de población, destaca el caso de Matalascañas, sin lugar a dudas el núcleo con mayores demandas en período estival y con un mayor nivel de consumo en el cómputo anual global, con 5 hm.³/año, casi la mitad del suministro urbano total⁵⁹.

Cuadro 3.7. Evolución de la población, del suministro de agua y estado de la red de abastecimiento en el litoral oriental de Huelva. Datos desagregados por entidades de población. Años 2002-2012.

Entidad	Población fija 2002	Población estacional 2002	Suministro de agua hm. ³ /año	Población fija 2012	Población estacional 2012	Suministro de agua hm. ³ /año	Estado de la red. Año 2003
Almonte	19.912	-	3	22.350	-	3,2	Bueno
Matalascañas	300	72.741	5	500	92.124	7	Bueno
El Rocío	50	-	0,15	100	-	0,30	Satisfactorio
Palos de la Frontera	7.940	-	0,57	8.231	-	0,58	Deficiencias acometidas domicilios
Moguer	14.519	-	1,30	16.108	-	1,46	Regular-bien
Mazagón	300	9.283	0,8	500	11.315	1,1	Tramos en mal estado, falta de diámetro y presión insuficiente

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2003; Diputación Provincial de Huelva, 2003; y elaboración propia.

En relación a los conflictos existentes, el excesivo grado de explotación de los recursos del acuífero y la sensible merma en la calidad de los mismos, son dos de las principales preocupaciones observadas en los diagnósticos realizados hasta el momento sobre el sistema hidrológico de Doñana. Sobreexplotación, riesgo de agotamiento, salinización y contaminación conforman un conjunto de problemas que no sólo han sido inducidos por la presión ejercida por los regadíos, sino en los que también han tenido una cuota importante de responsabilidad los consumos urbanos y turísticos. Tal y como se dice expresamente en el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*, al referirse a las entidades que captan sus aguas del acuífero⁶⁰, “no es aceptable que existan núcleos que se alimenten exclusivamente de recursos hídricos subterráneos”, de tal modo que “no deberían permitirse nuevos desarrollos urbano turísticos si no cuentan con garantía de recursos superficiales” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:2, pág. 136), principio éste que puede entrar en conflicto con los nuevos crecimientos planteados en Mazagón, como es el caso del polémico proyecto Castillo de la Luz⁶¹.

59 Según la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la explotación de recursos del acuífero Almonte-Marismas para usos urbanos es de 5,3 hm.³/año; sin embargo, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía eleva esa estimación en sus cálculos, situando la explotación entre los 6 y los 7 hm.³/año.

60 Situación que es especialmente grave en los casos de Matalascañas (que se alimenta de siete sondeos), Mazagón (cinco sondeos) y, en menor medida, El Rocío (un sondeo).

61 Un proyecto que, además de la oposición de los colectivos ecologistas, tuvo que encajar el informe desfavorable del propio Patronato del Parque Nacional de Doñana, organismo que en su última reunión de 2002 se posicio-

En relación directa con la proliferación de las captaciones subterráneas, se plantea el problema de la falta de integración de los diferentes núcleos en un sistema unitario de abastecimiento y saneamiento, propósito que dista todavía bastante de convertirse en realidad, a la vista de la vigencia de las estrategias individuales centradas en el aprovechamiento de los recursos del acuífero.

Otros problemas que se identifican en el ámbito y que también aparecían en el sector occidental de la costa, son los relativos a las características y el estado de las redes de abastecimiento de los núcleos. La escasa capacidad de los depósitos de almacenamiento, los insuficientes niveles de presión en las tuberías y el deficiente estado de conservación de determinados tramos de las canalizaciones, son problemas que aparecen en diversas entidades, con mayor gravedad en los casos de Mazagón, El Rocío y en los poblados forestales de Almonte.

Las actuaciones previstas y en fase de ejecución para dar solución a los conflictos citados se agrupan en dos tipos de medidas: en primer lugar las acciones destinadas a proteger las aguas subterráneas y sustituir su actual suministro por recursos superficiales procedentes de los sistemas de abastecimiento próximos (Costa de Huelva o El Condado); y en segundo lugar las iniciativas destinadas a mejorar la capacidad de los depósitos de regulación, el estado de las redes locales y los sistemas de tratamiento de agua (cloración).

Dentro del primer grupo de medidas, se pueden destacar los estudios realizados para tratar de asegurar el abastecimiento integral de los municipios de El Condado mediante recursos procedentes de la Presa de El Corumbel, sustituyendo de este modo el suministro actual de aguas subterráneas y reservando a los sondeos una función de abastecimiento complementario ante previsible situaciones de emergencia. Dentro de esos estudios ocupa un papel primordial la futura conexión de Matalascañas a la red de la Mancomunidad de El Condado (a partir de una conducción desde El Rocío), actuación que es considerada de vital importancia para la consecución de un sistema de gestión integral del agua en el ámbito de Doñana. De esta forma se evita la explotación unilateral y excesiva de las aguas subterráneas por parte de la urbanización turística, que es además, por mucho, la principal causa de presión sobre los recursos del acuífero en el entorno del Parque Nacional.

En la misma línea de actuación se inserta el proyecto, en fase de ejecución, que pretende la sustitución del actual abastecimiento subterráneo de Mazagón por su conexión al sistema Chanza-Piedras. Para ello se prevé la alimentación de los núcleos de Palos de la Frontera y Mazagón de los recursos provenientes de la futura ETAP del Tinto, reduciendo de esta forma la excesiva presión que sobre las aguas subterráneas ya ejercen los numerosos pozos y sondeos que se detectan en esta área y que están vinculados a las explotaciones freseras.

Para completar el panorama de actuaciones dirigidas a la protección de los recursos subterráneos, habría que señalar el conjunto de medidas de carácter restrictivo implementadas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, entre las que destacan la definición de un perímetro de protección para prevenir la intrusión marina, el énfasis puesto en la lucha contra la contaminación de origen urbano y agrícola, y la limitación de nuevas concesiones de agua y autorizaciones de vertido sobre el acuífero.

nó claramente en contra de la materialización del proyecto, por las consecuencias que éste pudiera tener sobre los equilibrios ambientales del Parque.

Con respecto al segundo grupo de medidas, las orientadas a la mejora de la distribución y la calidad de los recursos consumidos, destacan sobre todo las actuaciones que se centran en la creación de nuevos depósitos de regulación o la ampliación de los ya existentes. Los núcleos que presentan una prioridad en este sentido son los de Mazagón y El Rocío, con unos niveles de consumo muy superiores a la capacidad de sus depósitos; en un segundo lugar quedan las necesidades de núcleos como Matalascañas, Moguer, Palos y La Rábida, para los que también se plantean, a más largo plazo, un aumento en la capacidad de sus depósitos de regulación.

Con relación a las redes locales de distribución, también se proyectan pequeñas obras de mejora para la mayoría de los núcleos que todavía evidencian pérdidas significativas de agua como consecuencia de la existencia de fisuras o conexiones deficientes (destacan en estos sentidos los casos de Almonte y Palos de la Frontera, con unas pérdidas en torno al 20 %). En estrecha relación con estas actuaciones se intenta también dar solución a problemas como el de la presión insuficiente o la escasa calidad del agua para consumo humano, cuestiones que de nuevo adquieren una especial relevancia en el núcleo de Mazagón, que sin duda es el que presenta un sistema de abastecimiento con mayores deficiencias⁶².

Para concluir la descripción y el diagnóstico del sistema hidrológico-hidráulico del sector oriental del litoral onubense, parece oportuno recalcar que la gestión del agua es casi con toda seguridad el tema clave de la ordenación del territorio en el ámbito de Doñana y la cuestión que plantea mayores problemas y conflictos de intereses. Tal y como señala el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*, “el agua es la base estratégica del mantenimiento y desarrollo de Doñana, tanto desde el punto de vista ecológico (Doñana es un humedal) como económico (agricultura intensiva, turismo) y el elemento más frágil del conjunto de componentes territoriales que conforman este ámbito” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:2, pág. 43). Una fragilidad que viene determinada por la pervivencia de una situación contradictoria: por una parte se asume desde un punto de vista científico la necesidad de asegurar las funciones ecológicas del agua, pero al mismo tiempo se observan situaciones de fuerte competencia por el recurso entre las diversas actividades productivas, además de la ocurrencia de destacables episodios de contaminación, que son el resultado de la intensidad de los usos agrícolas e industriales existentes en el área o su entorno próximo.

Todo ello se enmarca dentro de un escenario global en el que la relación entre los recursos disponibles y las demandas actuales y previsibles es deficitaria, con lo cual se puede afirmar que no es posible proyectar y consolidar nuevos usos (entre los que evidentemente se incluyen los urbano turísticos), sin asegurar previamente la captación de recursos procedentes del exterior. Dicho principio enlaza directamente con la política de transferencia de recursos entre las cuencas del Guadiana y el Guadalquivir, que como ya se señalaba anteriormente, prevé el trasvase de 50 hm.³/año para las explotaciones agrícolas y de 5 hm.³/año para los núcleos urbanos, incluidas las urbanizaciones turísticas; una iniciativa que merece por sí sola

62 De hecho, en Mazagón se observa la pervivencia de varios problemas que es urgente abordar: el principal es la existencia de un depósito muy pequeño en relación a los consumos estivales que se producen en el núcleo, circunstancia a la que habría que añadir los escasos niveles de presión en la red, el insuficiente diámetro de las tuberías, los problemas en la calidad de los recursos (como consecuencia de la intrusión marina y los episodios de contaminación de origen agrícola y urbano) y, en última instancia, la sangría producida por las pérdidas en la red (que en Mazagón se sitúan entre el 15 y el 20 %).

un largo y profundo debate y que podría ser objeto de un interesante trabajo de investigación sobre la relación entre las políticas de transferencia de recursos hídricos y el futuro desarrollo de proyectos urbano turísticos (VERA, CASADO y RAMÓN, 2004).

5. EL SANEAMIENTO Y LA DEPURACIÓN DE AGUAS

Del mismo modo que la disponibilidad de recursos y el abastecimiento de agua ponen de manifiesto una situación desigual entre los dos subámbitos que conforman el litoral onubense, las condiciones de saneamiento y depuración también se caracterizan por la existencia de una marcada heterogeneidad, hecho que se debe a la diversidad que se advierte tanto desde el punto de vista físico natural (características topográficas, edafológicas, hidrográficas, etc.), como socioeconómico (actividades productivas), e incluso político institucional (atención prestada por las diversas administraciones implicadas).

No obstante la existencia de ese escenario heterogéneo, todos los municipios analizados se encuentran afectados y condicionados de igual manera por la obligación de aplicar la Directiva Comunitaria 91/271 sobre depuración de aguas residuales urbanas. Esta norma establecía la obligatoriedad de tratar adecuadamente, antes del año 2005, todos los vertidos de aguas residuales urbanas procedentes de aglomeraciones cuya carga contaminante fuese superior a 2.000 habitantes equivalentes (en el caso de que viertan a aguas continentales), y 10.000 habitantes equivalentes (en el caso de que viertan a aguas costeras).

Cuadro 3.8. Proceso de aprobación y aplicación de la Directiva 91/271/CEE, sobre depuración de aguas residuales urbanas.

1991	Se aprueba la Directiva
1993	<ul style="list-style-type: none"> . Transposición de la Directiva . Determinación de zonas sensibles y menos sensibles . Aprobación del Programa de Aplicación . sometimiento a normativa previa y a autorización del vertido a los sistemas colectores o a las EDAR de las aguas residuales industriales . Establecimiento de requisitos para el vertido de aguas residuales industriales biodegradables
1998	<ul style="list-style-type: none"> . Tratamiento más riguroso zonas sensibles (P > 10000 h.e.) . Prohibición de la evacuación de fangos a las aguas superficiales
2000	<ul style="list-style-type: none"> . Tratamiento secundario zonas normales (P > 15000 h.e.) . Tratamiento primario zonas menos sensibles (P: 15000-150000 h.e.) . Tratamiento de las aguas residuales industriales biodegradables (P > 4000 h.e.)
2005	<ul style="list-style-type: none"> . Tratamiento secundario zonas normales de aguas continentales y estuarios (P > 2000 h.e.) y zonas normales de aguas costeras (P > 10000 h.e.) . Tratamiento primario zonas menos sensibles de estuarios (P: 2000-10000 h.e.) y zonas menos sensibles de aguas costeras (P: 10000-15000) . Tratamiento adecuado de aguas continentales y estuarios (P < 2000 h.e.) y de aguas costeras (P < 10000 h.e.)

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente, 2002. P = población; h.e. = habitantes equivalentes.

Cuadro 3.9. Estado de depuración de las aguas residuales en núcleos de la costa de Huelva con más de 20.000 habitantes.

Núcleo	Población equivalente	Situación de la depuradora	Estado de la depuradora	Tipo de tratamiento
Almonte	22.746	Planta construida	Ampliación en construcción	Secundario
Matalascañas	25.774	Planta construida	Buen funcionamiento	Primario
Ayamonte	23.279	Planta construida	Buen funcionamiento	Secundario
Huelva	239.826	Planta construida	Buen funcionamiento	Secundario
Isla Cristina	26.832	Planta construida	Buen funcionamiento	Primario y emisario
Lepe	27.257	Planta construida	Buen funcionamiento	Primario
Punta Umbría	36.968	Planta construida	Buen funcionamiento	Primario

Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2005.

En atención a esta exigencia, los municipios del sector occidental han dado un paso decisivo con la creación de la Mancomunidad de Aguas de la Costa de Huelva, que aglutina además de los servicios de abastecimiento, los de saneamiento y depuración, actuación que ha tenido como consecuencia una mejora evidente de la situación en estas materias. La consecución de un sistema de saneamiento integrado, compuesto por las estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR), las canalizaciones y conexiones con los núcleos, y los depósitos de salida, se ha completado con la realización de una serie de actuaciones concretas que han modificado sustancialmente el panorama del tratamiento de los vertidos, tales como la limpieza sistemática de las redes de alcantarillado de las localidades, la finalización de los colectores generales, la modernización de las estaciones intermedias de bombeo, y la optimización del funcionamiento de las cinco depuradoras existentes⁶³ y del emisario submarino Isla Cristina-La Antilla.

Pero a pesar de las mejoras introducidas, la situación dista todavía bastante de ser ideal, puesto que subsisten determinados problemas que son difíciles de erradicar o costosos de subsanar, entre los que destacan los que a continuación se indican:

- La falta de tratamiento de los vertidos realizados en algunos núcleos o en determinados enclaves, como sería el caso de los detectados en las inmediaciones de Punta del Moral, Isla Canela, La Redondela o Playa del Hoyo⁶⁴ (véase cuadro 3.10). Y en otras ocasiones, aún existiendo depuración, el sistema habitual de tratamiento es de tipo biológico, no físico-químico, lo cual puede considerarse insuficiente en determinadas épocas del año, especialmente en la temporada veraniega (caso de El Rompido).
- Las deficiencias en la red de alcantarillado, ya sea por su mal estado (Ayamonte y Punta del Moral), ya sea por las deficiencias de diseño (Cartaya y El Rompido), siendo destacable el problema que plantean los tramos con escasa pendiente, que dan lugar a sedimentaciones que producen atascos y malos olores.
- Los problemas de funcionamiento de las infraestructuras de depuración, que se advierten fundamentalmente en Isla Canela y Punta Umbría. En el caso de Isla Canela,

⁶³ Las estaciones depuradoras de aguas residuales de Punta Umbría, El Rompido, La Antilla, Isla Cristina y Ayamonte.

⁶⁴ A finales de 2005 aún se localizaban en Punta del Moral vertidos sin depurar directamente al río Carreras; lo mismo sucedía en La Redondela, aunque en este caso los vertidos se realizaban a los esteros asociados a la ría del Carreras. En el caso de Isla Canela, todavía persisten algunos puntos de bombeo de aguas residuales a lo largo de la red de saneamiento, a falta de la conclusión definitiva de las conexiones a la depuradora de San Bruno (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 2006).

la depuradora comenzó a funcionar a finales en 1999 –no habiendo alcanzado todavía pleno rendimiento– y el emisario submarino se encuentra todavía fuera de servicio; en Punta Umbría se destaca la utilización por debajo de sus posibilidades de la EDAR, al mismo tiempo que persisten algunos puntos de vertido ilegales en el caño del Canal de las Madres (ría de Punta Umbría).

Para dar solución a los problemas señalados, la Mancomunidad de Aguas de la Costa de Huelva, a través de la empresa Gestión Integral de Aguas de Huelva (GIAHSA), se ha centrado de forma prioritaria en el objetivo de asegurar la conexión de los núcleos sin depuración a la red de saneamiento y a las respectivas EDAR, línea de actuación que se ha materializado en el saneamiento y depuración de las aguas residuales de Pozo del Camino y La Redondela (Isla Cristina) e Isla Canela (Ayamonte)⁶⁵. Con estas iniciativas se avanza en la definición del sistema de saneamiento y depuración de la costa occidental de Huelva, en el que se integran la práctica totalidad de los asentamientos ubicados en este sector del litoral.

Cuadro 3.10. Vertidos líquidos en el litoral occidental de Huelva.

	Titular	Forma ⁽¹⁾	Naturaleza ⁽²⁾	Estado de la EDAR	Situación Permiso	Localización
Ayamonte	Ayuntamiento	TS	D y P	Recién inaugurada	En trámite	Guadiana
	Ayuntamiento	TS	D y P		En trámite	Guadiana
	Ayuntamiento	TS	D y P		Si	Guadiana
	Ayuntamiento	TS	D y P		Si	Isla del Moral
	Golf Canela, Urb. A-10	TS	D y P		No	Isla Canela
Isla Cristina	Ayuntamiento	EP	D y P	Bien	En trámite	Isla Cristina
	Ayuntamiento	EMIS	D y P		En trámite	Playa del Hoyo
	Ayuntamiento	TS	D y P		En trámite	La Redondela
	Ayuntamiento	EP	D y P		En trámite	La Redondela
Lepe	Ayuntamiento	TS	P	Bien	En trámite	La Antilla
	Ayuntamiento	EP	D y P		En trámite	La Antilla
	Ayuntamiento	ES	D y P		En trámite	La Antilla
	Ayuntamiento	EMIS	D y P		En trámite	La Antilla
	Ayuntamiento	TS	D y P		En trámite	El Terrón
	Gregorio González Gómez	ES	D		Si	Hotel Camping La Barca
Cartaya	Ayuntamiento	TS	-	Bien	En trámite	El Rompido
	Ayuntamiento	EP	D y P		En trámite	Camping Cata-pum-Los Pinos
Punta Umbría	Ayuntamiento	ES	D y P	Regular	En trámite	Estación depuradora
	Ayuntamiento	ES	D y P		En trámite	Apartam. Alta-vista
	Ayuntamiento	ES	D y P		En trámite	Apartam. Alta-vista
	Ayuntamiento	TS	D y P		En trámite	Núcleo al mar
	Ayuntamiento	TS	D y P		En trámite	Núcleo al mar Ría Punta Umbría

Fuente: Diputación Provincial de Huelva, 2003; Consejería de Medio Ambiente, 2005; y elaboración propia. (1) Forma del vertido: TS: temporalmente sumergida; EP: en profundidad; EMIS: emisario submarino. (2) Naturaleza del vertido: D: doméstica; P: pluvial.

65 Las acciones concretas que se han desarrollado consisten en la conexión de la red de saneamiento de Pozo del Camino a la EDAR de Isla Cristina, la conexión de La Redondela con las canalizaciones que llegan a Urbasur y posteriormente con la EDAR de Isla Cristina, y el saneamiento de Isla Canela mediante la finalización de los colectores perimetrales de la urbanización y el inicio de las obras de conexión a la depuradora de la Isla de San Bruno (proyectada para uso conjunto de los núcleos de Ayamonte e Isla Canela y con capacidad para un tratamiento de aguas equivalente a 50.000 habitantes).

A diferencia de lo que ocurre en el tramo occidental de la costa, la situación del saneamiento y la depuración de aguas en el ámbito de Doñana se caracteriza por la existencia de importantes problemas, lo cual hace de este tema una cuestión especialmente conflictiva. A grandes rasgos, pueden señalarse una serie de circunstancias que diferencian sustancialmente a esta zona con respecto al sector occidental y que explican en gran medida la situación apuntada.

En primer lugar, no se observa la existencia de un sistema integrado de saneamiento y depuración en el ámbito de Doñana (al igual que ocurría en el caso del abastecimiento), que asegure la gestión y el tratamiento conjunto de los vertidos generados en los distintos asentamientos localizados en el área. Muy al contrario, se puede afirmar que se está ante un escenario fragmentado y un tanto anárquico, en el que cada núcleo funciona siguiendo sus propios criterios, que en algunos casos no van más allá de la emisión de los vertidos a los ríos o arroyos cercanos sin tratamiento alguno. Con relación a este último hecho, el *Plan de Ordenación del Territorio de Doñana* es bastante expresivo, tal y como lo demuestra el siguiente texto: “el vertido de las aguas residuales, tanto de origen doméstico como industrial, se ha realizado en la mayor parte de los núcleos del ámbito, hasta fechas muy recientes, de forma directa a los cauces fluviales más próximos, sin un proceso previo de depuración” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:2, pág. 83).

Entre los cauces más afectados por este tipo de prácticas habría que destacar (además del río Guadiamar, que queda fuera del ámbito de estudio), el arroyo del Partido, que recoge los vertidos de los pueblos de la Mancomunidad del Condado, incluido el núcleo de El Rocío⁶⁶; y, por supuesto, también el río Tinto, que recibe los vertidos de los núcleos de Palos, Moguer y La Rábida⁶⁷. En una situación bien distinta a la expuesta para las áreas situadas más al interior, se encuentra la vertiente litoral, que en su función de cuenca de vertido recibe las aguas depuradas de Mazagón y Matalascañas, aunque en este último caso sólo en parte, ya que el resto se reutiliza para el riego del campo de golf Dunas de Doñana.

Otra circunstancia que abunda en la problemática del saneamiento y la depuración de aguas en el ámbito de Doñana, viene determinada por la marcada intensidad de los procesos contaminantes derivados de las actividades humanas que se desarrollan en este sector. A los efectos contaminantes de los vertidos de origen urbano y agrícola, similares a los observados en la costa occidental, habría que añadir la envergadura de los vertidos industriales en la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, cuyas repercusiones no sólo se dejan sentir sobre los cauces de los propios ríos, sino sobre la franja litoral próxima a su desembocadura, en especial el tramo situado a levante, debido al sentido dominante de las corrientes marinas y la deriva litoral.

66 El arroyo del Partido recibe las aguas residuales de las poblaciones de Bollullos del Condado, Rociana, Almonte y Bonares, donde existe un significativo desarrollo de la industria vitivinícola. En esta cuenca se está produciendo una notable mejoría en materia de infraestructuras de saneamiento, gracias a la construcción de plantas depuradoras en todos los núcleos y a la corrección de las que presentaban un mal funcionamiento. Esta aguas, tras someterse a un proceso de depuración natural en los cauces, se adentran en el Parque Nacional, junto a las de El Rocío.

67 El río Tinto padece una contaminación natural que impide la vida animal, con un ph muy ácido y presencia de metales pesados a causa del lixiviado de minerales y el lavado de las rocas. En la desembocadura se convierte en ría, con penetración de agua marina, y recibe las aguas depuradas de Palos y La Rábida y sin depurar de Moguer, así como esporádicos vertidos procedentes del polo químico de Huelva.

El hecho señalado adquiere mayor gravedad si se acepta la extraordinaria vulnerabilidad ambiental del ámbito de Doñana ante los episodios de contaminación, sobre todo como consecuencia de su excepcional configuración físico natural, en especial desde el punto de vista hidrogeológico. Ya se ha comentado a lo largo de esta tesis doctoral la importancia de las aguas subterráneas para asegurar los equilibrios ambientales de Doñana y su especial sensibilidad ante procesos de intrusión marina o contaminación de origen urbano y agrícola. En este contexto, en el marco del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración (1995-2005) y en aplicación de la Directiva 91/271, se definen tres zonas con diferentes niveles de afección en cuanto a la permisividad respecto a los vertidos y su tratamiento: zona sensible (Parque Nacional y su entorno), zona menos sensible (franja litoral, incluida la desembocadura del Guadalquivir) y zona normal (resto de la cuenca del Guadalquivir)⁶⁸.

Cuadro 3.11. Vertidos líquidos en el ámbito litoral de Doñana.

	Titular	Forma ⁽¹⁾	Naturaleza ⁽²⁾	Estado de la EDAR	Situación Permiso	Localización
Almonte	Ayuntamiento	ES	D y P	-	Autorizado	Matalascañas
	Ayuntamiento	TS	D y P	-	Autorizado	Matalascañas
	Ayuntamiento	ES	D y P	-	Autorizado	Matalascañas
	Ayuntamiento	EMIS	D y P	-	Autorizado	Matalascañas
	Ayuntamiento	EMIS	D y P	Sin evaluar	Autorizado	Matalascañas
	Ayuntamiento	ES	D y P	-	Autorizado	Matalascañas
	Ayuntamiento	ES	-	-	Autorizado	Matalascañas
Palos Frontera	Ayuntamiento	EMIS	D y P	Bien	En trámite	Mazagón
	Aragonesas	EP	IND	Sin evaluar	Autorizado	Ría Odiel
	Enagas	ES	PLUV	-	Autorizado	Ría Odiel
	Enagas	EP	IND	-	Autorizado	Ría Odiel
	Tioxide Europe	-	IND	Sin evaluar	No autorizado	Ría Odiel
	Ertisa	EP	IND	Sin evaluar	Autorizado	Ría Odiel
	Tioxide Europe	EP	IND	Sin evaluar	Autorizado	Ría Odiel
	Tioxide Europe	-	IND	Sin evaluar	No autorizado	Ría Odiel

Fuente: Diputación Provincial de Huelva, 2003; Consejería de Medio Ambiente, 2005; y elaboración propia. (1) Forma del vertido: TS: temporalmente sumergida; EP: en profundidad; EMIS: emisario submarino. (2) Naturaleza del vertido: D: doméstica; P: pluvial; IND: industrial.

Si los aspectos hasta ahora señalados esbozan la problemática general del saneamiento y la depuración de aguas en el ámbito de Doñana, parece oportuno avanzar en la realización de un diagnóstico más detallado, en el que se identifiquen de una forma más concreta las diversas deficiencias que se observan con relación a esta política territorial y su grado de implantación:

- Una primera conclusión que se extrae de la consulta de diversos documentos y estudios de carácter territorial⁶⁹, es la insuficiencia, en términos generales, de las infra-

68 El artículo 5º de la Directiva 91/271 define como zonas sensibles a los lagos, lagunas, embalses, estuarios, aguas marinas y aguas continentales superficiales que sean eutróficos, que tengan un intercambio de aguas escaso, o que reciban gran cantidad de nutrientes; se consideran zonas menos sensibles a aquellas áreas de agua marina donde los vertidos de aguas residuales no tengan efectos negativos sobre el medio ambiente debido a la morfología, hidrología o condiciones hidráulicas específicas existentes en esa zona. Por su parte, las zonas normales serían aquellas que no se incluyen en las definiciones de las zonas sensibles y las zonas menos sensibles (MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, 2002).

69 *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz; con especial énfasis en el litoral. Palos de la Frontera-Desembocadura del Guadalquivir* (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997); *Plan de ordenación del territorio del ámbito de Doñana* (CONSEJERÍA OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPOR-

estructuras de saneamiento y la falta de integración de las existentes en un sistema general de carácter unitario; como consecuencia de ello se observa la coexistencia de diversas fórmulas de saneamiento, en un contexto de marcada heterogeneidad, debido a la variedad de las condiciones físicas y topográficas, puntos de vertido, grado de depuración de las aguas residuales, etc.

- Otro hecho que se constata, es la presencia en determinados núcleos de redes de alcantarillado que son el resultado de un desarrollo anárquico y acelerado, lo cual se explica en virtud del rápido e incontrolado proceso de expansión urbana provocado por el crecimiento inmobiliario turístico en décadas anteriores. Las señales más evidentes de esa forma de operar se detectan en la abundancia de tramos de la red con insuficiente diámetro, trazados incorrectos y falta de pendiente⁷⁰.
- En lo relativo a las infraestructuras de depuración, el ámbito de Doñana cuenta con cinco depuradoras, lo cual, en teoría, supone una cobertura más que suficiente para las necesidades planteadas por los asentamientos del área. Pero la realidad pone de manifiesto diversas deficiencias, entre las que destacan las relacionadas con la antigüedad de algunas instalaciones, la falta de recursos de los ayuntamientos para explotarlas y mantenerlas, la insuficiente capacidad de depuración en períodos punta, o el inadecuado sistema de tratamiento en determinados casos⁷¹.
- Por último, habría que destacar la pervivencia de vertidos sin depurar directamente a las rías, las marismas o la propia costa, los cuales producen un gran impacto debido a la magnitud de su volumen, especialmente en verano. Se detectan este tipo de vertidos en las inmediaciones del núcleo de Almonte (arroyos Sequillo, Saltil o Indio), en la playa anexa al núcleo de Matalascañas (donde se identificaban a finales de la década de los noventa hasta siete puntos de vertido), en las marismas cercanas al Rocío (donde se realizan vertidos a través de un aliviadero situado justo antes de la estación depuradora) y, especialmente, en las rías del Tinto y el Odiel (cuyos vertidos provienen de las actividades industriales localizadas en los polígonos de Moguer y Huelva).

En suma, puede afirmarse que en la actualidad persisten importantes deficiencias en lo que respecta a la gestión y el tratamiento de aguas residuales en el ámbito de Doñana, provocadas tanto por la inexistencia de un sistema integrado de saneamiento para el conjunto de los asentamientos del mismo, como por el inadecuado estado de gran parte de las redes que sirven a los municipios, hechos que se ven agravados a su vez por la especial vulnerabilidad

TES, 2000 y 2003); *Plan estratégico de desarrollo turístico de la provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

70 En el caso de Almonte, en torno al 35 % de la red necesita reparaciones, además de constatarse la existencia de tramos con escasa pendiente, problema este último que también se detecta en Moguer y Palos de la Frontera. Matalascañas presenta deficiencias en sumideros e imbornales, mientras que El Rocío cuenta con problemas de atascos, casas sin conexión a la red y un estado de las canalizaciones muy variable, con tramos en buena situación y otros con necesidades urgentes de mejora.

71 Las depuradoras de Palos y de Mazagón presentan un mal rendimiento como consecuencia de su desfase tecnológico, la de Almonte cuenta con un sistema de tratamiento secundario que resulta insuficiente para las necesidades del municipio (es por ello que está en fase de ejecución la ampliación de la depuradora con tratamiento terciario), mientras que la de El Rocío presenta problemas de infradimensionamiento, además de funcionar de manera ocasional y de forma inadecuada (también se encuentra en fase de construcción una nueva planta depuradora en este núcleo).

de este ámbito ante episodios de contaminación, debido a su especial configuración y valores ambientales.

Las graves repercusiones que tienen las aguas residuales sobre los ecosistemas del área, han motivado la programación de una serie de acciones encaminadas a la mejora de los sistemas de control y depuración existentes, y dirigidas también a dotar adecuadamente a los núcleos que carecían de este tipo de infraestructuras, medidas que en última instancia tienen como objeto asegurar o restablecer, en la medida de lo posible, los equilibrios medioambientales de este territorio, tan importantes para el mantenimiento de sus excepcionales condiciones naturales.

6. LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS Y LA LIMPIEZA VIARIA

El asunto de la gestión de los residuos sólidos urbanos ofrece en la actualidad un panorama bien distinto del que se observaba hace tan sólo una década, cuando predominaban en todos los municipios vertederos incontrolados de basuras y escombros de carácter disperso, tal y como lo certificaba la localización de algunos de ellos en zonas marismeñas, áreas forestales, entornos lagunares y hasta en las proximidades de las propias playas.

Sin lugar a dudas, los grandes núcleos turísticos y las pequeñas urbanizaciones de segunda residencia contribuyeron de forma incontestable a la generación de las situaciones citadas, puesto que gran parte de los residuos y de los vertederos ilegales creados estaban directamente vinculados a la actividad de dichos complejos y a las prácticas poco concienciadas de la población estacional veraniega. A esta línea de comportamiento correspondían diversas situaciones altamente impactantes por su grado de contaminación o de transformación del paisaje, como es el caso de los vertederos incontrolados en las proximidades de las marismas del Carreras y del Piedras, la laguna del Portil, los pinares de Isla Cristina, la playa de la Bota, los pinares de Mazagón, o el entorno de Matalascañas.

Cuadro 3.12. Clausura de vertederos en la provincia de Huelva y en la Comunidad Autónoma de Andalucía 1994-2004.

Ámbito	Nº Vertederos	Nº Habitantes	Área sellada	Residuos tratados	Área regenerada	Inversión Mill. Euros
Provincia Huelva	28	195.231	435.521	281.938	295.411	2,1
Andalucía	311	2.958.440	2.532.877	1.693.109	2.158.644	24,2

Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2005.

En la última década, la situación se ha transformado sustancialmente y la mayoría de los municipios onubenses han sellado sus antiguos vertederos, evitando de esta forma los riesgos que éstos conllevaban⁷². Al mismo tiempo se han creado zonas destinadas al depósito de

72 Básicamente, los riesgos derivados de la filtración de sustancias nocivas hacia las capas freáticas (con la consiguiente contaminación de los recursos hídricos subterráneos), la degradación de los suelos sobre los que se asientan los vertederos, o el peligro de propagación de incendios como consecuencia de la incineración de residuos.

escombros y residuos de obra, aunque a este último respecto hay que advertir que el cuidado de dichas zonas suele limitarse, en el mejor de los casos, a extender cada cierto tiempo los residuos depositados, estando previsto crear centros de tratamiento y puntos de recogida en los municipios, para que puedan gestionarlos de forma más adecuada.

Pero el cambio más importante operado en la gestión de los residuos está en relación con la aplicación de las determinaciones del *Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos en Andalucía* (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 2000:2). En virtud de este plan, la gestión de los residuos sólidos urbanos en el sector sur de la provincia de Huelva se encuentra repartida entre diversas mancomunidades, e incluso municipios, que contratan de forma independiente los servicios de recogida y transporte de los residuos hacia las estaciones de transferencia, desde las que posteriormente son enviados a la planta de tratamiento correspondiente.

Cuadro 3.13. Estaciones de transferencia de residuos sólidos urbanos en el litoral de Huelva. Año 2005.

Municipio	Estado	Número municipios servidos	Población servida	Residuos recibidos (t/año)
Isla Cristina	En servicio	6	18.435	11.862
Almonte	En servicio	2	21.231	21.960
Huelva	En servicio	12	226.672	112.097

Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2006.

Cuadro 3.14. Centros de tratamiento de residuos urbanos y vertederos controlados en la provincia de Huelva. Año 2005.

Municipio	Tipo de instalación	Estado	Municipios servidos	Población servida	Residuos (t/año)
Villarrasa	Recuperación y Compostaje	En servicio	30	376.251	205.419
Tharsis	Recuperación y Compostaje	En ejecución	49	85.479	30.000
Cala	Vertedero controlado	En servicio	5	5.845	1.901
Linares de la Sierra	Vertedero controlado	En servicio	12	14.265	4.581
Cumbres San Bartolomé	Vertedero controlado	En servicio	12	20.582	6.722
Nerva	Vertedero controlado	En servicio	7	19.041	6.245

Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2006.

En el sector occidental de la costa, los cinco municipios litorales cuentan con la planta de transferencia de Isla Cristina; mientras que en el sector oriental se ubican dos plantas de transferencia: la del Condado (en el término municipal de Almonte), que da servicio a Almonte, El Rocío y Matalascañas, y la del Entorno de Huelva (en el término municipal de Huelva), de la que hacen uso Moguer, Palos y Mazagón. El destino final de la mayor parte de esos residuos centralizados en las estaciones de transferencia es la planta de reciclaje y compostaje de Villarrasa, que sirve a todo el sector sur de la provincia de Huelva (aproximadamente 500.000 habitantes) y que presenta una actividad en la que se percibe claramente la influencia de la población estacional veraniega en la generación de residuos⁷³.

No obstante la evidente mejora observada de forma generalizada en la gestión y el tratamiento de los residuos, todavía se observan problemas sin resolver, ya se trate de conflictos

73 De hecho, en el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2003) se indica que en el área de Doñana se generan alrededor de 50.000 Tm. de residuos al año, de los cuáles casi el 50% corresponde a la temporada de verano.

preexistentes que perviven en la actualidad, o de nuevas problemáticas que surgen con fuerza como consecuencia del desarrollo de las nuevas actividades productivas.

Como primera cuestión a señalar, se ha de subrayar que, a pesar de la definición y concreción de un sistema integrado de gestión de los residuos sólidos urbanos basado en las diversas estaciones de transferencia y la planta de tratamiento de Villarrasa, aún no se ha producido el sellado definitivo de algunos de los antiguos vertederos municipales cuya clausura estaba prevista, y lo que es peor aún, todavía persiste, aunque de forma coyuntural, el problema de la deposición incontrolada de escombros y basuras en puntos cercanos a espacios de valor ambiental, como sería el caso de las marismas del Carreras o del Piedras, las áreas forestales de Cartaya o Mazagón, y las playas no urbanizadas que no cuentan con servicio permanente de recogida municipal de basuras (Nueva Umbría, La Bota, Parador de Mazagón, Cuesta de Maneli, etc.).

En segundo lugar, desde una perspectiva más global de la gestión de los residuos de todo tipo, no sólo los de origen urbano, no se puede evitar una referencia, aunque sea breve, a los desechos sólidos originados por la actividad agrícola intensiva, seguramente el conflicto más grave con que cuenta el ámbito litoral en relación a la temática tratada. Aunque se trate de un fenómeno que no suele afectar al suelo con usos turísticos (núcleos y urbanizaciones costeras, playas, etc.), sí se observa el abandono de este tipo de residuos en las inmediaciones de zonas turísticas que están en contacto con suelos de aprovechamiento agrícola.

De este modo, son frecuentes las acumulaciones de residuos sólidos en áreas rurales próximas a la línea de costa (deposiciones que están ligadas principalmente al cultivo de la fresa), ya se trate de basureros generados por la población flotante empleada durante las campañas de plantación y recolección, o las más importantes acumulaciones de plásticos procedentes de su cultivo, las cuales ocupan grandes superficies y generan un gran impacto paisajístico y ambiental.

Las mayores concentraciones de residuos plásticos se localizan en dos grandes áreas: en primer lugar, en el sector de Doñana, en una franja NE-SO que va desde Bonares a la Laguna de las Madres (al sur de Palos de la Frontera, a unos escasos dos kilómetros de la línea de costa); y en segundo lugar, en la costa occidental, en una franja central E-O que se localiza al sur de las cabeceras de Cartaya y Lepe y que también se sitúa próxima al ámbito costero.

Estas áreas de deposición de residuos plásticos denotan que la disponibilidad de terrenos públicos está marcando, en la práctica, el sistema de eliminación de los residuos agrícolas: allí donde los cultivos de fresa entran en contacto con los montes de propios, éstos se han visto invadidos por los plásticos utilizados en su cultivo, y cuando no existen terrenos públicos próximos, se tiende a la incineración para evitar la ocupación de la propia parcela (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:2 y 2003). En la actualidad, en los pinares y eucaliptales de los montes de propios se observa un rosario de vertederos que invaden todo el borde de monte colindante con las plantaciones de fresas, así como los pequeños bosquetes aislados entre los cultivos, los cuales aparecen totalmente arruinados por residuos plásticos y domésticos.

Esta situación ha desbordado la capacidad de actuación de los ayuntamientos, a los que corresponde la gestión de los residuos, ya que toneladas de plásticos agrícolas quedan abandonados en las áreas de recogida, dando lugar a una dinámica de vertidos caóticos que obs-

truye caminos y propicia la proliferación de incendios. Entre las iniciativas emprendidas para dar solución a este problema, destaca la construcción en Moguer de un centro empacador de plásticos agrícolas, que ha empezado a funcionar para dar servicio a los residuos generados en quince municipios, entre los que se encuentran todos los del ámbito litoral⁷⁴.

Para finalizar el apartado dedicado a la gestión de los residuos, se ha considerado oportuno hacer también una referencia sobre el funcionamiento y la percepción que los usuarios y agentes turísticos tienen de los servicios municipales de limpieza. Para ello se han tomado como fuentes de información los resultados derivados de las entrevistas realizadas por la empresa consultora Prointec-Planta S.A. en el año 1997 y los obtenidos más recientemente a partir de las encuestas realizadas para esta tesis doctoral. De ambas fuentes se han analizado las respuestas ofrecidas por los encuestados a cuatro cuestiones sobre las que se les pidió opinión: recogida de basuras, dotación de papeleras y contenedores, limpieza viaria y limpieza de las playas.

La principal conclusión que se extrae del análisis de los datos es que hay cuatro entidades que concentran la mayoría de las quejas sobre estos servicios y que son Matalascañas, Mazagón, Isla Cristina e Isla Canela⁷⁵. En todos estos casos se destacan por parte de los encuestados las deficiencias en materia de limpieza viaria, que se concretan en repetidas quejas sobre la escasez de contenedores y papeleras (Matalascañas, Mazagón e Isla Cristina), la presencia excesiva de papeles y basuras domiciliarias en las calles (Isla Cristina e Isla Canela), o la inadecuación de los horarios de recogida de basuras (Matalascañas e Isla Cristina). A ello habría que añadir otras valoraciones también relacionadas con aspectos relativos a la limpieza y que se refieren a la suciedad de las aguas y las arenas de las playas, opinión que se repite en los casos de Matalascañas, Mazagón e Isla Canela. En el extremo opuesto se situaría Punta Umbria y, sobre todo, Islantilla, donde las críticas sobre las cuestiones analizadas son escasamente significativas.

74 En cada municipio se ha fijado un punto de recogida de plásticos, donde los agricultores pueden depositar los residuos, que posteriormente son trasladados a la planta empacadora por una empresa contratada por la Diputación Provincial.

75 En estos núcleos aparecen niveles de disconformidad con los aspectos evaluados que superan el 35 % de los encuestados, llegándose a alcanzar en algunas ocasiones cotas superiores al 50 %, como ocurre en el caso de las críticas emitidas a la presencia masiva de residuos en las calles de Isla Cristina y a la ineficiencia de sus servicios de limpieza viaria.

CAPÍTULO 4. LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA: ORÍGENES Y DESARROLLO

1. LAS DIFICULTADES PARA RECONSTRUIR EL PASADO: FUENTES DE INFORMACIÓN Y PLANTEAMIENTOS METODOLÓGICOS

El objetivo primordial del capítulo que ahora se inicia es ofrecer una visión general, y lo más sistemática posible, de la evolución histórica del espacio y las actividades turísticas del litoral onubense. Dicho planteamiento se enmarca dentro de las tareas de descripción y análisis de esta tesis doctoral, y conlleva la realización de una aproximación al ámbito y al tema objeto de estudio desde una perspectiva diacrónica, lo cual resulta imprescindible para emitir un diagnóstico de la situación actual y abordar la formulación de conclusiones y propuestas.

De ese modo, los contenidos que aquí se exponen tratan de aportar un marco de referencia de carácter histórico, que pretende de ser utilidad para entender la situación presente, y para ello se centra en la identificación de los factores, procesos y resultados que explican la evolución turística del área a lo largo de las últimas décadas.

Para la realización de este análisis histórico, será fundamental el acercamiento a fuentes de información de diversa naturaleza. En este sentido destaca, en primera instancia, la consulta pormenorizada de la bibliografía de carácter científico existente sobre el tema, que, aún siendo escasa, ha sido especialmente útil para reconstruir las primeras etapas del desarrollo turístico (FOURNEAU, 1983:1 y 1983:2; OJEDA RIVERA, 1987; CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993). Igualmente valiosa ha sido la consulta de los fondos de diversos archivos y centros de documentación¹, cuya información ha sido complementada con la realización de entrevistas a agentes representativos y a especialistas en la materia², además de con el desarrollo de un intenso trabajo de campo, que ha servido para contrastar determinadas informaciones y conocer *in situ* algunas realidades.

A pesar de la riqueza y utilidad que ofrecen las fuentes señaladas, no se puede obviar el gran problema que presentan: la enorme dispersión de la información. Esto explica que los mayores esfuerzos realizados se hayan empleado en tratar de recomponer el puzzle informativo ante el que nos encontrábamos. Además, esa disgregación se ve agravada por el hecho de

1 Merecen una mención especial el archivo de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de Huelva, así como los archivos municipales de las localidades que integran el área de estudio. Además, hay que subrayar el interés que ofrece el archivo de la Diputación Provincial de Huelva y, sobre todo, los fondos de la Hemeroteca Municipal.

2 En este sentido, destacan las conversaciones mantenidas con investigadores que han trabajado de una u otra manera sobre el tema, como es el caso de Francis Fourneau, Juan Francisco Ojeda Rivera o José Manuel Jurado Almonte; y, por supuesto, las entrevistas realizadas a los dos últimos gerentes del Patronato Provincial de Turismo de Huelva (D. Manuel Iglesias y D. Javier Blanco), al presidente del Consejo Empresarial de Turismo de la Federación Onubense de Empresarios (D. José Manuel Barranco), al gerente de la Mancomunidad de Islantilla (D. Isidoro Álvarez), al gerente de la Fundación Doñana 21 (D. Miguel González), o a diversos responsables municipales de Ayamonte, Isla Cristina, Lepe o Almonte.

que los fenómenos analizados son de lo más diverso, tal y como lo demuestra la existencia de realidades muy distintas: costa occidental frente a litoral de Doñana; núcleos urbano turísticos tradicionales frente a nuevos proyectos; desarrollos residenciales frente complejos con vocación turística; zonas intensamente urbanizadas frente a espacios altamente protegidos, etc.

Ambas cuestiones, la dispersión de la información y el enfrentamiento a realidades muy dispares, explica que gran parte de la tarea desarrollada en este capítulo se haya centrado en hacer acopio de la fragmentaria información existente, realizar un estudio detallado de la misma, y proceder a su organización y sistematización con el objetivo de definir una estructura analítica e interpretativa. En definitiva, se trata de obtener una visión de conjunto del tema objeto de estudio, a partir de la recopilación, ordenación y encaje de distintos documentos e informaciones que no suelen perseguir un análisis global del espacio turístico costero, salvo en contadas ocasiones (FOURNEAU, op. cit.; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2001:1).

El resultado final de este trabajo será el desarrollo de una secuencia temporal para explicar la evolución histórica de las actividades turísticas en la zona, lo cual se concreta en la determinación de una serie de etapas, que aunque no son más que una simplificación de la realidad, facilitan la comprensión de procesos complejos y que tienen una continuidad en el tiempo. Dos grandes criterios han sido tenidos en cuenta para establecer las diferentes etapas o intervalos temporales considerados:

- En primer lugar, se ha pretendido que cada una de las etapas presente cierta homogeneidad interna, en el sentido de que esté dominada por determinadas tendencias o dinámicas de carácter estructural, que le aporten una identidad diferenciada frente al resto de etapas. De esa manera, para establecer los distintos períodos se han tenido en cuenta, de forma especial, aspectos como las circunstancias económicas generales, la dinámica urbanística y constructiva, el contexto institucional y político, las tendencias sociales, o las estrategias empresariales.
- Por otra parte, también se ha tenido en consideración la aparición de determinados hitos o circunstancias coyunturales, entendidos como elementos de ruptura que pueden servir para delimitar etapas. Así ha sucedido con los instrumentos de planificación de mayor trascendencia (como el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*, de principios de los sesenta), o con las coyunturas económicas de carácter excepcional (como la crisis del 73), o incluso con los proyectos más emblemáticos (como el de Islantilla), los cuales han servido como puntos de referencia para fijar el comienzo o el final de las distintas etapas consideradas.

Una vez establecidas las etapas, en cada una de ellas se ha tratado de identificar a los agentes y factores intervinientes en los procesos de desarrollo turístico considerados, así como los resultados producidos. Ante la dificultad de análisis que supone la heterogeneidad de situaciones existente, así como la diversidad de dinámicas y problemáticas, se ha optado por el tratamiento conjunto de aquellos núcleos y urbanizaciones turísticas que presentan características similares (ya sean socioeconómicas, urbanísticas, sectoriales, funcionales, etc.), aunque prestando siempre especial atención a las actuaciones más emblemáticas, es decir, aquéllas que sirven de referente para ilustrar determinados fenómenos o situaciones.

De hecho, se ha realizado un análisis pormenorizado de casos especialmente significativos, como el de Matalascañas, que es un buen ejemplo de los vaivenes que afectan al sector

inmobiliario turístico en los años sesenta y setenta; Punta Umbría y La Antilla, que representan a los núcleos que crecen de forma sostenida, aunque de manera más bien espontánea; Isla Canela, paradigma de las dificultades que pueden afectar a la ejecución de los proyectos turísticos y exponente de la más absoluta inoperancia por parte de promotores y administración; o Islantilla, que se erige en el proyecto de referencia para los nuevos desarrollos turísticos de la década de los noventa.

Finalmente, para concluir esta presentación del capítulo, hay que subrayar que no se pretende realizar un análisis exhaustivo de todos los elementos y procesos considerados, sino que en múltiples ocasiones se remitirá a capítulos posteriores, para abordar el tema en cuestión con mayor detalle y profundidad. Por lo tanto, lo que ahora se persigue es facilitar una presentación del espacio turístico desde una perspectiva histórica y general, pero sin agotar en este momento los temas de capítulos venideros, cuyos contenidos se desarrollarán, convenientemente, en su momento³.

2. LOS ANTECEDENTES DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA (ANTES DE 1960)

Difícilmente se puede afirmar que exista, con anterioridad a los años sesenta del pasado siglo, una actividad turística en sentido estricto en la costa onubense, hipótesis que se fundamenta en la ausencia de una oferta estructurada empresarialmente, así como en la propia debilidad de la demanda, tanto nacional como extranjera⁴.

Según algunos autores (FIGUEROLA, 1984), el surgimiento y posterior consolidación de un destino turístico requiere que se den dos condiciones: por una parte, la presión de una demanda social o empresarial sobre un espacio determinado y sus recursos de interés turístico; y por otra parte, la atracción ejercida directamente por la oferta sobre los posibles usuarios, una vez que se han creado ciertos productos, o que se ha definido la orientación general del destino turístico.

Sin la presencia de una de estas dos condiciones no se puede hablar de turismo en un territorio, y menos aún se puede afirmar la existencia de un sistema turístico, ya que para ello sería necesario que se diese una interrelación dinámica entre los diferentes elementos que lo componen: además de oferta y demanda, agentes de intermediación y mecanismos de mercado, entorno institucional, marco normativo, recursos humanos y tecnológicos, políticas urbanísticas, territoriales, patrimoniales, etc.⁵

3 De hecho, en otros capítulos de la tesis se profundizará en el análisis de las infraestructuras y los equipamientos de diverso tipo; la oferta turística; la demanda; la planificación territorial y sectorial; el planeamiento urbanístico; o las implicaciones medioambientales de la actividad.

4 El carácter minoritario de la demanda interna obedece a las dificultades económicas y sociales por las que atraviesa España desde finales del siglo XIX y a lo largo de la primera mitad del siglo XX; mientras que el cariz anecdótico que adquiere la demanda extranjera es resultado de la lejanía y el tradicional aislamiento de este tramo costero, a lo que se une la errática política de relaciones con el exterior instaurada tras la Guerra Civil.

5 Sobre la aplicación de la Teoría General de Sistemas al análisis de la actividad turística resulta especialmente interesante la consulta de la tesis doctoral de FURIO (1994): *Turismo y territorio. Interrelación entre la función y el territorio a partir del enfoque de enlaces*, Universidad de Valencia.

Resulta evidente que tales circunstancias no se dan todavía, en el período de referencia, en la costa de Huelva, y que la base productiva del litoral se sustenta en esos momentos sobre las actividades económicas primarias (pesca y agricultura fundamentalmente), las cuales mantienen una fuerte impronta tradicional y artesanal que contribuyó en gran medida a la escasa transformación del medio hasta épocas recientes⁶. Los aprovechamientos del territorio ligados a las actividades recreativas y de ocio eran de carácter excepcional y/o circunstancial, hecho que se explica fundamentalmente por las condiciones socioeconómicas y culturales de la mayoría de la población, y por las dificultades estructurales que presentaba el litoral de Huelva, sobre todo en lo referente a infraestructuras de comunicación, dotaciones y servicios de todo tipo.

La ubicación periférica y fronteriza de este segmento del litoral andaluz, amén de su marginalidad territorial, no favorecerían el aprovechamiento turístico y recreativo de los atractivos naturales del espacio costero, un ámbito que además se caracterizaba por su secular insalubridad, debido a la amplia presencia de zonas marismeñas y pantanosas en su entorno (véase el capítulo referido al medio natural). Ante tales problemas, no se desarrolló una actividad turística al estilo de otras estaciones balnearias en proceso de consolidación a nivel nacional (FOURNEAU, 1983:1; PELLEJERO et al., 1999; NAVARRO, 2003)⁷, sino que los aprovechamientos recreativos y de ocio se redujeron a determinados enclaves con unas circunstancias muy particulares y tuvieron una escasa relevancia desde el punto de vista de sus efectos socioeconómicos.

2.1. El histórico interés por Doñana: atractivo cinegético y riqueza ornitológica

Entre las noticias más antiguas relativas a los usos recreativos del espacio litoral y prelitoral onubense, habría que destacar las referencias históricas al denominado *Coto de Doñana*, que ha desempeñado desde hace siglos una importante función como cazadero real y aristocrático (OJEDA RIVERA, 1987). Dicho espacio ha sido tradicionalmente utilizado para satisfacer las aficiones cinegético-deportivas de las capas más altas de la sociedad andaluza y castellana⁸, las cuales hicieron del Coto un destacado referente a nivel nacional e internacional. Posiblemente, el momento culminante de estos aprovechamientos fuese el primer tercio del siglo XX, cuando el rey Alfonso XIII acude al Coto para cazar y descansar en nada menos que dieciséis ocasiones, consolidando definitivamente una de las múltiples imágenes de Doñana, aquélla que vincula los valores naturales de la zona con su disfrute por parte de las élites sociales (íbidem).

6 El desarrollo de la agricultura intensiva en el litoral onubense ha sido analizado por diversos autores, entre los que destacan los trabajos de MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ (1986) y MÁRQUEZ FERNÁNDEZ (1987). Para la profundización en los aspectos pesqueros consúltese CARRERO (1979) y GONZÁLVEZ (1989).

7 La Costa Brava, que fue el primer gran destino de sol y playa que se consolidó en España, inició su despegue desde los primeros años cincuenta, mientras que Baleares y la Costa del Sol comenzaron su crecimiento en esa misma década; en todos los casos, su desarrollo se produjo con anterioridad a la promoción y explotación turística de la Costa de Huelva, que no se iniciará hasta bien entrada la década de los sesenta, aunque existieran estudios previos desde principios de la misma.

8 El cazadero de Doñana ya era citado por Alfonso XI en su obra *La Montería* y sería frecuentemente visitado en los siglos XVII y XVIII por monarcas y nobles castellanos, e incluso extranjeros. Entre sus ilustres visitantes se encuentran desde Goya (1797), hasta Alfonso XII (1882), pasando por el Príncipe Rodolfo de Habsburgo, heredero de Austria-Hungría (1874).

A esa función de cazadero aristocrático hay que unir el interés que despierta Doñana entre algunos viajeros románticos, como FORD o MURRAY, que tras realizar expediciones cinegéticas por la zona, dejaron constancia de sus impresiones en textos que no ofrecen una imagen excesivamente positiva de Doñana y que se sitúa a medio camino entre el reconocimiento de sus valores cinegéticos y la desolación por su paisaje, su aislamiento y su despoblación⁹.

También será Doñana santuario destacado para los naturalistas, que acuden principalmente desde el Reino Unido para avistar y disfrutar de las múltiples especies de aves que se pueden identificar en la zona, en especial en las marismas. Ornitólogos como LILFORD, SAUNDERS, BREHM, VERNER, DRESSER o WHITERLY, viajarán hasta Doñana por motivos científicos y también recreativos. Pero seguramente, los de mayor trascendencia y quienes dejaron mayor impronta posterior, debido a sus escritos, fueron CHAPMAN y BUCK, que con sus libros *Wild Spain* (1892) y *Unexplored Spain* (1910) facilitaron “la puesta de largo de Doñana a nivel mundial” (OJEDA RIVERA, op. cit., pág. 208). Según lo expuesto en el propio prólogo del primero de esos libros, su objetivo esencial era “describir una tierra poco conocida desde un punto de vista casi inédito: el de un deportista naturalista”, lo cual se materializa en una obra que aúna la tradición de los libros de viajes, junto con la realización de un análisis más profundo propio de un observador habitual y buen conocedor de la zona.

2.2. Las playas de Almonte: Matalascañas, Torre de la Higuera, Atarazanas y Torre del Loro

A pesar de que las playas de Almonte no registrarán una explotación y una promoción turística de carácter empresarial hasta la década de los sesenta del pasado siglo, está suficientemente documentado su aprovechamiento con fines de ocio y recreativos desde finales del siglo XIX (MEDINA Y VILLALONGA, 1975; ÁLVAREZ GASTÓN, 1981). De esta forma, personas de diferente condición social y de diversa procedencia, siempre dentro de un contexto geográfico próximo, se acercaban, no sin dificultades, a estas playas con el fin de disfrutar de los “baños públicos” (OJEDA RIVERA, op. cit., pág. 339).

En estos primeros momentos, los poblados de pescadores constituirán el germen de las futuras estaciones balnearias, debido, principalmente, a que son los únicos enclaves de la costa que cuentan con caminos de acceso, aunque sean muy rudimentarios. En las proximidades de esos poblados desarrollarán su trabajo los “rancheros”, que se encargarán de construir viviendas efímeras para uso vacacional (“ranchos”), que después serán arrendadas por familias adineradas de las áreas del interior¹⁰. Estos veraneantes procedentes del Aljarafe sevillano, el Condado onubense o el propio Almonte, alcanzarán en los años veinte un volumen de pobla-

9 Según OJEDA RIVERA (op. cit., pág. 205), dicha imagen se debe a que “estas llanuras y planicies inmensas y horizontales constituyen la antítesis de la belleza natural para el romántico”. De ahí que FORD denomine a Doñana en 1846 como “un triste distrito... al que no se debe ir salvo empujado por la más absoluta necesidad o por una excursión deportiva”, cita que proviene de su *Manual para viajeros por Andalucía y lectores en casa* (pág. 193), publicado en español en 1980 por la editorial Turner, más de un siglo después de su versión original inglesa.

10 Estas familias constituían las “caravanas de playeros”, que realizaban largos y costosos recorridos hasta alcanzar la playa, tal y como describía en sus memorias Rafael de Medina y Villalonga, Duque de Medinaceli, en 1975: “teníamos que andar las cuatro o cinco leguas que separaban estos pueblos de Matalascañas a campo traviesa, por bosques, marismas y al final todos habíamos de atravesar las dunas de arenas del Coto, para llegar a la costa.

ción vacacional cercano a las 5.000 personas en Matalascañas, cifra que se aproximaría a los 7.000 si se consideran las otras playas del municipio (Atarazanas y Torre de la Higuera).

Evidentemente, esta concentración de usuarios en las playas durante la temporada de baños, requiere una cierta organización espacial de los asentamientos temporales, iniciativa que quedaba en manos de los rancheros. Así por ejemplo, en Matalascañas se extendían tres largas filas de ranchos distribuidos regularmente, de un kilómetro y medio cada una, formando manzanas de cien metros, y dejando calles transversales o cortafuegos entre ellas. Además, delante de cada rancho se excavaba un pequeño pozo para almacenar agua potable¹¹.

La dimensión que alcanzaba esta actividad en las primeras décadas del siglo XX provocó que la administración se interesase por su regulación y, sobre todo, por su fiscalización. De esta forma, tanto las Comandancias de Marina de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda y de Huelva, como el propio Ayuntamiento de Almonte, fueron progresivamente incrementando su control sobre estas actividades mediante el arbitrio de la concesión de permisos, la fijación de normas y el cobro de tasas.

Cuadro 4.1. Tasas municipales de ocupación del suelo para instalaciones temporales en la playa de Matalascañas. Año 1934.

Superficie de suelo ocupada	Tasa municipal
De 1 a 100 m ²	0,10 pesetas por m ²
De 101 a 300 m ²	0,05 pesetas por m ²
De 301 a 600 m ²	0,03 pesetas por m ²
De 601 a 1000 m ²	0,01 pesetas por m ²
De 1.000 m ² en adelante	0,005 pesetas por m ²

Fuente: OJEDA RIVERA, 1987.

La actividad balnearia se mantendrá durante las décadas siguientes sin grandes transformaciones¹², aunque a finales de la década de los cincuenta las chozas irán siendo sustituidas progresivamente por casetas de madera, lo cual provocará una sensible modificación del curioso paisaje que ofrecían los tradicionales ranchos, dando paso a una imagen de mayor permanencia y prestancia de los asentamientos.

2.3. La estación balnearia de Punta Umbría

Según la documentación existente y la bibliografía consultada, Punta Umbría constituye la estación balnearia más antigua de este litoral, en el sentido de configurar un pequeño núcleo con viviendas vacacionales de carácter permanente desde principios del siglo XX (CARRERO, 1979; GONZÁLEZ VÍLCHEZ, 1981). Con anterioridad a estas fechas, en Punta Umbría ape-

Todo el recorrido se hacía por los más a caballo o en coches de tracción animal y en carros de mulos..." (OJEDA RIVERA, op. cit., pág. 341).

- 11 Estos rancheros, auténticos *protoempresarios turísticos*, contrataban las viviendas en función de su dimensión, por varas de largo, y curiosamente, ya por estas fechas, se establecía una mayor cotización para los ranchos situados en la primera línea de playa, frente al menor precio de los de la segunda o tercera fila.
- 12 Quizá el cambio más significativo fuese la desaparición del asentamiento temporal de las Atarazanas en los años treinta, como consecuencia del avance del mar. Esto provocó el desplazamiento de veraneantes procedentes de Almonte hacia las playas ubicadas más al oeste (Torre del Loro y Torre de la Higuera), las cuales contaban con la ventaja de disponer de pistas forestales de acceso, frente a las dificultades de comunicación que presentaba Matalascañas, hasta la construcción de la carretera de El Rocío en 1965.

nas existía un conjunto de chozas de pescadores, a las que se unían varias torres de vigilancia y señalización marítima levantadas durante el reinado de Carlos III y un puesto de carabineros. Junto al poblado de pescadores se fueron levantando en la segunda mitad del siglo XIX algunas casas con fines vacacionales, construidas inicialmente por potentados ingleses radicados en Huelva y vinculados a la explotación y el comercio de la riqueza mineral del Andévalo.

Precisamente fue el empresario alemán Guillermo Sudheim, promotor del ferrocarril en Huelva, quien descubrió las excelencias de Punta Umbría para los ingleses de la compañía minera de Río Tinto (Río Tinto Limited). Y éstos, en 1886, solicitaron y obtuvieron una concesión de quince hectáreas de terreno para la construcción de un sanatorio (autorizada por el Gobierno), concesión que después se amplió con el fin de edificar chalets destinados al descanso de los cuadros técnicos y los empleados ingleses de la compañía¹³.

Fotografía 4.1. Casa de tipo inglés en Punta Umbría. Edificación sostenida sobre pilotes para su defensa frente al avance de las dunas.



Fuente: *Los Pueblos de Huelva* (HUELVA INFORMACIÓN, 1995).

“Las casas de los ingleses”, la última de las cuales se mantuvo en pie hasta los años setenta, componían un conjunto de “catorce chalets edificados en madera, rodeados de galerías que los protegían del sol y elevados sobre el terreno para protegerse de la arena y del avance de las dunas” (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ et al., 1995, pág. 1006). Estas casas constituían un interesante conjunto arquitectónico, de estética colonial, cuyo recuerdo ha permanecido vivo entre los residentes y visitantes de Punta Umbría, de tal forma que otras viviendas más recientes adoptaron algunas de sus características constructivas.

13 Los ingleses radicados en Huelva serán los protagonistas de la fundación del primer club de golf de la provincia, el Club de Golf de Aljaraque, del mismo modo que también el Hotel Colón de Huelva se construirá con el objetivo principal de ofrecer alojamiento a directivos, técnicos y hombres de negocio vinculados a la empresa británica.

En resumen, en las primeras décadas del siglo XX, Punta Umbría se componía de un pequeño puerto pesquero, una villa de pescadores y una “original ciudad lacustre con chalets elevados sobre la arena y las mareas” (FOURNEAU, 1983:1, pág. 216), lo cual permitió conservar la playa y sus procesos naturales prácticamente intactos. A partir de los años veinte, la burguesía onubense comenzará a imitar a los ingleses y construirá sus primeras casas de veraneo en Punta Umbría, consolidando así su función como estación balnearia. Dicha actividad quedará definitivamente asentada al establecerse la conexión marítima con Huelva, también ideada y puesta en marcha por los ingleses en esa misma década¹⁴.

La estación balnearia de Punta Umbría siguió desarrollándose en décadas posteriores y, tras la guerra civil, serán los altos funcionarios del régimen franquista, radicados en la capital provincial, quienes construirán sus chalets en ella. De esta forma, el núcleo se consolida como un centro vacacional estable, con presencia de ciertas infraestructuras básicas (luz, agua y saneamiento) y con la incipiente aparición de algunos hostales, pequeños comercios y bares.

Este continuo crecimiento, animado por procedimientos abusivos que autorizan construcciones sobre suelos de propiedad pública, encontrará a principios de los años sesenta dos importantes limitaciones: en primer lugar, la dependencia administrativa de Punta Umbría con respecto al municipio de Cartaya, cuya cabecera se encontraba demasiado alejada del núcleo costero; y, en segunda instancia, el abrumador dominio de los extensos bosques y arenales costeros de propiedad estatal o municipal, lo cual no facilitaba los procesos urbanizadores y constructivos.

2.4. Los asentamientos vacacionales de La Antilla (Lepe) y Mazagón (Palos-Moguer)

El desarrollo de La Antilla y de Mazagón como centros vacacionales, es el resultado de la atracción ejercida por unas playas extensas y arenosas sobre la burguesía agraria de Lepe, en el primer caso, y la del Condado occidental, en el segundo (municipios de Rociana, Bonares y Moguer, fundamentalmente).

a) Por lo que respecta a los antecedentes turísticos de La Antilla, en el período que va desde 1920 a 1935 se construyeron entre 25 y 30 chalets de madera sobre suelos de propiedad pública, previa concesión por parte del Estado; estos permisos consideraban en todo momento la temporalidad del uso autorizado y la imposibilidad de transmisión o venta de las edificaciones levantadas. Dichas casas de madera se erguían sobre la duna que defiende la playa, en un paraje bastante alejado del poblado pesquero de Lepe, El Terrón, el cual se localiza en la orilla derecha del canal de salida del río Piedras, en un entorno marismeño poco propicio para el baño.

Hasta mediados de los años cincuenta, La Antilla pareció estar fosilizada, sin la aparición de nuevas edificaciones. Pero a finales de la década se observa la construcción de más de un centenar de chalets sobre terrenos ganados al mar, en pleno dominio público marítimo terrestre, gracias a los permisos otorgados por el Ayuntamiento de Lepe con evidente abuso de poder, puesto que no existía autorización del Estado. Dicha actuación apresurada,

14 Dicha conexión se realizaba mediante las conocidas “canoas”, que atravesaban la ría del Odiel, entre Huelva y Punta Umbría, para transportar viajeros y bienes de abastecimiento. Estas canoas continúan existiendo actualmente, pero no ya como medio de transporte, sino como elemento de interés patrimonial y de atracción turística, que es utilizado por algunos visitantes para realizar paseos por la ría.

fundamentada en la naturaleza temporal de la concesión de los terrenos, no contó con una adecuada disposición urbanística, iniciando de esta forma el desorganizado crecimiento de La Antilla, que se acelerará en la década de los sesenta.

b) El caso de Mazagón presenta características similares al de La Antilla, aunque sus dimensiones son más modestas, y sus imprevisiones y desajustes más evidentes. Ya en la década de los años veinte se observa en Mazagón la presencia de veraneantes procedentes de municipios cercanos, como Rociana y Bonares principalmente. Más tarde acudirán otros procedentes de Huelva, Sevilla y Moguer, aprovechando las concesiones administrativas de ocupación de terrenos forestales, facilitadas por el Ministerio de Agricultura a principios de los años treinta¹⁵.

Las primeras construcciones de carácter permanente se erigen en los años cincuenta, con la autorización del Patrimonio Forestal del Estado, que exige el pago de un arriendo del terreno, pero sin contemplar la más mínima organización, ni la disposición de ninguna infraestructura básica. De esta forma, se desarrolla un pequeño núcleo dentro de la zona de dominio público marítimo terrestre sin una estructura clara y sin ni siquiera calles, con casas que no cuentan con agua, ni saneamiento, ni frecuentemente electricidad, lo que llevará a FOURNEAU (1983:1, pág. 218) a definirlo “no como una estación balnearia, sino como un suburbio de vacaciones”, consideración que hará extensiva a La Antilla de finales de los cincuenta.

2.5. Los núcleos tradicionales de Isla Cristina y Ayamonte

En los núcleos costeros de Isla Cristina y Ayamonte, con anterioridad a la década de los sesenta, se aprecia la existencia de una actividad veraniega de baja intensidad, que en ningún caso conlleva un entramado constructivo, ni el desarrollo de iniciativas empresariales, sino que se nutre del sistema socioeconómico y urbano tradicional¹⁶. De esta forma, los veraneantes que acuden a estos núcleos se alojan en viviendas u hostales de la localidad y hacen uso de los comercios y servicios que ofrece el municipio.

En el caso de Isla Cristina, el pintoresco ambiente pesquero de la localidad y su playa del Perdigón serán los señuelos que atraigan a veraneantes procedentes de los municipios vecinos, e incluso del sur de Extremadura. Por su parte, en Ayamonte, al carácter pesquero habría que unir el atractivo de su ubicación fronteriza y su destacada actividad comercial, mientras que sus mejores playas permanecen prácticamente desconocidas y vírgenes, algo alejadas de la cabecera municipal (playas de Isla Canela).

En definitiva y como conclusión de esta primera etapa, se podría afirmar que se observa la presencia de determinados usos vinculados a actividades recreativas y de ocio en el litoral onubense, aunque en general evidencian un carácter minoritario desde el punto de vista social, y unos limitados efectos desde el punto de vista económico y territorial. A pesar de la existencia de tales aprovechamientos, no se puede decir que se esté ante un proceso de desarrollo turístico en la costa de Huelva, puesto que no se dan unas condiciones territoriales

15 Las primeras viviendas, de carácter temporal y de madera, se levantarán a raíz de las operaciones forestadoras de la 5ª División Hidrológico-Forestal, llevadas a cabo en el Coto de Mazagón en esa misma década de los años treinta.

16 Véase BERNAL (1983): “Formas tradicionales de la ocupación del ocio en la sociedad rural andaluza”, en *Turismo y desarrollo regional*, págs. 17-26, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla nº 24.

y socioeconómicas favorables para ello, del mismo modo que tampoco se aprecia el apoyo institucional ni la apuesta empresarial por este tramo costero, a diferencia de lo que sí ocurre con otras zonas del litoral andaluz, como la Costa del Sol, cuya explotación comenzará desde los años cincuenta del pasado siglo (NAVARRO, 2003).

3. LOS INICIOS DEL DESARROLLO TURÍSTICO (1961-1973)

Desde finales de los años cincuenta y principios de los sesenta del pasado siglo, se observa en España un cambio de orientación en la política económica y en las relaciones con el exterior, que derivó, entre otras consecuencias, en la rápida propagación del turismo de masas por diversas zonas del litoral. La devaluación de la peseta en 1959, la política de estabilización de precios, y la apertura de las fronteras a capitales y visitantes extranjeros, dieron paso a los mayores crecimientos del sector turístico conocidos hasta ese momento. Así, desde 1959 a 1963, el número de turistas extranjeros aumenta de cuatro a diez millones, cifra que se eleva a veinte millones en 1969 y a treinta millones en 1972 (PEDREÑO, 1996).

En este contexto de apertura, de estabilización económica y de crecimiento del sector, serán de gran trascendencia las iniciativas de la administración central dirigidas a poner en valor los recursos y atractivos de aquellas áreas todavía desvinculadas de los procesos de desarrollo turístico. Entre tales iniciativas, destaca una ley de gran importancia para el impulso de numerosas e importantes zonas turísticas españolas: la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, de 28 de diciembre de 1963; una ley de marcado carácter sectorial, aunque no exenta de importantes implicaciones territoriales, tal y como destacan ilustres investigadores¹⁷.

Las facilidades administrativas y los beneficios económicos y fiscales que esta ley otorgaba, pretendían promover la explotación turística de numerosas zonas del país, consideradas como destinos turísticos potenciales en función de sus condiciones naturales y sus atractivos¹⁸. Dentro de esta lógica de pensamiento y actuación encajaba perfectamente el área costera de Huelva, un litoral con enormes recursos susceptibles de aprovechamiento turístico y con buenas expectativas de desarrollo. Al año siguiente de ser aprobada la ley, comenzó la actividad institucional para la puesta en valor de este territorio con fines turísticos, hecho que se demuestra con la inscripción en el Registro de Denominaciones Geoturísticas de la marca “Costa de la Luz”, que se utilizará para designar a todo el litoral atlántico andaluz¹⁹.

17 Son interesantes las afirmaciones de DE TERÁN (1982, pág. 451) sobre el carácter de esta ley y sus consecuencias territoriales, expresadas en su obra *Planeamiento urbano en la España contemporánea 1900-1980*. El autor afirma que en la ley “no existe realmente una preocupación de ordenación espacial” y continúa “es, pues, en efecto, una ley al servicio de una política sectorial, sin preocupación por las repercusiones sobre el territorio, de esa misma política”. Para ilustrar tal planteamiento aporta esta joya documental, extracto de unas declaraciones del Ministro D. Alfredo Sánchez Bella, aparecidas en la revista *Desarrollo*, el 14 de marzo de 1972: “No había más remedio que hacer ese mediocre urbanismo... Aquí, si se quiere, hubo fallos en nuestras realizaciones, pero resulta que lo que pega es lo no planificado”.

18 Sirvan como ilustración de esta afirmación las palabras de la Exposición de Motivos de la citada ley, donde se dice que “existen, por otra parte, amplias zonas dotadas por la naturaleza de suficientes atractivos para convertirse en turísticas, pero cuyas posibilidades no están suficientemente desarrolladas por diversas razones, entre las que sobresale, principalmente, la de la ausencia de una política de fomento...”.

19 Orden de 26 de enero de 1965, del Ministerio de Información y Turismo, por la cual “se acuerda que se inscriba en el Registro de Denominaciones Geoturísticas la denominación *Costa de la Luz*, correspondiente a todo el

Pero el instrumento que pone las bases y que definitivamente impulsa el crecimiento urbano turístico de la costa onubense, es el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*, aprobado mediante decreto el 11 de enero de 1966, aunque pergeñado a lo largo de los primeros años sesenta. De hecho, cinco años antes, en marzo de 1961, los alcaldes y principales empresarios de esta costa recibieron el *Avance del Proyecto de Promoción y Desarrollo Turístico de la Costa de Huelva*, elaborado por una Comisión de la Diputación Provincial y en el que ya se establecían las grandes líneas de acción que contendría el ulterior proyecto.

Dicho proyecto, que será ampliamente analizado en un capítulo posterior de esta tesis doctoral, preveía equipar 5.000 hectáreas de litoral, distribuidas entre trece núcleos, de forma que se alcanzase la cifra de 340.000 camas en un horizonte de veinte años (1986). Pero dichas pretensiones topaban con dos importantes limitaciones que presentaba el territorio costero: la insuficiencia o inexistencia de infraestructuras de comunicación y la peculiar distribución de la propiedad del suelo, mayoritariamente en manos del Estado o de los municipios. Ambas dificultades son abordadas por el documento, que plantea la construcción de nuevas e importantes infraestructuras de comunicación²⁰, además de la descatalogación y liberalización de suelos de propiedad pública, facilitando de esa manera su inserción en el mercado.

Cuadro 4.2. Previsiones del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* para el período 1966-1973.

Zonas	Superficie en has.	Plazas	Principales actuaciones infraestructurales	Inversión mill. ptas.
Isla Canela ^(*)	580	40.600	Saneamiento biológico	22,5
Playa del Perdigón	70	5.600	Carretera Palos-Matalascañas	124
Playa de La Antilla	140	11.200	Carretera Almonte-Torre del Loro ^(*)	79
Nueva Umbría ^(*)	280	16.800	Carretera Bonanza-Torre Higuera ^(*)	105
El Rompido	150	12.000	Carretera Rompido-Isla Cristina ^(*)	69,9
La Bota. El Portil ^(*)	260	18.200	Carretera Ayamonte-Punta Moral	25
Punta Umbría	150	9.000	Puente sobre río Odiel ^(*)	87,8
El Picacho ^(*)	140	12.600	Puente sobre río Piedras ^(*)	82
Mazagón	210	16.800	Puente sobre estero Canela ^(*)	35
Torre del Loro ^(*)	90	7.200	Canales abastecimiento ^(*)	96
Asperillo ^(*)	440	26.400	Captaciones y elevaciones	30
Matalascañas	130	9.100	Depósitos reguladores	42
Coto D ^a Ana ^(*)	110	1.100	Depuración y varios ^(*)	50
			Aeropuerto ^(*)	700
			Puertos deportivos ^(*)	20
Total	2.750	186.600	Total	1.568.2

Fuente: *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* (MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO, 1965). ^(*) Actuaciones no realizadas en el período previsto.

Tal y como se verá posteriormente, cuando se aborden en profundidad las características y las consecuencias del citado proyecto, se puede afirmar que el documento constituía un plan bastante completo y ambicioso, pero en determinados aspectos demasiado grandilocuente y alejado de la realidad, lo cual llevará a diversos autores a criticar su “maximalismo”

litoral de la provincia de Huelva y el del sector occidental de la provincia de Cádiz (desde Sánlucar de Barrameda hasta Punta Tarifa)”.

20 Entre las principales propuestas realizadas destacan la construcción de un aeropuerto en las proximidades de la capital provincial, la ejecución de la conexión viaria entre Huelva y Cádiz apoyada en un puente sobre el Guadalquivir, y el trazado de una nueva carretera en el sector occidental de la costa que mejorase la comunicación entre los núcleos ubicados en el litoral.

(OJEDA RIVERA, op. cit., pág. 350) o su “exceso de gigantismo” (FOURNEAU, 1983:1, pág. 219).

De hecho, ni se construyeron la mayoría de las grandes infraestructuras previstas (como por ejemplo el aeropuerto provincial o la conexión viaria Huelva-Cádiz), ni tampoco se cumplieron gran parte de las previsiones urbano turísticas del plan, lo cual se debió a la proyección sobredimensionada de determinadas actuaciones y a las repercusiones de la crisis económica de principios de los setenta sobre las empresas promotoras. Por otra parte, también se detectan importantes desajustes por exceso, tal y como lo evidencia la existencia de procesos de crecimiento urbano turístico que desbordaron las expectativas de la planificación (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993). De hecho, la evolución de los diferentes núcleos turísticos durante la etapa que ahora se analiza fue muy dispar, pudiendo distinguirse diversas situaciones.

3.1. La desigual evolución de los Centros de Interés Turístico Nacional del sector oriental de la costa: Torre la Higuera-Matalascañas y El Picacho-Mazagón

a) El Centro de Interés Turístico Nacional (CITN) de Matalascañas será el primer asentamiento turístico de gran envergadura, levantado ex novo, del litoral onubense. En realidad, originariamente estaba formado por dos núcleos distintos localizados en las playas de Torre la Higuera y Matalascañas, los cuales se fusionarán finalmente en un solo conjunto urbano turístico de siete kilómetros de extensión y setecientas hectáreas de superficie. La sociedad promotora del proyecto será la empresa Hirta S.A., entidad con mayoría de capitales suizos²¹ y con sedes en Madrid y Barcelona, que posteriormente se trasladará a Sevilla y cambiará su denominación por la de Playas del Coto de Doñana S.A.²²

El desarrollo de la operación, que se inicia a mediados de los años sesenta, encontrará dos circunstancias claramente favorables para su materialización: el predominio en este sector costero de suelos de propiedad privada y, por lo tanto, sin grandes trabas en relación a su compra venta, promoción y urbanización; y la construcción de la carretera que une Almonte con El Rocío y Matalascañas en 1965, lo cual facilitará enormemente el acceso a estas playas.

Los planteamientos iniciales de la empresa promotora tendrán como objetivo expreso ejecutar un complejo turístico de calidad y atraer turistas españoles y extranjeros de alto nivel. Para ello se prevé desarrollar un proyecto basado en una ordenación urbanística cuidada, en el que se integren de forma coherente áreas residenciales, infraestructuras y zonas destinadas a equipamientos. Dicho planteamiento general se completa con la construcción de urbanizaciones de mediano y alto *standing* (con piscinas, áreas de juego y viviendas con vistas al mar), la apertura de diversos hoteles de cuatro y cinco estrellas, la implantación de dos centros comerciales, un helipuerto, un hipódromo, un campo de golf, e incluso una plaza de toros.

21 De hecho, en la publicidad del proyecto se utilizan argumentos como los que se exponen a continuación: “Nosotros nos encargamos de resolver todos sus problemas. Sus pagos se realizarán en un banco suizo... Una inversión incomparable, con la garantía de un banco suizo” (FOURNEAU, 1983:1, págs. 244 y 246).

22 Además de la promotora principal, otras promotoras destacadas serán Inmo S.A., Satunga S.A., Inursa, Ferro S.A, Asociación de la Prensa Sevillana, Comunidad de Propietarios de Torre la Higuera, Kontank, etc. (entre ellas predominan las sociedades de capital sevillano, madrileño y, en última instancia, local).

El interés por captar una demanda de perfil alto, tanto nacional como internacional, se percibe en la sólida presencia de inversores foráneos. De hecho, numerosos apartamentos y hoteles son financiados por diversas empresas de capital alemán, americano o catalán²³. En definitiva se perseguía, según la principal promotora de la urbanización, ejecutar uno de los mayores conjuntos turísticos de Europa y lograr una proyección turística que superase las fronteras regionales y nacionales (FOURNEAU, op. cit., pág. 244).

Con respecto al desarrollo urbanístico del proyecto, el *Plan de Ordenación de Matalascañas* fue presentado y aprobado en 1966. Dicho documento establecía tres etapas constructivas para la urbanización, iniciándose la primera de ellas en ese mismo año y levantándose las primeras edificaciones en 1968. A mediados de la década de los setenta, la primera etapa estará prácticamente concluida, aunque las tareas de urbanización fueron más complicadas y costosas de lo esperado, debido a la dificultad añadida que suponía construir sobre dunas.

Los resultados al final de este período superarán las previsiones iniciales del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*, de modo que a mediados de los años setenta existen alrededor de 40.000 plazas de alojamiento en Matalascañas (2.500 en hoteles de reciente construcción), 5.000 más de las que establecía el citado proyecto (35.000 plazas en el horizonte de 1976). Dicha circunstancia explica, en gran medida, que el núcleo presentase un nivel de equipamientos insuficiente para atender a la población vacacional, y ello a pesar de que Matalascañas cuenta, por esas fechas, con dotaciones mayores y mejores que el resto de las playas onubenses.

Si en términos cuantitativos la realidad supera a la planificación, en términos cualitativos, los objetivos inicialmente planteados quedan muy alejados de los resultados. De hecho, no se consigue bajo ningún concepto captar a la tan deseada demanda extranjera de alto nivel, a pesar de que algunos hoteles y apartamentos trataran de especializarse en ese segmento. Lo cierto es que los planteamientos iniciales del proyecto resultaron ser demasiado ambiciosos y alejados de la realidad, además de no contar con posibles escenarios de crisis, con lo cual no hubo más remedio que reorientar la oferta, cada vez más, hacia una clientela local y regional, de nivel medio y bajo, que demandaba productos a precios asequibles (cuestión que será abordada con mayor detalle en la próxima etapa).

b) Frente a la desmedida expansión que se observa en Matalascañas, el CITN de Mazagón ofrece unos crecimientos más moderados, lo cual no conllevará unos mejores niveles de ordenación, ni una mayor presencia de infraestructuras y equipamientos, sino más bien lo contrario. Mazagón inició su desarrollo, al igual que Matalascañas, a mediados de los años sesenta, ejecutándose las primeras construcciones sobre una masa forestal situada en la parte alta del acantilado del Asperillo, concretamente en su extremo occidental. En tan privilegiado enclave, entre pinos y con vistas al mar, se levantó un conjunto de chalets y apartamentos construidos por promotoras locales o madrileñas, como sería el caso de Ciparsa, con cien chalets, o Alcor S.A., con sesenta apartamentos.

El resultado de este impulso inicial será la existencia, a principios de los años setenta, de unos 1.200 chalets distribuidos de forma dispersa a lo largo de tres kilómetros de terrenos forestales costeros, y entre los que se insertaban algunos bloques de apartamentos, todo lo cual

23 Como sería el caso de los Apartamentos Aremar (de capital alemán), el Hotel Flamero (alemán y catalán), el conjunto de Hotel-Apartamentos Fidalgo (promovido por una sociedad radicada en Panamá), el Hotel Tierra Mar (catalán), etc.

evidenciaba la ausencia de una clara ordenación urbanística. En paralelo a estos nuevos desarrollos constructivos, todavía subsiste por esas fechas, al pie del acantilado, el conjunto de chabolas vacacionales heredadas de etapas anteriores (aquellas que FOURNEAU definía como “suburbio de vacaciones”), y que sufrirán el problema del avance del mar y el consiguiente ataque del acantilado, riesgo que incluso afectará a algunas casas de la urbanización Ciparsa²⁴.

En definitiva, Mazagón albergaba a principios de la década de los setenta unas 15.000 plazas de alojamiento vacacional, frente a las 30.000 previstas en el *Proyecto de Promoción Turística*; una circunstancia que, lejos de contribuir a una planificación más cuidada del espacio turístico, como sería de esperar, se caracterizó por el triunfo de un modelo de “urbanización bastante mediocre, donde llama la atención el desorden urbanístico, el déficit de infraestructuras (viaria, agua, luz, teléfono) y de equipamientos (comercio y ocio)” (FOURNEAU, op. cit., pág. 232).

3.2. El fuerte incremento de la actividad constructiva en Punta Umbría y La Antilla

a) A pesar de la presencia inglesa en Punta Umbría desde principios del pasado siglo, y a pesar de que en la década de los cincuenta se afianza el interés por esta playa entre la élite local de Huelva, la estación balnearia encontrará dos serias dificultades a su expansión urbano turística desde los primeros años sesenta: su dependencia respecto al municipio de Cartaya, al cual pertenece todavía en esos momentos, y la escasez de terrenos de propiedad privada, frente al dominio de los suelos de propiedad estatal o municipal.

Ambos problemas se resolverán a principios de la década, ya que en 1963 Punta Umbría se segrega de Cartaya, pasando a disponer de instituciones y autoridades municipales propias; además, en 1966 se descatalogarán 400 hectáreas de suelos de propiedad pública, sobre los que se localizará la nueva cabecera municipal y su zona de expansión.

En esta década y principios de los años setenta se asiste a una de las fases de máxima expansión urbanística y turística del municipio, como resultado de la localización del polo industrial en Huelva y sus efectos sobre la función residencial y vacacional que pasará a desempeñar Punta Umbría. Estrechamente relacionado con esto, no se puede obviar la trascendencia que también tendrá la construcción del puente sobre el río Odiel, que permite una conexión mucho más fácil y rápida entre Huelva y Punta Umbría, con el consiguiente incremento de los movimientos pendulares que ello provoca.

Precisamente será en esta etapa cuando se levanten los grandes bloques de apartamentos que simbolizan uno de los períodos de mayor crecimiento y prosperidad económica de Punta Umbría, los edificios Altair (1966-1968), Everluz (1968), Punta Mar (1973), Altavista (1972-1973) o Cormorán (1973-1975), en cuya construcción se observa la participación de capitales foráneos²⁵, aunque no es desdeñable el papel jugado por la iniciativa local, a diferencia de lo que ocurre en otros núcleos del litoral como Matalascañas, El Portil o Isla Canela.

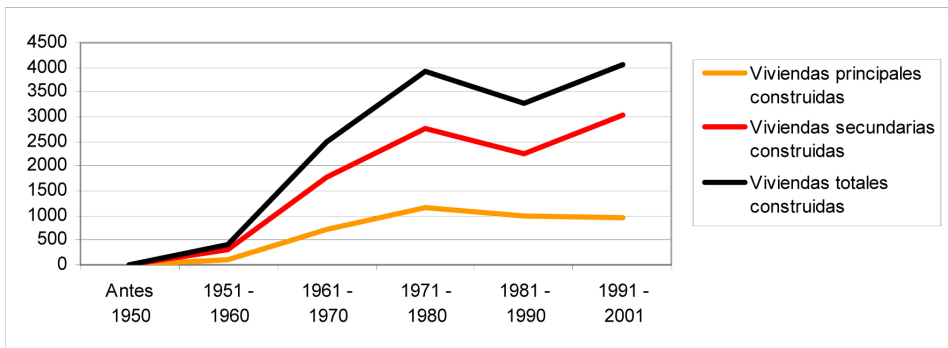
24 A dicho riesgo hay que unir el peligro de contaminación de la playa y de sus aguas, que desde finales de los años sesenta se verán afectadas por los residuos del Polo de Desarrollo Industrial de Huelva, cuyos vertidos se realizaban directamente a la ría del Odiel.

25 Ese sería el caso de la promotora Industrias Aragonesas de Construcción, filial del *trust* empresarial vinculado al Polo Industrial de Huelva; o el caso de VOSA, promotora madrileña que también tiene proyectos en El Rompido e Isla Cristina.

Como resumen final de esta etapa, Punta Umbría cuenta en 1973 con unas 25.000 plazas de alojamiento, más del doble de las previstas en el *Proyecto de Promoción Turística*, además de disponer de una importante oferta hotelera, de restauración, comercial y de ocio. Estos datos ponen de manifiesto la fuerte contradicción existente entre la realidad y la planificación, en el sentido de que esta última otorgaba a Punta Umbría un papel mucho más modesto, situándola en uno de los últimos lugares en cuanto a su futura capacidad de acogida turística.

Figura 4.1. Evolución de la construcción de viviendas en Punta Umbría entre 1900 y 2001.

Período de construcción	Viviendas principales construidas	Viviendas secundarias construidas	Viviendas totales construidas
Antes de 1900	4	0	4
1900-1920	4	0	4
1921-1940	4	1	5
1941-1950	5	3	8
1951-1960	92	306	398
1961-1970	722	1.774	2.497
1971-1980	1.155	2.751	3.906
1981-1990	994	2.265	3.266
1991-2001	947	3.042	4.040



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Censo de Población y Viviendas de 2001 (INE, 204).

b) Por lo que respecta a La Antilla, en este período se concreta su gran crecimiento urbano turístico inicial, con cinco filas de chalets en primera línea de playa y bloques de cuatro plantas detrás, todo ello sobre una extensión aproximada de un kilómetro de litoral y al este de la carretera que conecta con Lepe. Esa ubicación de las operaciones urbanísticas se explica, en gran medida, en función de la propiedad del suelo. De hecho, FOURNEAU (íbidem, pág. 232), al referirse a los orígenes de La Antilla, señala que “al oeste de la carretera de Lepe... los terrenos son públicos (estatales y municipales) y en ellos no existe prácticamente ninguna construcción reciente. Por el contrario, al este, los terrenos, no sin dificultad y tras varios litigios, han sido privatizados y abandonados a la especulación y la construcción”.

De esta forma, a principios de la década de los setenta, La Antilla alberga unas 35.000 plazas de alojamiento vacacional, más del triple de las previstas en el proyecto de 1966, configurándose como una playa familiar de gran capacidad de acogida, a la que acuden fundamentalmente veraneantes de Lepe, Sevilla y Extremadura. Además, se trata de una playa que ha

experimentado un rápido crecimiento, aunque excesivamente desorganizado y basado en un plan urbanístico trazado a toda prisa. Todo ello pondrá rápidamente de manifiesto un pobre urbanismo, caracterizado por las deficiencias en materia de infraestructuras y la escasez de equipamientos y servicios de todo tipo (comerciales, de ocio, deportivos, etc.).

3.3. El crecimiento contenido de la actividad inmobiliario turística en Isla Cristina y en el núcleo de El Rompido (Cartaya)

a) Isla Cristina es un municipio que ha presentado históricamente problemas de aislamiento infraestructural y marginalidad territorial, que se agravan por la dificultad añadida de su ubicación en zona de marismas. Todo ello, unido a la competencia turística ejercida por la playa de La Antilla (Lepe)²⁶ y la lejanía de los grandes centros urbanos y poblacionales, dificultó la consecución de las previsiones iniciales del *Proyecto de Promoción Turística*, que planteaba la creación de 5.600 plazas para 1973.

Las dificultades económicas de principios de los años setenta produjeron retrasos en la ejecución de los proyectos y sólo se llegaron a construir entre 2.500 y 3.000 plazas de alojamiento al este del núcleo, en la playa del Perdigón. En total, contando con las plazas de alojamiento que pudieran localizarse dentro del núcleo tradicional, la oferta se aproximaría a las 5.600 plazas previstas inicialmente (pero en ningún caso se acercan a los planteamientos existentes sobre plazas de nueva creación).

b) Por lo que respecta a El Rompido, a principios de los años sesenta no era más que un pequeño núcleo de pescadores, en el que había unas cien casitas dedicadas ocasionalmente a usos vacacionales. El *Proyecto de Promoción Turística* establecía unas previsiones de 16.000 plazas en el horizonte del año 1975, expectativas que se cumplieron tan sólo en su tercera parte: entre 6.000 y 7.000 plazas habían sido materializadas en el momento de la crisis económica de principios de los setenta.

A pesar del decidido arranque de la urbanización, con la construcción de 300 apartamentos junto al asentamiento pesquero entre 1970 y 1974 (urbanizaciones Urberosa y Los Pinos) y la puesta en funcionamiento de las 1.200 plazas del camping Catapum (el mayor de la provincia por estas fechas), las posteriores fases constructivas encontraron serias dificultades empresariales para su ejecución, lo cual derivó, desgraciadamente, en la disminución de las calidades urbanísticas y constructivas de los complejos previstos o, en su caso, en la quiebra de las empresas promotoras (tal y como se verá más adelante).

3.4. El fracaso de los Centros de Interés Turístico Nacional del sector occidental de la costa: El Portil (Punta Umbría-Cartaya) e Isla Canela (Ayamonte)

a) En lo que se refiere a la actuación de El Portil, una sociedad catalana (Laguna del Portil, S.L.) adquirió en 1970 los terrenos para el desarrollo del CITN, situados en el límite intermunicipal entre Punta Umbría y Cartaya. Esta empresa promotora incrementó, de for-

26 El amplio y rápido crecimiento de La Antilla supuso una competencia importante para Isla Cristina en términos de captación de demanda popular; por otro lado, el proyecto de Isla Canela, aunque avanzase poco en su materialización, implicaba también una cierta competencia, en este caso en lo que respecta al desarrollo de un turismo hotelero y la captación de una demanda más cualificada.

ma unilateral, las previsiones iniciales establecidas en el proyecto de 1966 y presentó un Plan Parcial, que a pesar de su “gigantismo” (FOURNEAU, op. cit., pág. 235), fue aprobado por la administración competente, el Ministerio de Información y Turismo.

Dicho plan pretendía la urbanización de 500 hectáreas y el desarrollo de un complejo de 50.000 plazas, el cual debía realizarse en tres fases, la primera de ellas (100 hectáreas) para ser finalizada en 1974. En 1973 se habían ejecutado las primeras infraestructuras, se urbanizaron algunas parcelas y se entregó el primer conjunto de sesenta apartamentos, Las Brisas. Pero a partir de ese momento, y como consecuencia de la crisis económica, los trabajos urbanísticos se ralentizaron y los nuevos complejos inmobiliarios tardaron bastante más de lo previsto en ser construidos (incluso los habrá que no pasarán de ser meros proyectos, nunca ejecutados).

b) El otro CITN de la costa occidental, Isla Canela, se ubicará sobre unos baldíos costeros de propiedad municipal, situados a varios kilómetros de la cabecera municipal de Ayamonte, y que fueron vendidos a la empresa Pistas y Obras por 300 millones de pesetas. Con ese dinero, el ayuntamiento construyó la carretera de acceso a la playa y realizó las primeras obras de infraestructuras necesarias para el desarrollo del complejo, además de promover la ejecución de los primeros apartamentos, en los que participarán empresas locales de la construcción.

El *Proyecto de Promoción Turística* preveía para Isla Canela nada menos que 900 hectáreas urbanizadas y 63.000 plazas para el año 1976, pero la realidad se alejaba infinitamente de estas pretensiones. La construcción de 150 apartamentos y de unos 20 chalets con capacidad para entre 1.000 y 1.500 personas, son el resultado de la actividad inmobiliaria de estos años, siendo el proyecto con mayores dificultades y retrasos respecto a las determinaciones iniciales del proyecto de 1966.

Esa situación de estancamiento se explica, fundamentalmente, por los litigios surgidos entre la empresa promotora y el ayuntamiento, los cuales tienen su origen en la ocupación de una parte de los terrenos por un grupo de colonos, instalados en la zona desde antiguo y a los que el consistorio reconocía ciertos derechos de ocupación del suelo. Además, también hay que tener en cuenta el perjuicio que supone la excéntrica localización de Isla Canela y su débil conexión infraestructural con los principales mercados turísticos potenciales.

En definitiva y como valoración global sobre esta segunda etapa, salvo en los casos de Matalascañas, Punta Umbría y La Antilla, se puede hablar de la existencia de un cierto desfase entre las expectativas de desarrollo turístico auspiciadas por el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*, y la materialización real de la planificación, algo alejada de las previsiones iniciales, como resultado de la coincidencia de las siguientes circunstancias:

- Las dificultades de comunicación y la histórica situación de marginalidad y periferismo de la provincia de Huelva en general, y del ámbito costero en particular.
- La compleja situación de la propiedad del suelo, en su mayor parte patrimonio público del Estado o de los municipios, y por ello con mayores dificultades para su liberalización e introducción en el mercado.
- La escasa coordinación, en lo que respecta a la planificación turística, entre las diferentes administraciones implicadas y las empresas promotoras, junto con la inexistencia de estrategias generales y la falta de continuidad en las acciones.

- La apuesta institucional y empresarial por otros destinos turísticos más consolidados y con mejores niveles de accesibilidad, como el caso de la Costa del Sol, en detrimento de las zonas peor conectadas con los centros emisores.
- La falta de una iniciativa local con capacidad e interés por abanderar el desarrollo turístico de la zona, lo que facilita la acción especulativa de los agentes empresariales externos, quienes buscarán un enriquecimiento rápido a través del negocio inmobiliario, desestimando estrategias turísticas de medio y largo plazo.
- Y, finalmente, hay que hacer mención especial a la aparición de unas nuevas condiciones económicas y turísticas, claramente desfavorables, como consecuencia de la grave crisis económica de principios de los setenta.

4. LA CRISIS ECONÓMICA Y SUS REPERCUSIONES SOBRE EL SECTOR INMOBILIARIO TURÍSTICO (1974-1981)

Gran parte de la década de los setenta y los primeros años ochenta estuvieron fuertemente determinados, desde el punto de vista económico, por la crisis del 73, que generó en los países occidentales un clima de inseguridad financiera y empresarial que afectó a todos los sectores productivos, incluidos la construcción y el turismo (TAMAMES, 1992).

Las repercusiones de este factor desestabilizador sobre las operaciones urbano turísticas iniciadas en la costa de Huelva, se dejaron sentir con mayor fuerza a partir de los años 1975 y 1976 (FOURNEAU, op. cit.), momento especialmente crítico en España desde el punto de vista político, a causa de la cascada de acontecimientos que desembocarían en el cambio de régimen.

El clima de inestabilidad política y social, junto con los efectos de la crisis económica, repercutieron sin duda sobre el sector empresarial en general y sobre el inmobiliario turístico en particular (CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE HUELVA, 1975-1980). La contracción de la actividad constructiva fue la nota predominante, aunque no es menos cierto que en períodos de incertidumbre se dan circunstancias favorables para operaciones especulativas o, en muchos casos, alegales, que son favorecidas por el escenario general de confusión, desregulación y atonía de las instituciones y los poderes públicos²⁷.

En este contexto, es interesante destacar que aquellos núcleos en los que se observa una significativa presencia de pequeños inversores y promotores locales, resistirán mejor los embates de la crisis económica que aquellos otros en los que predominan los grandes promotores externos, que acusarán más intensamente los efectos de la crisis. De hecho, en este período, los grandes proyectos urbano turísticos fueron modificados, paralizados o, sim-

27 Precisamente en esta etapa es cuando se produce la mayor proliferación de residencias secundarias en el interior de los términos municipales, sin ningún tipo de control urbanístico, construidas y disfrutadas en su mayoría por parte de los propios habitantes de la zona, y entre las que se destacan, a modo de ejemplo, las siguientes entidades: El Rocío (Almonte), Ermita de Montemayor y poblado de Mazagón (Moguer), La Rábida (Palos), El Rincón y Las Dehesillas (Punta Umbría), Castillo de San Miguel (Cartaya), Pinares de Lepe y Las Palmeritas (Lepe), Villa Giraldo, Pinar de la Bota y Las Colinas (Isla Cristina), Villa Antonia y Pozo del Camino (Ayamonte).

plemente, desestimados, frente al lento y progresivo crecimiento urbanístico y constructivo de los tradicionales núcleos de verano. Asimismo, las grandes infraestructuras planteadas en el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* tampoco fueron ejecutadas, debido a los problemas económicos derivados de la crisis y a las dificultades de tipo técnico.

En resumen, este período complejo y difícil se caracterizará fundamentalmente por los siguientes hechos, en lo que a la actividad inmobiliario turística se refiere:

- Las dificultades económicas o la quiebra de gran parte de las promotoras que operan en la zona, lo que dará lugar a la revisión a la baja de los proyectos originariamente planteados, la paralización de importantes iniciativas excesivamente ambiciosas o, en caso extremo, la desestimación de los proyectos más difíciles de materializar.
- La crisis de la planificación turística precedente y el inicio de una etapa de desregulación urbanística (que se extenderá hasta la consolidación y la generalización del planeamiento municipal), lo cual producirá negativos efectos sobre el modelo territorial turístico, tanto en lo que se refiere a la localización de los nuevos desarrollos, como en lo relativo al crecimiento de los núcleos ya existentes.
- Y el aprovechamiento de dicha situación por parte de los nuevos promotores y especuladores, que se beneficiarán del escaso poder de los ayuntamientos y del impás en el que se encuentra la administración central, para llevar a cabo operaciones de dudosa legalidad²⁸ y escasa calidad, con vistas a un enriquecimiento rápido.

Un análisis territorial detallado nos ofrece un panorama diverso, en el que se distinguen distintos tipos de núcleos urbano turísticos, con características y dinámicas claramente diferenciadas. Las condiciones económicas y sociales preexistentes en cada lugar, la intensidad de las operaciones urbanísticas y constructivas previas, el nivel de las infraestructuras y los equipamientos, el grado de discrecionalidad de los responsables locales, o el papel desempeñado por los promotores, determinarán la evolución de las distintas entidades turísticas, las cuales se analizan con detenimiento a continuación.

4.1. Crisis y revisión de los proyectos iniciales: el caso de Matalascañas

La evolución urbanística y turística que experimenta Matalascañas durante el período ahora analizado, refleja perfectamente las dificultades y vicisitudes que caracterizan a esta etapa. En Matalascañas se pasará, sin solución de continuidad, de la euforia constructiva, a la crisis económica y la quiebra de las promotoras; del ambicioso proyecto inicial, al ajuste y revisión del mismo.

Tal y como ya se indicó en el apartado anterior, Matalascañas vivió su período más fecundo, desde el punto de vista urbanístico y constructivo, entre los años 1967 y 1973. Durante esos años, la empresa promotora culminó las obras de infraestructura de la 1ª fase de la urbanización, además de construirse los edificios más significativos del complejo urbano turístico: los apartamentos Delfín, el Hotel Flamero, los Apartahoteles Aremar y Fidalgo, edificios como el de La Prensa, etc.

28 A tal respecto, se pueden destacar las ocupaciones abusivas del dominio público marítimo terrestre y la referida proliferación de urbanizaciones ilegales en la mayoría de los municipios considerados en esta tesis doctoral (que acaban de ser identificadas en la anterior nota a pie de página).

A pesar del aparente éxito del proyecto, ya en 1973 comienzan a percibirse los primeros síntomas de la crisis económica, que afectará especialmente a la principal promotora de la urbanización, Hirta S.A., que como se recordará tenía una importante presencia de capitales suizos. En un contexto determinado por las dificultades económicas y ante la imposibilidad de llevar a cabo el proyecto inicial, la promotora argumentará que dicho proyecto no se ajusta a los requerimientos de la demanda turística del momento y solicitará la revisión del mismo, basándose para ello en una supuesta sensibilidad territorial y ambiental²⁹.

Así pues, antes de acometerse las obras de infraestructura de la 2ª y la 3ª fase de la urbanización, se encarga la redacción de la modificación del plan urbanístico primigenio, en la que a pesar de reducirse el índice general de ocupación del suelo y ampliarse la superficie de zonas libres y verdes, se mantienen el índice de edificabilidad general y la densidad. Por lo tanto, los resultados finales serán un tanto paradójicos, ya que se producirá un destacable aumento del volumen edificable, es decir, una elevación en altura de los inmuebles previstos, como única vía para mantener la edificabilidad general y la densidad iniciales, al mismo tiempo que se reduce la superficie construida y se aumentan las zonas verdes³⁰.

En definitiva, la revisión supondrá, a la larga, una densificación del espacio turístico construido, lo cual denota la anteposición de los planteamientos especulativos y la obtención de mayores plusvalías, por encima de los argumentos territoriales y ambientales esgrimidos. A pesar de que la revisión conlleva un aumento de la densidad edificatoria y una reducción de las calidades urbanísticas, y a pesar también de la existencia de informes técnicos negativos, la nueva ordenación urbanística se aprobará a mediados de 1974, con el objetivo de que la urbanización pudiera continuar su desarrollo, ahora conforme a un plan más ajustado a los nuevos intereses de la promotora.

Pero el nuevo panorama urbanístico no modificará sustancialmente la situación de la sociedad promotora, que lejos de resolver sus dificultades económicas y de gestión, los verá agudizarse. A finales de 1974 se produce la retirada de los capitales suizos y acaece la quiebra, con lo cual los terrenos pasarán a manos de los acreedores (la empresa de obras públicas Modecar, diversos bancos y cajas de ahorro españoles, y algunas empresas del sector de la construcción).

La nueva sociedad que se crea cambiará de denominación, llamándose a partir de ese momento “Playas de Matalascañas S.A.”, y su inoperancia será flagrante, pues se dedicará casi exclusivamente a la venta de parcelas, mientras que abandona casi por completo sus obligaciones urbanísticas. Es entonces cuando los propietarios solicitan la intervención del ayuntamiento, quien otorga a la promotora una prórroga de cinco años para que cumpla con las obligaciones urbanísticas y constructivas adquiridas, además de comprometerse a hacerse cargo de la urbanización al final de ese plazo, en 1982.

29 La memoria de la *Revisión del Plan de Ordenación Urbana del Centro de Interés Turístico Nacional Playas de Matalascañas*, aprobada mediante el Decreto 3020/1974, de 17 de octubre, justifica la modificación en función de “las normas que, para la conservación ecológica de la zona, ha suministrado la Dirección de la Estación Biológica, en cuanto a tipos de plantaciones, zonas verdes, altura de los edificios, etc.” (OJEDA RIVERA, op. cit., pág. 363).

30 Concretamente, la revisión plantea una reducción del índice general de ocupación del suelo del 17,9% al 15,72%, el incremento de las zonas ajardinadas desde 23,97 a 36,18 hectáreas, y un aumento del campo de golf desde las 28,86 hectáreas iniciales hasta las 64,04. Por el contrario, se mantiene el índice de edificabilidad general en 0,8 m²/m² y la densidad ocupacional en 90 habitantes/hectárea.

La Ley de Doñana, aprobada en 1978, vendrá a complicar aún más la situación de Matalascañas, ya que supone, en la práctica, la imposibilidad de que la urbanización continúe creciendo en dirección al Parque Nacional (hacia el este). Por lo tanto, la nueva ley afectará de forma decisiva a la 2ª fase del plan urbanístico, lo cual será aprovechado por los promotores para encontrar un culpable a los males de la urbanización. Es ahora cuando se gesta la teoría de que los planteamientos y las medidas conservacionistas constituyen el principal freno para el desarrollo turístico y económico de este litoral, y de Matalascañas en particular.

Dicho planteamiento será desmentido, en parte, por los sucesos de 1979, cuando unas fuertes mareas causan importantes destrozos en Matalascañas, poniendo de manifiesto la falta de previsión de los promotores, la baja calidad de la urbanización y las construcciones, la desafortunada ejecución del paseo marítimo, el erróneo emplazamiento de determinadas infraestructuras y edificios, etc. (OJEDA RIVERA, op. cit.). Estos acontecimientos y la inaceptable postura de los promotores ante sus compromisos urbanísticos, no dejarán otra salida que la asunción total de la gestión de la urbanización por parte del consistorio municipal de Almonte, que se hará cargo de la misma a principios de los años ochenta, tal y como se había comprometido con la Asociación de Propietarios de Matalascañas (APM).

Cuadro 4.3. Diagnóstico-resumen de la situación del CITN de Matalascañas a finales de la década de los setenta.

Problemas	Oportunidades	Medidas correctoras
<ul style="list-style-type: none"> ■ Escasez de equipamientos y dotaciones teniendo en cuenta su funcionamiento casi autónomo ■ Falta de control de los promotores y turoperadores que actúan de forma monopólica ■ Asentamientos marginales en la playa ■ Desatención general de la urbanización por el municipio de Almonte ■ Escasez de infraestructuras ■ Incumplimiento del Plan Parcial de Ordenación ■ Posible deterioro del Coto de Doñana al construirse la 2ª fase 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Finalización de la 1ª fase con sus dotaciones y equipamientos ■ Posible permuta de suelos ■ Declaración del Coto de Doñana como Parque Nacional visitable y la incorporación de Matalascañas como recurso hotelero y complementario 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Control urgente del mantenimiento de la urbanización y la playa ■ Control de los turoperadores ■ Obligación de completar el equipamiento y las dotaciones ■ Control del planeamiento y las etapas de la 2ª fase ■ Mayor control fiscal

Fuente: *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva* (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1978).

4.2. Crisis y paralización de proyectos: El Portil, El Rompido e Isla Canela

Si el escenario de crisis conllevó la revisión urbanística y la reorientación turística de Matalascañas, en otros núcleos los efectos fueron aún más acusados y se llegó a una situación de claro estancamiento de los proyectos. Tal es el caso de El Portil, El Rompido e Isla Canela, cuyos desarrollos avanzaron no sin serias dificultades, muy alejados de las previsiones iniciales, e incluso padeciendo situaciones de paralización durante importantes períodos de tiempo.

a) En el CITN de El Portil, ubicado a caballo entre los términos municipales de Punta Umbría y Cartaya, el primer conjunto inmobiliario, Las Brisas, se entregó en abril de 1973;

pero en 1975 todavía no había sido construido el segundo complejo, Los Álamos, a pesar de que su entrega estaba prevista para verano de 1973, circunstancia que se debió a la quiebra de la empresa promotora.

Así las cosas, en 1976 apenas se construyeron quince chalets de alto *standing*, demasiado poco si se consideran las dimensiones del proyecto inicial, que preveía 490 hectáreas urbanizadas y 34.300 plazas de alojamiento para el año 1981. Este objetivo quedaba muy alejado de la realidad, y más aún al detenerse todas las operaciones de construcción y venta en 1977, como consecuencia de los problemas financieros de las principales promotoras.

A finales de este período, sólo se había ejecutado la 1ª fase de la urbanización, en terrenos del término municipal de Punta Umbría, aunque con importantes modificaciones con respecto al proyecto inicial, en el sentido de reducir el número de inmuebles, incrementar su altura de cuatro a ocho plantas, y ajustar al mínimo las dotaciones y equipamientos de la urbanización (zonas verdes, instalaciones deportivas, equipamientos de ocio y recreativos, etc.).

b) En el núcleo de El Rompido (Cartaya), los efectos de la crisis económica fueron perceptibles a partir de 1975 y sacudieron con intensidad a la principal promotora de la urbanización, la sociedad Eurovosa, que también tenía proyectos en Punta Umbría e Isla Cristina³¹. Dicha promotora inició en 1972 un vasto programa para la construcción de 500 apartamentos, que debían levantarse sobre y frente al acantilado que domina la desembocadura del río Piedras. Los apartamentos previstos sobre el acantilado fueron ejecutados, a pesar de su negativa incidencia paisajística, mientras que el resto no llegó a construirse debido a la quiebra de la promotora.

Esa misma circunstancia explica que no fuese levantado ningún hotel, a pesar de los planteamientos recogidos en el *Proyecto de Promoción Turística de 1966*, con lo que al final, frente a las ambiciosas pretensiones iniciales, se terminó afianzando una playa de tipo familiar, con apartamentos simples y baratos, y en la que no se prestó mucha atención a los aspectos urbanísticos y dotacionales.

En definitiva, el planteamiento inicial dejó paso a una operación con claros tintes especulativos, en la que se realizó la instrumentalización inmobiliaria de un espacio con grandes valores naturales, y en la que se abandonaron por completo las previsiones de equipamiento público, hotelero y comercial contenidas en el proyecto, en favor de un modelo urbano turístico de menor calidad, pero que ofrecía mayores y más rápidas plusvalías³².

c) Por lo que respecta al CITN de Isla Canela, en esta etapa se agudizarán los conflictos existentes entre la sociedad promotora y el ayuntamiento de Ayamonte, circunstancia a la que habría que añadir los perniciosos efectos que la crisis económica tiene sobre la propia capacidad financiera de la empresa Pistas y Obras S.A.

31 En el caso de Isla Cristina, la sociedad promotora Vosa tenía previsto construir 1.000 apartamentos, pero su quiebra significó la modificación del proyecto inicial y el ajuste de las previsiones en términos menos ambiciosos: urbanizaciones y viviendas de menor nivel y económicamente más asequibles, renuncia a la construcción de hoteles de categoría superior, captación de una demanda menos exclusiva y de procedencia regional o nacional, etc.

32 Las palabras de FOURNEAU (op. cit., pág. 232) sobre El Rompido son bastante elocuentes y apoyan esta afirmación: “se trata de una playa grande y muy poco equipada... No existen zonas de ocio, si exceptuamos dos piscinas privadas y un puerto deportivo. Por tanto, las normas del plan general no han sido respetadas y estamos ante un caso de explotación de un paraje favorable por parte de una sociedad que evidentemente busca su provecho individual frente al equipamiento colectivo”.

El litigio entre promotora y ayuntamiento, tal y como se explicó anteriormente, tiene su origen en el asentamiento de un grupo de colonos sobre los terrenos en los que debía desarrollarse la urbanización, y se debe a la diferente interpretación que mantienen ambas partes sobre los derechos adquiridos por aquéllos y sobre las obligaciones de la institución municipal. A dicho conflicto, se une ahora el desacuerdo sobre la delimitación de los suelos vendidos a la sociedad promotora y los que conserva el ayuntamiento, problema que adquiere mayor trascendencia cuando aparecen nuevos terrenos emergidos y ganados al mar, y sobre los que la promotora esgrime derechos de propiedad.

Todo ello impedirá la construcción a gran escala en la zona y dará lugar a la aparición de importantes retrasos en el plan de urbanización. Las repercusiones de la crisis económica de mediados de los setenta incidirá aún más sobre la paralización del proyecto, de modo que el resultado final será que no se ejecuta ninguna construcción de importancia en la década de los setenta. Y eso a pesar de que para finales de esa etapa se preveía nada menos que un núcleo de más de 1.000 hectáreas y casi 75.000 plazas de alojamiento. En definitiva, el proyecto turístico más ambicioso que se había planteado para la costa de Huelva era, curiosamente, el que menos había avanzado.

4.3. Los proyectos no realizados: Marismillas y Najarsa (Almonte), y Nueva Umbría (Lepe)

Frente a la revisión urbanística o la paralización de determinadas actuaciones en la segunda mitad de los setenta, hay complejos turísticos que ni siquiera llegarán a materializarse. Ese sería el caso de proyectos como el de Marismillas, Najarsa o Nueva Umbría que, debido a razones de índole económica y a vicisitudes de tipo administrativo, nunca llegarán a ver la luz.

a) El caso de Marismillas es bastante interesante y es un buen ejemplo de las tensiones que se observan entre negocio turístico y protección de la naturaleza en el sector oriental de la costa onubense. La programación de dicha actuación tiene su origen en el *Proyecto de Promoción Turística* de 1966, que planteaba para la zona del Coto de Doñana un complejo turístico de apenas 160 hectáreas y 1.600 alojamientos, con densidades máximas de diez habitantes por hectárea, y con altos niveles de calidad en la urbanización y las edificaciones (de hecho, es el único núcleo de categoría A contemplado en el citado proyecto).

Conforme a esos parámetros, se redacta el *Plan Especial de Ordenación de las Marismillas*³³, el cual no llegará a ser tramitado de forma definitiva debido a diversas razones, entre las que destacan la creación del Parque Nacional de Doñana en 1968 y la no ejecución de la carretera Huelva-Cádiz, esto último como consecuencia de la aparición de dificultades técnicas y, sobre todo, económicas.

A pesar del primer intento fallido, a mediados de los setenta la promotora hispano germana World Hotel S.A. manifiesta su interés por la zona y el proyecto, y elabora el *Plan*

33 Se trata de un plan elaborado por la promotora OTI S.A. en la 2ª mitad de los años sesenta, el cual contemplaba la creación de núcleos urbano turísticos de reducidas dimensiones y carácter disperso, y en los que se primaba especialmente el contacto con la naturaleza. Según OJEDA RIVERA (op. cit., pág. 374), dichos planteamientos no son desinteresados, ya que “la excelente acogida que están teniendo los principios conservacionistas obliga a las empresas urbanizadoras y a sus arquitectos a utilizar la estrategia ecológica para justificar sus intervenciones”.

Especial de Ordenación Turística de la Zona Central de las Marismillas. En él se propone la creación de una unidad turístico residencial autosuficiente, sobre 53 hectáreas de terreno, situada a siete kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir, y concebida como un “pueblo de descanso” con características urbanísticas de alto nivel³⁴.

Dicho plan recibirá la aprobación provisional del ayuntamiento de Almonte en 1975, pero sufrirá la denegación de instancias superiores, que basarán su decisión en razones de carácter medioambiental, en especial la localización del proyecto en suelos del interior del Parque Nacional de Doñana. La decisión desestimatoria quedará posteriormente refrendada por la Ley de Doñana, de 1978, que declara todos los terrenos incluidos dentro del Parque como Suelo No Urbanizable de Protección Especial (SNUPE).

Cuadro 4.4. Datos básicos del *Plan Especial de Ordenación Turística de la Zona Central de las Marismillas* (1974).

Zonas	Superficie (has.)	Etapas
Chalets y bungalows unifamiliares en parcelas aisladas	22,18	1ª y 2ª
Ciudad de vacaciones y zona hotelero comercial	11,60	1ª
Zona verde pública y zona polideportiva	6,17	3ª
Zona de personal de servicio interno	0,96	2ª
Zona de instalaciones y suministros	0,90	1ª
Zona playera deportiva y zona verde pública	3,09	3ª
Paseo marítimo y cinturón de protección	1,61	3ª
Red viaria	6,49	-
Totales	53,00	-

Fuente: OJEDA RIVERA, 1987.

En este contexto, la promotora se plantea dos alternativas: o exigir una indemnización al Estado, como compensación ante la imposibilidad de llevar a cabo el proyecto, o conseguir una permuta de los suelos de las Marismillas por otros donde sí se pudiera ejecutar la operación. En relación a esta segunda opción, en 1978 se propone una permuta de suelos por parte del ICONA, que cedería terrenos situados en el complejo dunar del acantilado del Asperillo, a cambio de los ubicados en el Parque Nacional³⁵. Pero de nuevo surgirán problemas, cuando el Ministerio de Defensa expropie al ICONA terrenos en la zona del Asperillo, con la intención de construir una base de lanzamiento de misiles. Ello supone, en la práctica, importantes inconvenientes para crear el centro turístico previsto por la World Hotel.

Ante tales circunstancias, la empresa intentará una nueva permuta por suelos situados en el término municipal de Isla Cristina, pero los vecinos se oponen y las gestiones no llegarán a buen puerto. De esta forma, la promotora vuelve a reanudar los trámites para conseguir el intercambio en la zona del Asperillo, estrategia que, no sin dificultades³⁶, llegará a materiali-

34 La operación se presenta como la antítesis de la grandes aglomeraciones turísticas, y en ella sólo se permiten las viviendas unifamiliares de una y dos plantas sobre grandes parcelas propias, además de disponer de una amplia presencia de zonas verdes y deportivas.

35 En concreto, se plantea la permuta de 656 hectáreas localizadas en el frente costero del Parque Nacional, por 787 hectáreas sobre el acantilado del Asperillo. La permuta es aceptada por la empresa promotora, pero finalmente no llegará a ejecutarse.

36 Las dificultades tienen su origen en las recomendaciones establecidas en el *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva* (SECRETARÍA DE ESTADO DE TURISMO, 1978), que aconsejan la protección integral del cordón dunar existente sobre el acantilado del Asperillo. A ello hay que añadir la opinión desfa-

zarse, abriendo paso al famoso y polémico proyecto de Costa Doñana (tema que se retomará posteriormente y sobre el que se profundizará en el capítulo 9).

b) Otro de los proyectos no ejecutados, el de Najarsa, es concebido por la promotora de la urbanización de Torre la Higuera-Matalascañas: Hirta S.A. Esta sociedad crea una empresa filial, Naranjales del Rocío, con presencia de capitales suizos e italianos, la cual compra 420 hectáreas de terrenos agrícolas en la carretera de El Rocío, a unos kilómetros del litoral. El objetivo era la creación de una urbanización de chalets de lujo, al estilo de pequeños cortijos andaluces, rodeados de naranjos. La idea es ciertamente interesante, ya que se trata de un híbrido que se mueve entre las experiencias agrícolas del interior y los proyectos turísticos del litoral.

La puesta en marcha del proyecto comenzó con el desbroce de la finca, el inicio de las primeras infraestructuras y la parcelación del terreno, sobre el que se plantaron los primeros cítricos. El eje central del negocio no era, en este caso, la venta de casas o chalets, sino la venta de parcelas agrícolas sobre las que existía la posibilidad de edificar³⁷.

A pesar de los originales planteamientos, novedosos para esta zona, el fracaso fue rotundo desde la primera fase de la operación, debido sobre todo al abandono por parte de la empresa promotora, que prefirió centrarse en los negocios más jugosos que ofrecía la urbanización costera de Matalascañas. La crisis económica y la quiebra de Hirta S.A. vino a confirmar el olvido del proyecto, que quedó totalmente descartado a partir de 1975. De esta forma, Najarsa desaparece como empresa y como proyecto, dejando al final muchos acreedores en la zona, especialmente pequeñas empresas locales (de sondeos, de albañilería, de fontanería, etc.).

c) Por último, el proyecto de Nueva Umbría también es especialmente reseñable, puesto que preveía la urbanización de 450 hectáreas y la creación de 27.000 plazas de alojamiento en la misma fecha del Rompido, actualmente declarada Paraje Natural debido a sus excepcionales valores geomorfológicos (véanse capítulos 2 y 9).

Como en muchas otras ocasiones en este litoral, la empresa promotora será una sociedad con mayoría de capitales foráneos, en este caso catalanes, la cual compró los terrenos de la fecha del Rompido al Consorcio Almadrabeto de Nueva Umbría (vigente hasta 1963). La nueva sociedad encargada de la promoción urbanística, Urposa, con un 15% de participación de Explosivos Río Tinto, sufrirá los efectos de la crisis económica e importantes problemas financieros, que aconsejarán retardar la construcción del complejo. Gracias a esta negativa coyuntura, que comenzó por impedir que se ejecutase la carretera de acceso a la fecha, pudo salvarse este singular espacio, para el que se planteó un proyecto sin duda desmedido, que caso de materializarse hubiera supuesto irreparables perjuicios medioambientales y paisajísticos.

variable que sobre la cuestión manifiesta, desde los primeros años ochenta, el equipo técnico encargado de la redacción Plan General de Almonte (1985).

37 OJEDA RIVERA (op. cit., pág. 372) expresa muy bien el mensaje promocional que quiere transmitir la empresa y que se resume de la siguiente manera: “¡Compre parcela de una hectárea, cerca del mar, con agua y árboles frutales y una zona destinada a posible y voluntaria construcción de su chalet. Precio total: un millón de pesetas!”.

4.4. Los núcleos que mantienen su crecimiento: Punta Umbría y La Antilla

Frente a la revisión de los proyectos inicialmente planteados, la paralización de algunas operaciones, o la desestimación de determinadas iniciativas, existe otro tipo de núcleos en los que los efectos de la crisis económica son más mitigados y que incluso seguirán creciendo, aunque sea a un ritmo menor que en la etapa precedente.

Se trata básicamente de los núcleos de veraneo tradicional, aquéllos que no son resultado de grandes proyectos de desarrollo urbano turístico, sino cuyo crecimiento ha sido más o menos espontáneo y basado en una iniciativa de carácter local, o procedente de ámbitos cercanos. El papel desempeñado por esa iniciativa local y por esos pequeños inversores de áreas más o menos próximas será fundamental para explicar la mayor resistencia a la crisis, ya que cuando las grandes promotoras quiebran, estos destinos mantendrán una significativa actividad constructiva, como consecuencia del mantenimiento de las pequeñas actuaciones de las empresas familiares (FOURNEAU, op. cit., pág. 253).

a) Dentro de esta tipología se enmarca Punta Umbría, que sigue manteniendo un importante crecimiento residencial y turístico durante la década de los setenta, a pesar de las dificultades financieras de las grandes promotoras, como es el caso de la sociedad Vosa, que tenía prevista la entrega del conjunto de apartamentos Punta Mar para julio de 1973, aunque en 1976 apenas se había construido un inmueble.

La quiebra de algunas de las promotoras afectó a los grandes proyectos hoteleros y de apartamentos, pero el sector local de la construcción se mantuvo indemne, pues Punta Umbría afianzó su función de núcleo especializado en la oferta de segundas residencias para los habitantes de Huelva³⁸, lo que contribuyó al florecimiento de las pequeñas iniciativas constructivas de carácter familiar (CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE HUELVA, 1976-1980). No obstante ese mantenimiento de la actividad constructiva, Punta Umbría presentaba a principios de los años ochenta importantes deficiencias en relación a su dotación de infraestructuras urbanas y en lo que respecta a los equipamientos comerciales, deportivos o de ocio.

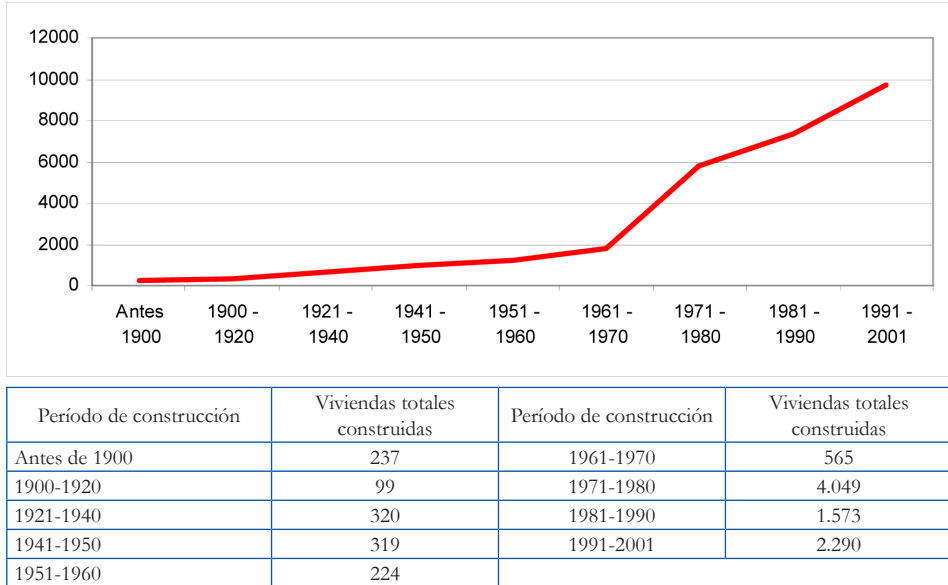
b) Parecida es la situación del núcleo de La Antilla, que a pesar del escenario de crisis, continúa siendo de los más dinámicos desde el punto de vista constructivo, y a ello contribuye el papel desempeñado por la iniciativa local (Lepe) y por las inversiones y actuaciones realizadas por los visitantes habituales de esta playa (sevillanos y extremeños, fundamentalmente).

Durante esta etapa, se ocupa otro kilómetro de playa con chalets de alto nivel; se construyen nuevos bloques de apartamentos, de más de cinco plantas, en suelos situados en el interior de la urbanización; y comienza a aparecer la oferta reglada de alojamiento, con un hotel de dos estrellas, una residencia y varias pensiones. Todo ello configura un verdadero núcleo residencial turístico, con 400 chalets y 2.000 apartamentos, y que supera las 40.000 plazas en 1980. Esto supone el doble de las plazas previstas por el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* para el año 1981 y constituirá una importante responsabilidad urbanística para

38 De esta forma tan atinada lo explica FOURNEAU (op. cit., pág. 242): “no existe prácticamente ningún alto funcionario, comerciante, jefe de empresa o cuadro superior de las nuevas industrias del polo que no posea su residencia secundaria en Punta Umbría. Generalmente poseen un apartamento en Huelva y un buen chalet en Punta Umbría, por lo que es difícil saber cual de las dos viviendas debe denominarse residencia secundaria. Esta misma burguesía invierte sus capitales en apartamentos para alquilarlos durante el verano”.

el ayuntamiento de Lepe, tanto en términos de dotación de infraestructuras, equipamientos y servicios urbanos, como específicamente turísticos.

Figura 4.2. Evolución de la construcción de viviendas en La Antilla entre 1900 y 2001. Gráfico de crecimiento acumulado y cuadro de viviendas según período de construcción.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Censo de Población y Viviendas de 2001 (INE, 2004).

4.5. Desregulación urbanística y desarrollo turístico: los casos de Lepe e Isla Cristina

Además de las dificultades económicas y de la revisión de la planificación turística precedente, otro de los rasgos que caracteriza a este período será la incertidumbre política y la situación de debilidad que evidencian las instituciones públicas, circunstancia que se aprecia perfectamente a nivel local, en la crisis del planeamiento urbanístico municipal. Una crisis que se manifiesta, a menudo, en la inadecuación o la insuficiencia de los instrumentos de planeamiento vigentes; mientras que en otras ocasiones, se pone de relieve en la propia ausencia de planeamiento (temas que serán ampliamente abordados en el capítulo 10).

La inadecuación, la insuficiencia o la ausencia de los instrumentos de planeamiento, junto a la debilidad de los órganos municipales encargados de la disciplina urbanística, serán el caldo de cultivo idóneo para el desarrollo de una serie de actuaciones urbano turísticas de dudosa legalidad, que incidirán negativamente sobre el modelo territorial del litoral onubense en varios sentidos: el surgimiento de una importante presión humana sobre espacios valiosos o sensibles, la aparición de desordenados procesos de crecimiento urbano y constructivo, el planteamiento de nuevas necesidades de infraestructuras y equipamientos, etc.

a) Un caso que refleja fielmente la situación descrita es el municipio de Lepe, donde se atisba la aparición de un buen número de segundas residencias y urbanizaciones ilegales, diseminadas por el interior del término, la mayoría de las cuales no cuenta con las infraestructuras y los equipamientos básicos requeridos para su adecuado funcionamiento (LLAUGER

y SOCIAS, 1990). Los Pinares de Lepe (en la carretera de Lepe a La Antilla), la urbanización en torno a la Torre de el Catalán, o la de Las Palmeritas (entre Lepe e Isla Cristina), son buenos ejemplos de esos desarrollos urbanísticos interiores, donde se localizan buena parte de las segundas residencias de los habitantes de Lepe³⁹.

b) En Isla Cristina también se observa la aparición de urbanizaciones interiores con función de segunda residencia, como sería el caso de Las Colinas, Monte Reina, Pozo del Camino o Villa Antonia. Aunque lo característico de este municipio, es que el espacio costero quedará igualmente afectado por el fenómeno de las urbanizaciones fuera de planeamiento, tal y como lo certifica la aparición de algunas construcciones desordenadas en la Playa Central, la Playa del Hoyo, o en torno a la operación de Urbasur, conjunto de chalets de alto nivel situados cerca del límite municipal de Isla Cristina con Lepe.

La proliferación de urbanizaciones ilegales en los diferentes municipios del área de estudio se intensificará a finales de los años setenta y se mantendrá a principios de los ochenta. Dicho fenómeno se verá favorecido, en la nueva etapa que a continuación se analiza, por la recuperación económica y la revitalización del sector inmobiliario, además de apoyarse en la debilidad de un planeamiento urbanístico que no se renovará y afianzará hasta la segunda mitad de la década de los ochenta.

5. LA FASE DE RECUPERACIÓN: REVITALIZACIÓN CONSTRUCTIVA E INTENSIFICACIÓN DE LOS CONFLICTOS URBANÍSTICOS (1982-1990)

El período al que ahora se hace referencia, se caracterizará principalmente por la aparición de un nuevo escenario marcado por la recuperación y el fortalecimiento de la economía, como resultado del ciclo económico expansivo de los años ochenta. El crecimiento sostenido, los éxitos de la economía financiera y las oportunidades de negocio fácil y rápido, posibilitaron un ambiente favorable para las distintas actividades productivas, en general, y para el sector inmobiliario turístico, en particular. La euforia constructiva de los años ochenta tendrá efectos palpables sobre el litoral onubense, dónde se producirá un importante impulso urbanístico y constructivo sobre la base de los núcleos preexistentes y de los proyectos iniciados en etapas anteriores (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993).

Si el nuevo contexto económico aparece definido por la recuperación, una vez superados los efectos de la crisis, el panorama institucional presenta dos subetapas claramente diferenciadas. Mientras que la primera mitad de los años ochenta está determinada por la continuidad con respecto al período precedente, en el sentido de que se mantiene la debilidad de los ayuntamientos y su falta de recursos para afrontar las amplias competencias que ostentan (entre las que destaca el urbanismo); en la segunda mitad de la década, los municipios reforzarán su papel en la vida socioeconómica local y tratarán de atender sus responsabilidades urbanísticas a través del planeamiento. De este modo, gran parte de los instrumentos de planeamiento general –sobre

39 Para un acercamiento más profundo a la problemática socioeconómica y urbanística asociada a las segundas residencias desarrolladas durante esa época, véase el artículo de VALENZUELA (1988): “La residencia secundaria. Mito social y conflicto urbanístico en los espacios turístico recreativos”, en *Urbanismo COAM* N° 4, págs. 71-83, Madrid.

todo los Planes Generales y las Normas Subsidiarias— serán formulados o revisados por esas fechas, y cumplirán una función esencial de cara a la ordenación y el desarrollo del suelo municipal, incluyendo por supuesto el control de los procesos de crecimiento urbano turístico.

Además, esta nueva hornada de documentos de planeamiento general, reconocerá por primera vez la importancia que la actividad turística tiene para los municipios de la zona, en el sentido de que constituye un auténtico sector productivo que complementa a las tradicionales actividades agrarias y pesqueras⁴⁰. Ese reconocimiento conlleva el planteamiento de nuevas operaciones turísticas a través de Planes Parciales, así como la elaboración de Planes Especiales para la intervención y mejora de las entidades ya consolidadas⁴¹.

Pero los cambios en el panorama institucional no se circunscriben única y exclusivamente al ámbito municipal, sino que también se producen importantes novedades a nivel regional y estatal. Desde mediados de los años ochenta, la Comunidad Autónoma de Andalucía asumirá las competencias transferidas por el Gobierno Central, y comenzará el desarrollo y la ejecución de las diversas políticas regionales, entre las que destacan, al objeto de esta tesis, las de obras públicas, urbanismo, ordenación del territorio, o las estrictamente turísticas (planificación, promoción, ordenación, etc.). A todo ello habría que añadir las competencias que sigue ostentando y gestionando el Estado, algunas de las cuales afectan a determinadas materias de interés general y que tienen una clara incidencia sobre el desarrollo de la actividad turística⁴². Todas estas políticas, tanto regionales como estatales, concurrirán finalmente, junto a las competencias municipales, sobre los espacios y las actividades turísticas que se localizan en el litoral, de modo que no es nada extraño que aparezcan situaciones de conflicto o de tensión entre las diferentes administraciones que intervienen o que tienen capacidad de actuación en la ordenación y el desarrollo del territorio costero.

Esta nueva situación institucional, caracterizada por una mayor implicación de las administraciones públicas en la planificación y el desarrollo de la actividad turística, se verá reforzada por la aparición de un marco legal que regulará exhaustivamente materias directamente relacionadas con el desarrollo turístico en el litoral, en especial las cuestiones relativas a la urbanización del suelo, o las referidas a la protección del medio ambiente. De este modo, la generalización del planeamiento urbanístico, la promulgación de una nueva Ley de Costas y la aparición de leyes de protección de espacios de valor natural, tanto a nivel estatal como autonómico, perfilarán, a finales de los años ochenta, un escenario de mayor control sobre las operaciones urbanísticas que se desarrollan en el litoral⁴³; un espacio que, a pesar de su fragilidad, sufrió importantes procesos de crecimiento urbanístico, sin orden ni control, en la primera mitad de la década, tal y como a continuación se verá.

40 Tanto en el Plan General de Isla Cristina (1987), como en las Normas Subsidiarias de Lepe (1987), en el apartado de la *Memoria de Información*, se recoge de forma explícita la importancia del sector turístico en los recientes procesos de desarrollo económico y territorial de cada uno de estos municipios y, por lo tanto, se defiende la necesidad de la intervención municipal para asegurar un crecimiento ordenado de dicha actividad.

41 Estas cuestiones serán tratadas con más detenimiento en un capítulo posterior de esta tesis doctoral, cuando se analice la evolución y la situación actual del planeamiento urbanístico municipal.

42 Sirvan de ejemplo las competencias que el Estado mantiene sobre las grandes infraestructuras de comunicación, sobre costas, sobre aguas, sobre determinados espacios naturales protegidos, sobre aspectos importantes de la política turística como la promoción exterior, etc.

43 Destacan, en este sentido, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y la Flora y la Fauna Silvestre; y la Ley 2/1989, de 18 de julio, de Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía.

5.1. Desarrollo turístico y conflictos urbanísticos en el litoral de Doñana

Si la etapa precedente estuvo fuertemente determinada por las repercusiones de la crisis económica y la consiguiente revisión de los proyectos inicialmente planteados, el período que ahora se aborda se caracterizará fundamentalmente por dos hechos: en primer lugar, en los años ochenta se producirá la recuperación e intensificación de la actividad constructiva en los núcleos turísticos existentes en este sector de la costa; y en segunda instancia, será en estos momentos cuando se pongan de manifiesto importantes conflictos urbanísticos, territoriales y medioambientales en dichos núcleos y en áreas próximas, como resultado de las dinámicas imperantes hasta mediados de la década. A partir de esa fecha, las diversas administraciones públicas intentarán controlar y reconducir los procesos de desarrollo urbanístico existentes, con el objetivo de reducir los impactos y los riesgos generados por tales procesos, que a menudo dan lugar a situaciones difícilmente reversibles.

a) Un buen ejemplo de estas nuevas circunstancias es el CITN de Matalascañas, que es el núcleo que presenta una problemática más acusada en el sector oriental de la costa, debido al fuerte sobredimensionamiento que afecta al complejo y los consiguientes problemas urbanísticos y dotacionales asociados a dicho fenómeno. Aunque a decir verdad, no son menos significativas las deficiencias apreciadas en el otro CITN de este sector, el de Mazagón, las cuales quedan algo mitigadas por la menor envergadura de la urbanización.

Tal y como se señaló en el apartado anterior, uno de los grandes problemas de Matalascañas fue que los promotores rehuyeron sistemáticamente sus compromisos urbanísticos desde mediados de la década de los setenta (ejecución de infraestructuras, dotaciones, equipamientos, etc.), dedicándose casi exclusivamente a la tarea que generaba más fáciles y rápidas plusvalías: la venta de parcelas. De esta forma, a principios de los ochenta, la segunda fase de la urbanización apenas había sido ejecutada en un 10%, mientras que la primera estaba prácticamente consolidada desde mediados de los setenta.

En estas circunstancias, el ayuntamiento de Almonte asumirá en 1982 las responsabilidades urbanísticas de Matalascañas⁴⁴, un núcleo que alberga más de 50.000 veraneantes por esas fechas (OJEDA RIVERA, op. cit., pág. 369), en el que quedan infraestructuras pendientes de realización por valor de 150 millones de pesetas, y cuyo futuro desarrollo se encuentra condicionado por la imposibilidad de crecer en dirección al Parque Nacional, tal y como se determina en la Ley de Doñana de 1978.

A partir de ese momento, en Matalascañas se producirá un fuerte impulso de las operaciones de promoción y construcción, que ya no se fundamentan en la afluencia de capitales procedentes del exterior, sino que se apoyan en inversiones realizadas por sociedades radicadas en Sevilla o en Almonte. Es en este período cuando se desarrolla la urbanización por su sector este, hasta los límites con el Parque Nacional, mediante la construcción de importantes conjuntos inmobiliario turísticos como el de Caño Guerrero, el Pueblo Marismeno, o el Complejo Residencial El Pueblo Andaluz.

A pesar de esta revitalización constructiva y del nuevo impulso dado a la urbanización, en este período se abandonan definitivamente las previsiones cualitativas inicialmente plan-

44 En concreto, el ayuntamiento asume las responsabilidades urbanísticas que tenía encomendadas la promotora Playas de Matalascañas S.A., y con ello se hará cargo de las empresas Aguas y Servicios S.A. y Alacel, la primera dedicada a la gestión y el cobro de la prestación de diversos servicios urbanos, y la segunda a la construcción.

teadas, de modo que se apuesta decididamente por la demanda turística nacional de perfil medio y bajo, frente a la demanda extranjera de alto nivel; se opta por el reforzamiento del sector inmobiliario turístico, frente a los desarrollos hoteleros; se descarta la ejecución de los grandes equipamientos de interés turístico (hipódromo, helipuerto, centro deportivo, campo de golf, plaza de toros, etc.); y, en definitiva, triunfa el modelo de densificación constructiva, frente al proyecto basado en la cualificación urbanística y turística.

Cuadro 4.5. La densificación constructiva en Matalascañas: división de la parcelación original y multiplicación del número de viviendas.

Sector	Parcelas edificadas	Parcelas divididas	Viviendas inicialmente previstas	Viviendas finalmente construidas
B-1ª Fase	84	19 (22,6%)	92	106
C-1ª Fase	41	16 (39,0%)	47	73
D-1ª Fase	72	35 (48,6%)	94	135
E-1ª Fase	149	29 (16,4%)	125	177
F-1ª Fase	101	13 (12,9%)	88	117
G-1ª Fase	57	34 (59,6%)	70	95
H-1ª Fase	50	16 (32,0%)	58	67
I-1ª Fase	127	40 (31,5%)	145	181
K-1ª Fase	23	23 (100%)	23	55
L-1ª Fase	100	57 (57%)	148	215
M-1ª Fase	119	29 (24,4%)	129	158
O-1ª Fase	35	35 (100%)	55	124
R-1ª Fase	99	50 (50,5%)	99	151
S-1ª Fase	5	5 (100%)	5	11
Total 1ª Fase	1.062	401 (37,8%)	1.178	1.665
A-2ª Fase	15	0	15	15
B-2ª Fase	72	48 (66,7%)	88	174
C-2ª Fase	66	42 (63,6%)	78	144
F-2ª Fase	1	1 (100%)	4	8
Total 2ª Fase	154	91 (59,1%)	185	326
TOTAL	1.216	492 (40,5%)	1.363	1.991

Fuente: *Información, Diagnóstico Urbanístico y Propuestas de Planeamiento de Matalascañas* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1993).

La consecuencia más evidente de este viraje urbanístico y turístico será el afianzamiento de un destino de sol y playa masificado, de carácter familiar y eminentemente popular, en el que se aprecian destacables deficiencias y conflictos territoriales y urbanísticos, especialmente en lo que se refiere al nivel de infraestructuras y equipamientos que ofrece el núcleo, además de las tensiones medioambientales que la urbanización genera en su frágil y excepcional entorno natural⁴⁵.

b) Algo similar a la explicado para Matalascañas ocurre en Mazagón, dónde tampoco se cumplirán las expectativas cualitativas marcadas en el Plan Parcial de Ordenación del CITN. En Mazagón, tras la construcción de los chalets de alto standing en el entorno del pinar (CIPARSA), continuó la ocupación de ese valioso espacio mediante la construcción de bloques

45 Ya por estas fechas empieza a ser notoria la congestión de la carretera de acceso a Matalascañas, que discurre por los núcleos de Bollullos Par del Condado y El Rocío. A ello se unen las insuficiencias del viario interno y las práctica inexistencia de zonas de aparcamiento, amén de la escasez equipamientos públicos y zonas verdes. Finalmente, no se puede obviar la presión urbanística ejercida por la urbanización sobre su entorno inmediato (sobre el sector del Asperillo, al oeste, y sobre el propio Parque Nacional, al este).

de apartamentos de tres y cuatro plantas, y la proliferación de viviendas que se localizaban y construían de forma anárquica.

Así, lo que inicialmente se proyectaba como un complejo turístico organizado e intercalado en el pinar, con cierto nivel de cualificación, pasó a convertirse en un auténtico suburbio vacacional, un núcleo turístico sin orden claro, en el que domina un urbanismo descontrolado y bajo mínimos, y en el que apenas existen las dotaciones mínimas de infraestructuras y equipamientos. Además, tampoco se cumplirán las expectativas en cuanto a su proyección turística nacional e internacional, ya que los propietarios y usuarios finales serán los vecinos de Palos y Moguer, a los que se unen veraneantes procedentes del Condado onubense, Sevilla capital y el Aljarafe sevillano.

c) Pero sin lugar a dudas, el proyecto que planteará los mayores conflictos durante esta etapa es el de Costa Doñana, que tiene su origen en las pretensiones de la empresa World Hotel de construir un complejo turístico de gran envergadura sobre las dunas del acantilado del Asperillo, lo que exigía previamente la realización de la permuta de terrenos planteada por la promotora (véase apartado anterior). Pese a los informes técnicos desfavorables a la operación, la citada sociedad pondrá en marcha sus dotes de persuasión y ofrecerá al ayuntamiento de Almonte un 30% del suelo que se urbanice, además de prometer el comienzo inmediato de las obras y dar solución a buena parte de los problemas de desempleo del municipio.

En estas circunstancias, el ayuntamiento de Almonte tomará posición a favor de la permuta de suelos y la actuación urbanística⁴⁶, postura que también apoyarán la Diputación Provincial de Huelva y el ICONA. De este modo, a pesar del criterio en contra del equipo redactor del Plan General de Almonte (que defiende la protección íntegra del cordón dunar), se declararán en la zona del Asperillo 788 hectáreas de Suelo Urbanizable No Programado (SUNP). El objetivo final de esta declaración será facilitar, a medio plazo, la creación de un nuevo núcleo turístico, cuya superficie edificable no superase las 390 hectáreas y con una carga máxima de 32.000 personas.

A pesar del carácter legal de la decisión adoptada, las protestas no tardarán en surgir por parte de grupos ecologistas y diversos colectivos ciudadanos, todo lo cual culminará finalmente, tras una larga e intensa polémica social y un significativo contencioso judicial, en la elaboración del *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana* (1992), en el que definitivamente se desestimará la ejecución del proyecto Costa Doñana y se pondrán las bases de un nuevo modelo de desarrollo turístico para la zona⁴⁷.

5.2. La aceleración del crecimiento inmobiliario turístico en la costa occidental: Punta Umbría y La Antilla

Los núcleos de Punta Umbría y La Antilla, a pesar de la situación de crisis económica de la década de los setenta, continuaron su desarrollo urbanístico y mantuvieron viva la acti-

46 Literalmente, el gobierno municipal afirma que “no ve inconveniente alguno en que se pueda llevar a cabo la permuta de los terrenos, siempre y cuando sean respetadas las bellezas de la naturaleza y haciendo uso civilizado y racional de la zona, respetando la baja densidad, así como la volumetría y espacios libres a preservar” (OJEDA RIVERA, op. cit., pág. 379).

47 Este tema se analiza de forma amplia y detallada en el capítulo 9 de esta tesis doctoral. Por lo tanto, no se profundizará ahora en la descripción de los acontecimientos y en la valoración de las decisiones adoptadas, ya que ocupan un lugar destacado en otra fase de la investigación.

vidad constructiva, circunstancia que se debió en gran medida a las operaciones desarrolladas por los pequeños propietarios y promotores habituales de estas playas (en su mayoría de origen local o cercano).

a) En la década de los ochenta, en Punta Umbría se aprecia una intensificación de las actividades urbanísticas y constructivas, que es el resultado de la multiplicación de las actuaciones puestas en marcha por la iniciativa local y, sobre todo, por parte de los onubenses de la capital provincial. A ello, habría que sumar, en menor proporción, las inversiones realizadas por sociedades sevillanas y madrileñas en los sectores inmobiliario y turístico. Todas estas actuaciones propiciarán la práctica colmatación urbanística de la flecha sobre la que se asienta el núcleo, alcanzándose a una cifra próxima a las 10.000 viviendas a finales de los ochenta (tan sólo superada en estas fechas por la capital provincial y Almonte).

El resultado más palpable de esta reactivación urbanística y constructiva, será la consolidación definitiva de Punta Umbría como núcleo urbano y turístico de primera magnitud en el litoral atlántico andaluz. De esta forma, Punta Umbría superará su originaria condición de pequeño núcleo pesquero, para consolidarse como una ciudad media con clara vocación residencial y turística. De hecho, ya no sólo desempeñará una clara función como núcleo de segundas residencias para los habitantes de la capital provincial, sino que también comienza a ser lugar de residencia permanente para muchas personas que trabajan en Huelva y que deciden vivir en Punta Umbría.

Pero a pesar de la nueva dinámica residencial existente, Punta Umbría no abandonará en ningún momento su vocación y su especialización turística, de tal modo que será considerada como uno de los destinos más importantes de la costa onubense. Ese reconocimiento se produce tanto en términos cuantitativos, debido a las dimensiones de su planta alojativa, como en términos cualitativos, debido al grado de diversificación de su sector turístico (ya que en Punta Umbría, al contrario de lo que ocurre en otros lugares del litoral de Huelva, se aprecia una destacable presencia de hoteles y pensiones, servicios comerciales, dotaciones y actividades deportivas, equipamientos recreativos y de ocio, etc.).

b) Otro núcleo que presenta unos intensos ritmos de crecimiento urbanístico y constructivo en este período es la localidad de La Antilla, la cual, al igual que Punta Umbría, fundamentará su desarrollo en las inversiones y los actuaciones llevadas a cabo por agentes locales o provenientes de Sevilla y Extremadura, principalmente. En este contexto, La Antilla experimentará una importante expansión, a menudo producida de forma incontrolada, llegando a contar con una capacidad alojativa en torno a las 50.000 plazas a finales de los años ochenta (casi el triple de las previstas inicialmente).

El crecimiento desmedido y un tanto anárquico de La Antilla, pondrá de relieve las importantes deficiencias dotacionales y los problemas de viabilidad urbanística del núcleo. La insuficiencia de las infraestructuras existentes y la escasez de equipamientos, tanto generales como turísticos, será la nota predominante⁴⁸, todo lo cual se verá agravado por la lejanía de la cabecera municipal y la aparición de una cierta sensación de abandono en los propietarios y usuarios de La Antilla.

48 De hecho, son evidentes las deficiencias del viario interno y la inexistencia de áreas de aparcamiento, además de la insuficiencia de la red de abastecimiento y saneamiento. Por otra parte, el núcleo también adolece de escasez de alojamientos reglados, equipamientos comerciales, dotaciones deportivas y de ocio, zonas verdes, etc.

La conclusión que puede extraerse de finales de los ochenta es que La Antilla se afianza como un destino poco cualificado desde el punto de vista urbanístico y turístico, masificado, de carácter familiar y, sobre todo, especializado en la captación de segmentos medios y bajos de la demanda nacional procedente de ámbitos geográficos cercanos (en especial de la provincia de Huelva, de Sevilla y del sur de Extremadura).

5.3. La superación de la situación de estancamiento: El Portil, El Rompido e Isla Canela

Uno de los hechos más destacables que acontece durante este período, será la reactivación de aquellos proyectos que habían quedado paralizados como consecuencia de los efectos de la crisis económica. Este será el caso de El Portil, El Rompido y, en menor medida, Isla Canela, que observarán ahora un nuevo impulso urbanístico y constructivo.

a) El CITN de El Portil será el que evidencie, de forma más clara, la superación de la situación de estancamiento que le afectaba a finales de los años setenta. En esta nueva etapa se producirá la expansión del núcleo hacia el oeste y se desarrollará la segunda fase de la urbanización, en el término municipal de Cartaya. Dicho crecimiento facilitará la consecución de las 35.000 plazas que preveía el *Proyecto de Promoción Turística* para el año 1985, pero por el contrario, no se alcanzarán los objetivos cualitativos establecidos en el citado documento⁴⁹. De hecho, El Portil se afianzará como un destino poco cualificado desde el punto de vista urbanístico y turístico, de marcado perfil residencial y netamente familiar, que se convierte en tradicional lugar de veraneo para onubenses y sevillanos.

Cuadro 4.6. Diagnóstico-resumen de la situación del CITN de El Portil a finales de la década de los setenta y principios de los ochenta.

Problemas	Oportunidades	Medidas correctoras
<ul style="list-style-type: none"> ■ Proximidad a Punta Umbría. Puede producirse un continuo de edificaciones costero ■ Problemas de competencia municipal ■ Mala imagen de la promotora ■ Problemas de solvencia económica ■ Excesivo volumen en el plan que se concentra en áreas muy compactas ■ Posible masificación por criterios de promoción de las áreas más densas, con nuevo deterioro de la imagen de la zona 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Localización. Paraje de gran belleza y riqueza forestal ■ Nueva promoción con apoyo económico financiero ■ Accesibilidad desde Huelva ■ Posibilidad de un turismo de mejor calidad en función de la riqueza natural del recurso 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Al haberse realizado en pequeña proporción es posible un control y seguimiento corrector ■ Preservación de los valores naturales de la zona ■ Reducción del volumen excesivamente concentrado

Fuente: *Estudio de Planificación Turística de los municipios costeros de Huelva* (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1978).

b) Un poco más al oeste, en El Rompido, también se producirá una intensificación de la actividad constructiva, lo que dará lugar a la colmatación urbana del original núcleo pesque-

⁴⁹ Para El Portil se proponían algunos complejos de categoría B (además de otras actuaciones de categoría C y D), en los que se establecía una densidad máxima de edificación de 0,6 m²/m², una parcela mínima de 2.000 m², un 20% de suelo dedicado a zonas verdes y deportivas, y la ejecución de establecimientos hoteleros de lujo y primera categoría.

ro. El proceso de crecimiento de El Rompido será bastante desordenado y se caracterizará por la existencia de importantes deficiencias, en especial la ausencia de los equipamientos y servicios más básicos (sanitarios, deportivos, comerciales, de restauración, etc.). Aquí, como en el caso de La Antilla, los conflictos urbanísticos y los problemas dotacionales se verán agravados por el carácter estacional de la actividad turística y por la lejanía del núcleo con respecto a la cabecera municipal, todo lo cual repercute en una cierta desatención por parte del ayuntamiento de Cartaya.

c) Un caso distinto a los anteriores será el de Isla Canela, que a principios de los años ochenta experimenta un desbloqueo de su situación, como consecuencia del impulso administrativo que recibe del ayuntamiento de Ayamonte, tras la resolución a su favor de los litigios que mantenía con la primera promotora de la urbanización (Pistas y Obras S.A.). En la etapa que ahora se analiza, será fundamental la entrada en el proyecto de una nueva sociedad promotora, ISCASA, que iniciará las acciones para desarrollar el suelo pendiente de urbanización.

De todas formas, a pesar del nuevo escenario, el crecimiento de Isla Canela será lento, manteniéndose todavía muy lejos de las desmedidas pretensiones del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*: nada menos que la urbanización de 1.050 hectáreas y la creación de 73.500 plazas de alojamiento en el horizonte de 1985. La lentitud en la ejecución del proyecto ya no obedecerá a la existencia de litigios judiciales, sino a otras razones, entre las que destacan las tensiones medioambientales que plantea la operación sobre espacios catalogados y protegidos⁵⁰, y los graves problemas de accesibilidad que mantiene la zona (circunstancia esta última que dificulta la captación de la demanda y reduce el interés por el destino).

Para concluir el análisis de este período, hay que señalar que, además de los conflictos y las deficiencias urbanísticas identificadas en los distintos núcleos y entidades considerados, continuarán desarrollándose las urbanizaciones ilegales en los diversos municipios que componen el área de estudio, al menos hasta mitad de los años ochenta. A partir de ese momento, tal y como se señaló anteriormente, las nuevas figuras de planeamiento municipal tratarán de encauzar y ordenar los procesos de crecimiento urbanístico existentes, además de proyectar la creación de nuevos complejos urbano turísticos que se diferencien cualitativamente de las operaciones anteriores y que den paso al comienzo de una nueva etapa.

6. NUEVOS PROYECTOS Y PLANTEAMIENTOS TURÍSTICOS: ¿CAMBIO DE ORIENTACIÓN O REFORZAMIENTO DEL MODELO EXISTENTE? (1991-1999)

Desde el punto de vista territorial, uno de los hechos que definen la década de los noventa es la existencia de un incuestionable proceso de eclosión urbanística y constructiva

50 El proyecto de Isla Canela pretendía la transformación de una parte de las marismas del sistema Guadiana-Carreras, con el objetivo de facilitar los trabajos de urbanización, además de plantear la construcción de un puerto deportivo y la intervención sobre algunos caños para favorecer su navegabilidad. Ante las suspicacias que generan estas propuestas en diversos órganos de la administración regional, la promotora tratará de reorientar el proyecto inicial, dotándolo de nuevos contenidos más acordes con los nuevos planteamientos medioambientales.

en el litoral español⁵¹; un fenómeno al que no será ajena la costa de Huelva, en especial su sector occidental. Será en esta etapa cuando se inicie y se desarrolle la segunda generación de grandes proyectos urbano turísticos, que tratarán de diferenciarse de forma nítida de las actuaciones concebidas en los años sesenta. Para ello, estas operaciones perseguirán, como uno de sus objetivos primordiales, la adaptación de la oferta a las nuevas tendencias que se observan en los mercados turísticos. Además, otro de los rasgos diferenciales de estos proyectos será que se regirán por las determinaciones establecidas en los nuevos instrumentos de planeamiento urbanístico aprobados, los cuales garantizan un desarrollo ordenado y bajo control público de las actuaciones.

Con respecto a la adaptación de los proyectos a las nuevas tendencias del mercado, hay que destacar que los años noventa se caracterizan por el afianzamiento de nuevos planteamientos sociales, institucionales y empresariales acerca de las actividades turísticas y de ocio. El cambio en las motivaciones de la demanda, las nuevas exigencias respecto a la calidad y la diferenciación de los productos, y una mayor conciencia sobre los problemas urbanísticos, territoriales y medioambientales, son todas ellas cuestiones que repercuten sin duda sobre los cambios de orientación de la oferta turística y la aparición de un modelo de desarrollo más acorde con el nuevo escenario (PRATS, 1995).

El modelo turístico basado casi exclusivamente en la oferta residencial de baja calidad, propio de los destinos turísticos tradicionales de esta costa, se advierte maduro y con importantes problemas de viabilidad territorial y económica. Frente a esos desarrollos de carácter inmobiliario turístico, surge ahora una nueva generación de proyectos que se apoyan en unas variables distintas, entre las que destacan la mayor dotación de infraestructuras y servicios, tanto generales como turísticos; la ordenación urbanística y la mejora de las calidades constructivas; la entidad y variedad de la oferta complementaria y los turismos específicos vinculados al destino; o el engarce de los valores medioambientales y los espacios de interés natural con la oferta turística⁵².

La expresión real de este modelo turístico litoral, se concreta en la zona de estudio en las grandes operaciones iniciadas a finales de los ochenta y desarrolladas en la década de los noventa, caso de Islantilla, Nuevo Portil, o la redefinición de Isla Canela. Cada uno de estos proyectos responde a diferentes intereses y circunstancias, pero, en la práctica, en todos los casos se está ante grandes iniciativas urbanizadoras con objetivos y contenidos de naturaleza turística. Además, todas ellas coinciden en la pretensión de superar la cortedad de los planteamientos estrictamente residenciales, e introducen en la concepción del proyecto elementos tan importantes como la oferta reglada de alojamiento, los equipamientos y actividades complementarios, o una mayor atención a los aspectos medioambientales y paisajísticos de los desarrollos urbanísticos.

51 Así se desprende de los datos revelados por un estudio del Instituto Geográfico Nacional, cuyos resultados fueron difundidos a finales de 2004. Según esta fuente, entre 1990 y 2000 las zonas urbanizadas aumentaron en España un 25%, siendo el fenómeno especialmente intenso en el litoral mediterráneo y suratlántico, donde el primer kilómetro de suelo costero presenta un nivel medio de urbanización del 34,21% (cifra calculada a partir de los datos provinciales).

52 Apoyando esta afirmación se expresaba VERA (1993, pág. 139) cuando señalaba que “se plantea la necesidad de redefinir los productos turísticos y de hacer intervenir nuevos paradigmas entre los que destaca la inserción de la naturaleza en el turismo”.

En definitiva, se trata de diseñar complejos turísticos más atractivos, variados en cuanto a los productos y servicios ofertados, adaptables a diferentes motivaciones, y autónomos con respecto a los núcleos urbanos preexistentes⁵³. Todo ello supone un planteamiento mucho más acorde con las nuevas exigencias de la demanda, la cual ya no se satisface plenamente con lo que le ofrecen los núcleos y las urbanizaciones turísticas tradicionales —caso de Matascañas, Mazagón, La Antilla o El Rompido—.

La formulación y la ejecución de los nuevos proyectos necesitará, indudablemente, de la implicación de los promotores y de la inversión de cuantiosos recursos financieros; pero no bastará con ello para llevar a cabo las operaciones, frente a lo que sucedía en el pasado, sino que ahora se hace necesario la existencia de un consenso social e institucional, además del respeto a una legalidad mucho más exigente. En este sentido, una de las mayores novedades que se observa en este período, y que lo diferencia sustancialmente de etapas precedentes, es la renovación y el reforzamiento de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, que desde el punto de vista turístico tendrán una triple finalidad (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993, pp. 66-68): planificar y garantizar el desarrollo ordenado de los nuevos proyectos urbano turísticos; reconducir los caóticos procesos de crecimiento urbano de los núcleos turísticos tradicionales; y asegurar el control urbanístico de los CITN, de manera que se sometan al planeamiento municipal y dejen de ser islas de libertad para los promotores⁵⁴.

A la consecución de los objetivos señalados contribuirá también, aunque a otra escala y desde una perspectiva más global, la legislación aprobada a finales de los años ochenta, en especial la Ley de Costas y las leyes de protección de la naturaleza (tanto la estatal como la autonómica), las cuales jugarán un inestimable papel como instrumentos reguladores de las actuaciones a desarrollar, siempre en el sentido de garantizar la defensa del interés general y evitar la generación de impactos negativos sobre espacios de frágil equilibrio y/o de valor natural. En un sentido parecido, habría que destacar también la trascendencia que adquirirán los planes subregionales de ordenación del territorio, que comienzan a elaborarse en la segunda mitad de la década de los noventa por parte de la administración regional, y que tratan de aportar estrategias y propuestas de ordenación que den solución a los conflictos y las deficiencias territoriales identificadas, entre los que tienen un papel destacado los problemas asociados al desarrollo urbano turístico.

6.1. El nuevo proyecto de referencia en el litoral onubense: la operación de Islantilla

El proyecto de Islantilla constituye, sin lugar a dudas, la operación más emblemática que se desarrolla en la costa onubense en la década de los noventa y, en consecuencia, se erigirá en un referente de primer orden para el resto de actuaciones turísticas que se proyectan en el litoral. Por tales razones, se dedica una atención especial a dicha iniciativa, que tiene su origen en la segunda mitad de los años ochenta y que será incorporada a los nuevos instrumentos de

53 Con ello se hace referencia a la necesidad de superar la habitual dependencia funcional que suele existir entre las urbanizaciones turísticas y las cabeceras municipales. Para lograr dicho objetivo, los nuevos complejos turísticos albergarán un mayor número de funciones urbanas y una oferta más amplia de equipamientos y servicios, lo que les permitirá un funcionamiento más autónomo.

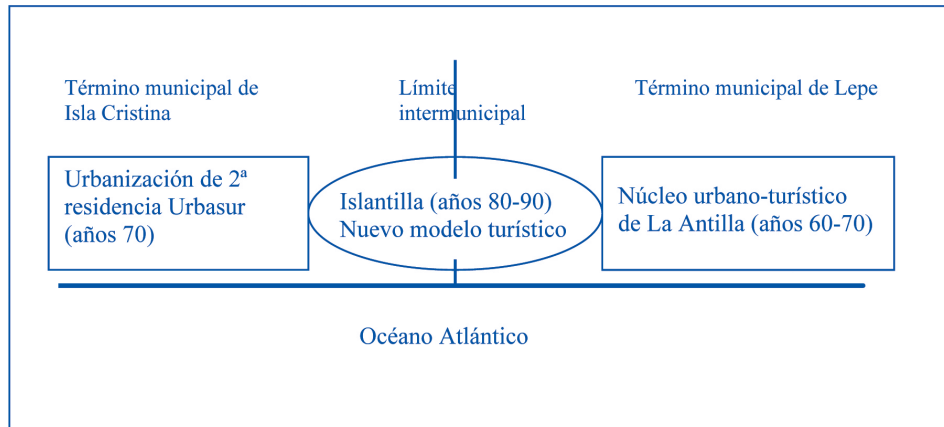
54 Se ha de recordar que los CITN se regían por la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, una ley de marcado carácter sectorial que otorgaba un tratamiento excepcional a los núcleos declarados, los cuales quedaban fuera del alcance de las determinaciones de la Ley del Suelo.

planeamiento urbanístico municipal que se aprueban en 1987⁵⁵; aunque hay que señalar que el verdadero desarrollo de la urbanización se producirá en los años noventa.

Una de las novedades más interesantes que ofrece Islantilla es que se trata de una iniciativa de carácter supramunicipal, que surge de la voluntad política de los ayuntamientos de Lepe e Isla Cristina, y que se basa en la cooperación de ambas instituciones. En este sentido, será especialmente importante la creación de un órgano que encauce los esfuerzos de coordinación urbanística y que agilice las tareas de ejecución y gestión del proyecto. Así surge la Mancomunidad de Islantilla, que se concibe como un instrumento para la supervisión conjunta del desarrollo de la operación⁵⁶, y que es heredera de la primigenia Junta de Compensación, a través de la cual se realizó la urbanización de los terrenos.

El complejo, proyectado sobre 304 hectáreas y con unas previsiones de alojamiento de 40.000 plazas, se ubica sobre unos terrenos con una importante significación territorial, puesto que abarcan el intersticio de suelo no urbanizado situado entre La Antilla (Lepe) y Urbasur (Isla Cristina). Estos terrenos ofrecían dos circunstancias claramente favorables de cara a la materialización de la operación: su localización entre suelos urbanizados y edificados con antelación, lo cual facilitaba técnica y financieramente la ejecución de las infraestructuras generales; y la existencia en el área elegida de una importante bolsa de suelos de propiedad pública (principalmente en la parte correspondiente al término municipal de Lepe), lo cual ahorra esfuerzos de negociación y gestión a las administraciones locales.

Figura 4.3. Esquema gráfico y conceptual de la operación de Islantilla (municipios de Lepe e Isla Cristina).



Fuente: elaboración propia.

Además, desde el punto de vista sectorial, Islantilla pretendía contrarrestar la imagen que proyectaban La Antilla y Urbasur, dos de las operaciones más representativas del modelo de desarrollo urbano turístico implementado en épocas pasadas y que, como se ha señalado

55 El Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina y las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico de Lepe.

56 La Mancomunidad, además de competencias estrictamente urbanísticas, recoge el interés de los ayuntamientos de Lepe e Isla Cristina por trabajar de forma conjunta y coordinada en favor del desarrollo socioeconómico de la zona, sumando esfuerzos en temas tan relevantes como la promoción económica, el fomento del empleo, la formación, la innovación turística, o el medio ambiente.

a lo largo de este capítulo, presentaban importantes conflictos y deficiencias de carácter territorial y sectorial. De este modo, la operación de Islantilla trata de erigirse en el referente del nuevo modelo de desarrollo turístico en el litoral onubense, basándose para ello en un catálogo de principios entre los que figuran la cooperación territorial, el control urbanístico municipal, la calidad y variedad de la oferta, o la pretendida sostenibilidad del destino. Dicho objetivo se combina de forma estrecha con la intención de renovar el interés turístico por el área, pretensión que se intenta hacer efectiva mediante el desarrollo de un nuevo complejo que pueda coadyuvar a la recualificación urbanística y turística de una zona caracterizada por el progresivo deterioro de su imagen.

Entre los rasgos que distinguen a Islantilla respecto de las tradicionales urbanizaciones turísticas colindantes, se encuentran, sin lugar a dudas, las características territoriales del proyecto, que se aprecian con claridad en la cuidada zonificación interna de los diversos usos del suelo y en la excelente dotación de infraestructuras, equipamientos y servicios, tanto públicos como privados.

En lo que se refiere a la zonificación, destaca la localización compacta del grueso de la urbanización y los principales equipamientos públicos en el sector más cercano a la playa, al sur de la carretera que une La Antilla con Isla Cristina; mientras que sobre el acantilado fósil situado más al interior, se ubica el campo de golf y una serie de conjuntos inmobiliarios con una organización espacial de carácter más disperso. Por lo que respecta a los usos comerciales y de ocio, se ha optado por la concentración en torno a dos centros multiservicios, mientras que los usos residenciales y hoteleros aparecen distribuidos por toda la urbanización.

Dos aspectos son especialmente ilustrativos del nivel de infraestructuras y servicios que ofrece el complejo: en primer lugar, habría que destacar la existencia de un viario inteligible (que no es poco para lo que se acostumbra a ver en el litoral español) y de mayor capacidad que la observada en los núcleos turísticos tradicionales vecinos, a lo que habría que añadir la disposición de extensas áreas de aparcamiento en el interior de la urbanización; en segundo lugar, el sistema de equipamientos adquiere una importante dimensión y un destacable grado de diversidad en Islantilla, hasta el punto de que su centro comercial y de ocio se ha convertido en uno de los equipamientos más importantes de esa naturaleza de todo el litoral onubense, puesto que ofrece desde las prestaciones más básicas (supermercados, tiendas, bares y restaurantes), hasta servicios especializados de ocio con una creciente jerarquía a nivel comarcal y provincial (sala multicines, centro de formación).

También en lo que respecta a las características constructivas pueden reconocerse importantes cambios cuantitativos y cualitativos en comparación con los modelos precedentes: frente a ratios de eficacia de $0,50 \text{ m}^2/\text{m}^2$ en el núcleo tradicional de La Antilla, en Islantilla se situó el tope en $0,35 \text{ m}^2/\text{m}^2$ en aquellas actuaciones realizadas entre 1989 y 1995, cifra que baja hasta los $0,20 \text{ m}^2/\text{m}^2$ en las operaciones más recientes, lo cual tiene, entre otras consecuencias, la mayor dotación de espacios libres y verdes en la urbanización.

Por otra parte, desde el punto de vista ambiental, en Islantilla se observan algunas iniciativas interesantes, sobre todo en el área en la que se ubica el campo de golf, donde se han tomado medidas para mantener parte de la vegetación autóctona preexistente (pinos y sotobosque mediterráneo), proteger el sistema natural de barrancos que facilita el desagüe de las aguas pluviales, o salvaguardar la cornisa y el talud del acantilado fósil de cara a su aprovechamiento público (mediante el diseño de senderos didácticos). Sin embargo, estas actuaciones

contrastan con otras claramente polémicas y criticables, como la construcción de parte de los equipamientos y servicios públicos de la urbanización sobre la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre⁵⁷, o el relleno de antiguas marismas para elevar el nivel de base de las edificaciones y reducir de esta forma los riesgos de inundación a causa de temporales excepcionales.

Si las características territoriales y urbanísticas son elementos diferenciales de Islantilla, no lo serán menos sus características sectoriales. Así, uno de los rasgos identificativos de Islantilla será, según palabras de los propios gestores del proyecto, su “vocación turística”, lo que supone una importante diferencia con respecto a las pretensiones exclusivamente inmobiliarias dominantes en las operaciones desarrolladas en décadas anteriores. Tal vocación conlleva el interés por consolidar un tejido empresarial que proporcione rentabilidad socioeconómica a medio y largo plazo (lo que no suele ser habitual en el caso del sector inmobiliario turístico), para lo cual el proyecto se apoyará en la generación de una oferta turística en sentido estricto, tanto alojativa como complementaria.

Desde esta perspectiva, las claves sectoriales que identifican al proyecto de Islantilla son básicamente las que se indican a continuación:

- La implantación de una oferta reglada de alojamiento de calidad (hoteles de cuatro y cinco estrellas, y apartamentos turísticos de tres llaves).
- La creación de una amplia oferta de alojamiento no reglada de última generación (basada en unas mayores calidades constructivas, y en el ofrecimiento de equipamientos de uso común dentro de los conjuntos residenciales).
- El desarrollo de una atractiva oferta complementaria en la urbanización, concebida como un elemento clave para conseguir la cualificación y diversificación del destino turístico (servicios comerciales, oferta de restauración, dotaciones deportivas, oferta cultural y recreativa, equipamientos ambientales, etc.).
- Y en estrecha relación con la oferta complementaria, habría que destacar la localización de empresas de servicios turísticos especializados, algo no habitual en otros centros y urbanizaciones turísticas de la costa onubense (caso de las empresas de alquiler de coches, organización de eventos, servicios de traducción e interpretación, gestión turística de viviendas de uso vacacional, etc.).

En última instancia, el objetivo perseguido con esta estrategia sectorial es captar nuevos segmentos de demanda, más cualificados desde el punto de vista socioeconómico y con un perfil comportamental orientado hacia actividades y pautas de consumo realmente turísticas, en detrimento de las exclusivamente residenciales.

Para concluir este análisis detallado del proyecto de Islantilla, habría que indicar que en 1999, diez años después de su inicio, la operación estaba ejecutada en más de un 90%, a falta tan sólo de la finalización de algunas promociones inmobiliarias, la construcción de tres complejos hoteleros, y la creación de un nuevo centro comercial (según información de la propia Manco-

57 Esto se explica en virtud de una interpretación interesada y más que polémica del artículo 25 de la Ley de Costas (puntos 2 y 3), que permite la localización de equipamientos de interés general dentro de la servidumbre de protección del dominio público. Dicha consideración se atribuye a las dotaciones deportivas de los hoteles y de los complejos residenciales, además de al centro comercial de la urbanización, donde se localizan tiendas, bares y restaurantes, cines, etc.

munidad). Estos datos confirman el cumplimiento de los plazos de ejecución marcados para la urbanización, establecidos de forma coordinada por parte de los dos municipios implicados.

Esa afirmación no se puede hacer con el mismo rigor en relación al cumplimiento de los estándares urbanísticos, que según los propios responsables del proyecto han sido modificados al alza, puntualmente, en algunas promociones inmobiliarias (ya sea a través del aumento del número de plantas, o de la edificabilidad)⁵⁸. Lo mismo se puede decir de la consecución de los objetivos sectoriales, ya que la demanda turística captada no difiere sustancialmente de la que acude a los núcleos y urbanizaciones tradicionales (si exceptuamos los usuarios del campo de golf), frustrando de este modo el deseo de captar flujos procedentes de otros mercados distintos al nacional y con características socioeconómicas y motivacionales diferentes.

6.2. Otros proyectos urbano turísticos de gran envergadura

La urbanización de Islantilla, tal y como se ha señalado anteriormente, se convertirá en una operación de referencia para otros grandes proyectos turísticos que se desarrollan en la década de los noventa, especialmente en el sector occidental de la costa. Siguiendo el citado modelo, surgirán o se impulsarán diversas iniciativas de dimensiones y características parecidas, que también tienen como principal objetivo transformar la imagen y la dinámica turística del área, apostando por una oferta residencial y turística de mayor calidad, y tratando de atraer un nuevo tipo de demanda hacia estas playas.

a) Dentro de estos parámetros se encuadra la operación de Nuevo Portil (Cartaya), que se inicia en 1995 y se localiza sobre los terrenos forestales de Campo Común de Abajo, rodeando por el norte y el oeste al tradicional núcleo turístico de El Portil (situado a caballo entre los términos municipales de Punta Umbría y Cartaya). Con esta iniciativa, el municipio de Cartaya trata de superar la deficiente imagen urbana y turística que ofrece el CITN de El Portil, y para ello se basará en los tres componentes esenciales que constituyen la clave del éxito de los nuevos proyectos: la apuesta por un desarrollo urbanístico cuidado (en el que se presta especial atención a los aspectos infraestructurales y dotacionales), la creación de una oferta alojativa de calidad (tanto de carácter residencial como, sobre todo, hotelera), y la implantación de equipamientos complementarios que diversifican y aumentan el atractivo del destino (fundamentalmente deportivos y comerciales).

Apoyándose en esos elementos se desarrolla la primera fase de Nuevo Portil, sobre una superficie de 150 hectáreas y donde se localizan 2.700 viviendas y 1.300 plazas regladas en hoteles de alto standing⁵⁹. Una vez comprobado el éxito comercial de la operación, a finales de los noventa se plantea la ampliación de la urbanización, que se extenderá sobre otras 130 hectáreas de terreno. En esta segunda fase, además de las nuevas previsiones de usos hoteleros y del desarrollo de zonas residenciales de baja densidad, la novedad más importante será la proyección

58 Esta circunstancia puede explicar que, en algunos sectores de la urbanización, las densidades constructivas no difieran cuantitativa y cualitativamente de las observadas en los núcleos turísticos tradicionales (La Antilla, El Portil o El Rompido). De hecho, a pesar de los criterios territoriales establecidos en la planificación, no se puede evitar una cierta sensación de saturación edificatoria en algunas zonas, situación que afecta incluso al área del campo de golf. Todo ello se completa con la habitual ocurrencia de episodios de congestión estival, que en poco se diferencian de los que sufren otros puntos de este litoral.

59 Hay que destacar la importancia de la inversión extranjera en Nuevo Portil, especialmente la de origen alemán, tal y como lo demuestra la construcción de un complejo hotelero y diversos conjuntos inmobiliarios orientados a la demanda turística de aquel país.

de un campo de golf de 18 hoyos, que se erige en uno de los principales atractivos complementarios que ofrece Nuevo Portil. Esta evolución no hace más que confirmar la consolidación de uno de los proyectos turísticos más ambiciosos de esta costa, que aún seguirá experimentando un importante crecimiento en la década siguiente, tal y como se verá posteriormente.

b) Aparte de Nuevo Portil, otra de las grandes operaciones urbano turísticas que se consolida definitivamente en esta década, aunque su origen sea muy anterior, es la de Isla Canela. En este sentido, desde principios de los noventa se observa un proceso de refundación del proyecto inicial, tras los sucesivos fracasos y truncamientos de las previsiones establecidas para el CITN, que como se recordará data de los años sesenta. El hecho más trascendental de esta nueva etapa será que el ayuntamiento de Ayamonte toma el control urbanístico del proyecto, el cual se incorpora definitivamente a los instrumentos de planeamiento municipal. En estas circunstancias, destaca la clasificación 564 hectáreas de suelo urbanizable con finalidad turística, gran parte de ellas frente al tradicional núcleo pesquero de Punta del Moral, y sobre las que se inicia la construcción de 13.000 viviendas y la creación de 6.000 plazas hoteleras.

En directa relación con el desarrollo de estas actuaciones, se observa una apuesta decidida por reforzar la promoción y la comercialización de la oferta residencial y turística recientemente ejecutada, abriendo con ello un nuevo período de expectativas para Isla Canela, que parece que definitivamente se está consolidando en los mercados turísticos. De nuevo, en este caso, se constata la presencia y la trascendencia de los elementos más característicos del modelo que preconizaba Islantilla: una urbanización de mayor calidad, complejos inmobiliario turísticos de mediano o alto standing, equipamientos hoteleros de última generación, y una oferta complementaria que refuerza el atractivo del destino, en especial el campo de golf y las instalaciones náuticas. A ello habría que añadir, como especificidades propias de Isla Canela, la cercanía a un importante núcleo urbano y comercial (Ayamonte); la ubicación fronteriza del complejo, con los beneficios e inconvenientes que ello supone desde el punto de vista turístico⁶⁰; y el perfil ambiental que se está dando a la imagen del destino, lo cual se comprueba en las estrategias de marketing adoptadas⁶¹.

Cuadro 4.7. Resumen de los principales proyectos urbano turísticos desarrollados o iniciados en la costa occidental de Huelva en la década de los noventa.

Proyecto	Extensión en has.	Plazas en viviendas	Plazas hoteleras	Campos de golf	Instalaciones náuticas	Centros comerciales
Islantilla	304	35.000	5.000	1	0	2
Nuevo Portil (1ª y 2ª fase)	280	19.000	1.800	1	2	1
Isla Canela-Punta Moral	564	44.000	6.032	2	2	1
Puente Esuri	425	21.000	840	1	1	1
Total	1.573	119.000	13.672	5	5	5

Fuente: elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico municipal e información proporcionada por los ayuntamientos.

60 Entre los beneficios que puede otorgar la localización fronteriza, cabe señalar el atractivo cultural y comercial que suelen presentar este tipo de zonas, o la complementariedad turística que a veces se establece entre los territorios limítrofes. Por el contrario, también se pueden producir perjuicios, entre los que destacan el perifernismo y la marginalidad territorial que a veces afecta a dichos espacios, los problemas de accesibilidad y comunicaciones, o la aparición de una fuerte competencia entre destinos vecinos de características similares.

61 La promoción turística de Isla Canela abunda en destacar los valores naturales del entorno como pieza fundamental para su comercialización entre los segmentos medios y altos de la demanda. Eslóganes como “el destino más natural”, “el placer de vivir en una paradisíaca isla natural de 1.700 hectáreas” o “el mayor proyecto turístico de nueva generación en Europa”, son la tónica general en las nuevas estrategias de marketing del complejo.

c) Además de darle un impulso definitivo a la operación de Isla Canela, el ayuntamiento de Ayamonte planteará desde principios de los años noventa su intención de poner en marcha un gran proyecto con vocación turística a orillas del Guadiana, denominado inicialmente Puente Esuri y localizado tres kilómetros al norte de la cabecera municipal. Esta nueva iniciativa, que tiene su origen en el interés mostrado por un grupo inversor de capital anglo-libanés (aunque finalmente haya sido ejecutada por FADESA), tenía previsto su desarrollo sobre 425 hectáreas y contemplaba la creación de 6.400 viviendas y 1.000 plazas hoteleras. Dificultades de tipo jurídico retrasaron el comienzo de la urbanización, aunque a finales de la década ya existía un Plan Parcial con aprobación provisional. Todo ello pone de relieve el desmedido programa urbanizador de Ayamonte, sin duda el municipio con mayores expectativas de crecimiento urbano turístico a finales de los noventa, puesto que albergaba un tercio del suelo clasificado para este fin en todo el litoral de Huelva (aproximadamente 1.000 hectáreas de las 3.000 existentes en el año 2000).

6.3. La evolución turística del sector oriental de la costa

Si en la costa occidental se constata la progresiva materialización de los grandes proyectos turísticos antes señalados, no sucede lo mismo en el sector oriental del litoral onubense, donde se aprecia la aparición de nuevas estrategias de desarrollo turístico que no se basan en la realización de grandes operaciones urbanísticas. Frente a la intensificación de la actividad constructiva y la potenciación de las iniciativas inmobiliario turísticas observadas en el otro subámbito, en Doñana y su entorno se produce una profunda reflexión sobre las repercusiones de las actuaciones anteriormente ejecutadas y en torno a la necesidad de implementar un nuevo modelo de desarrollo turístico para la zona.

En ese sentido, tendrá una especial relevancia el *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo Socioeconómico del Entorno de Doñana* (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1992:1), que surge, entre otras razones, para dar respuesta a los conflictos generados por el polémico proyecto de Costa Doñana y por la sentencia del TSJA que anulaba parte sustancial del *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1986). Independientemente del análisis detallado de estos documentos y acontecimientos, lo cual se hará en un capítulo posterior de esta tesis doctoral, tiene sentido en estos momentos subrayar la pretensión del dictamen de “definir un nuevo modelo de desarrollo turístico sostenible y rentable ... que se apoye en el extraordinario potencial turístico de Doñana y su entorno” (pág. 56). En relación directa con ello, los autores del mismo destacarán la necesidad de adoptar “una nueva estrategia de desarrollo turístico que combine el fomento de un turismo de nuevo tipo, de alto valor añadido, con la urgente y necesaria mejora del sector turístico existente” (pág. 57)⁶². Para conseguir tales objetivos se plantearán una serie de estrategias y acciones, que serán recogidas íntegramente en el *Plan de Desarrollo Sostenible del Entorno de Doñana*, y que se dirigen, según las distintas necesidades, a los diferentes ámbitos turísticos que conforman este área.

a) En ese sentido, destaca en primer lugar el interés por fomentar nuevas iniciativas de turismo ecológico y de naturaleza en la comarca de Doñana, lo cual se concreta en una serie

⁶² Este planteamiento se apoya en una hipótesis que asumen los autores del dictamen y que afirma “la crisis del turismo de masas basado en el consumo pasivo de sol y playa, en áreas de alta densidad y baja calidad residencial” (pág. 56).

de actuaciones que van desde la implantación de una red de apoyo a la creación de empresas en los municipios del entorno⁶³, hasta la constitución de la Fundación Doñana 21 (con el objetivo de asegurar la ejecución del citado plan), o la elaboración de un documento de *Bases para un modelo de turismo sostenible en Doñana* (FUNDACIÓN DOÑANA 21, 1997). A estas iniciativas habría que añadir el planteamiento de otras propuestas, algunas de ellas todavía no ejecutadas, como la rehabilitación y el pretendido aprovechamiento turístico de los poblados forestales situados en el interior de la comarca; mientras que otras previsiones se han visto frustradas o reformuladas, como sería el caso del proyecto de construcción de un Centro Internacional de Estudios y Convenciones Ecológicas y Medioambientales –CIECEM– (del que se dará buena cuenta en el capítulo 9).

Cuadro 4.8. Principales propuestas de diversificación y fomento de la actividad turística en el interior de Doñana contempladas en el *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos*.

Actuación	Municipio	Inversión (mill. Ptas)	Empleos creados
Plan de recuperación de viviendas vacías para uso turístico	Almonte	30	20
Recuperación de poblados forestales para uso turístico	Almonte	1.300	73
Creación de un centro “Puerta Doñana” (artesanía y restauración)	Almonte	8	18
Desafección residencia Guardia Civil “Duque de Ahumada” y creación de área recreativa	Almonte	12	7
Centro Internacional de Estudios y Convenciones Ecológicas y Medioambientales	Almonte	2.800	140
Creación de centro experimental y formativo sobre gastronomía local	Almonte	60	35
Potenciación de actividades ecuestres	Almonte	110	42
Creación de museo histórico-religioso	Almonte	230	18
Creación de área recreativa y observatorio de naturaleza	Moguer	6	4
Creación de dos centros “Puerta Doñana” (artesanía y restauración)	Moguer	14	24
Desafección instalación militar Arenosillo y forestación área	Moguer	12	7
Creación instalación uso y formación vuelos aerostáticos	Moguer	10	8
Recuperación poblado forestal Mazagón para uso turístico	Moguer / Palos	80	11
Promoción del cicloturismo	Palos	4	4
Plan de asistencia técnica y financiera empresas turísticas	Almonte/ Moguer / Palos	120	9
Plan integral de formación y reciclaje turísticos	Almonte/ Moguer / Palos	150	30
Creación de la marca “Doñana” (Plan de Marketing)	Almonte/ Moguer / Palos	60	0
Plan y programa de señalización de recursos turísticos	Almonte/ Moguer / Palos	100	15
Total de actuaciones	-	5.106	465

Fuente: elaboración propia a partir del *Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana* (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1992).

63 Red de apoyo que contempla programas de capacitación profesional para poner en marcha este tipo de iniciativas turísticas; asesoramiento para la creación de cooperativas y empresas de visitas y excursiones; apertura de tiendas de productos artesanales y de recuerdos turísticos; instalación de puntos de información sobre Doñana, etc.

b) En segunda instancia, además de la potenciación de las actividades de turismo ecológico y de naturaleza, destacan las actuaciones propuestas o desarrolladas sobre los núcleos turísticos del litoral, aquéllas que se orientan a la ordenación y mejora de los tradicionales destinos de sol y playa de Matalascañas y Mazagón.

En el caso de Matalascañas, en este período que ahora se analiza, se hace un esfuerzo por identificar con claridad los principales problemas que afectan al núcleo y que se sintetizan básicamente en dos grandes cuestiones: en primer lugar, en Matalascañas se ha producido el desarrollo de diversas actuaciones urbanísticas dispersas e inconexas, que han provocado que la urbanización se encuentre deficientemente articulada y todavía sin finalizar (en 1993 presentaba un grado de ejecución del 80%); y en segundo lugar, el ya comentado abandono de las obligaciones urbanísticas por parte de los antiguos promotores, y la propia incapacidad del ayuntamiento de Almonte para afrontar esos compromisos, ha dado como resultado la existencia de importantes deficiencias en materia de infraestructuras, servicios y equipamientos.

En relación con estos conflictos, se han producido una serie de actuaciones en la última década, dirigidas a completar definitivamente la urbanización y proceder a su ordenación interna. Para ello se ejecuta lo poco que aún queda de la primera fase (fundamentalmente el campo de golf y los complejos residenciales y hoteleros vinculados al mismo⁶⁴); se proyecta el remate del extremo oriental del núcleo, en contacto con el Parque Nacional (que estaba todavía sin urbanizar, debido a las modificaciones que introdujo la Ley de Doñana de 1978 en el proyecto inicial); y se ordena el sector occidental de la urbanización, mediante la propuesta de localización de nuevos equipamientos que diversifiquen la oferta turística y recreativa de Matalascañas (Parque Dunar, Museo del Mundo Marino, servicios comerciales y de restauración, equipamiento ecuestre, etc.). Paralelamente a todo esto, se proyecta la realización de un Plan Especial de Reforma Interior (PERI), en atención a las deficiencias infraestructurales y dotacionales observadas, y que contempla la ordenación del viario, la construcción de áreas de aparcamiento, la implantación de equipamientos de distinto tipo, la mejora del paseo marítimo existente, etc.

c) La problemática de Mazagón es, en cierta medida, parecida a la observada en Matalascañas. En este núcleo se ha producido el desarrollo puntual y sin conexión de seis sectores urbanos⁶⁵, los cuales no se articulan en torno a ninguna estructura general y adolecen de importantes deficiencias en lo que se refiere a la dotación de infraestructuras, equipamientos y servicios. Ante esta situación, a principios de los noventa se diseñará un Plan Especial para Mazagón, acordado entre los municipios de Palos y Moguer, y que plantea diversas actuaciones, tanto en el suelo urbano (ordenación, localización de equipamientos), como en el urbanizable (proyectos de desarrollo hotelero), y también en el no urbanizable (protección, determinación de usos compatibles).

Pero el plan no tendrá una ejecución inmediata, debido a la falta de aprobación por parte de la Junta de Andalucía, cuestión que será tratada con más detalle con posterioridad,

64 El suelo destinado a la construcción del campo de golf abarcaba, a principios de los años noventa, un enorme solar de 61 hectáreas ubicado en un espacio central de la urbanización. Aunque el proyecto data de los años sesenta, no será ejecutado hasta el año 2000, tras atender las exigencias medioambientales establecidas por la administración regional y los colectivos de defensa de la naturaleza.

65 Se trata de las siguientes zonas: la urbanización Dunas del Odiel, el sector central del núcleo, la fachada litoral, las urbanizaciones del tramo oriental, los poblados forestales y la zona de campamentos.

cuando se analice la evolución y la situación actual del planeamiento urbanístico municipal. Como consecuencia de ello, el núcleo de Mazagón se mantendrá en una situación de impás y de cierta incertidumbre, que comienza a experimentar un cambio de orientación en el momento en que definitivamente se aprueba el Plan de Ordenación de Mazagón, ya en el año 2002.

Cuadro 4.9. Principales propuestas de recualificación de núcleos turísticos litorales contempladas en el *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos*.

Actuación	Núcleo	Inversión (mill. Ptas)	Empleos creados
Plan Especial de Reforma Interior	Matalascañas (Almonte)	60	0
Remodelación del paseo marítimo	Matalascañas (Almonte)	700	20
Subcontratación estacional servicios municipales	Matalascañas (Almonte)	120	15
Área de aparcamientos (1.000 vehículos)	Matalascañas (Almonte)	50	5
Plan y programa de reequipamiento general	Matalascañas (Almonte)	700	55
Seis módulos integrales de servicios de playa	Matalascañas (Almonte)	34	18
Remodelación y reequipamiento camping Rocío-playa	Matalascañas (Almonte)	10	0
Plan modernización de instalaciones hoteleras	Matalascañas (Almonte) y Mazagón (Moguer / Palos)	900	150
Mejora y homogeneización de los centros de información turística existentes	Matalascañas (Almonte) y Mazagón (Moguer / Palos)	7	10
Plan Especial	Mazagón (Moguer / Palos)	20	0
Plan Especial Protección Integral del Litoral	Mazagón (Moguer / Palos)	20	0
Paseo marítimo	Mazagón (Moguer / Palos)	500	20
Ejecución de Puerto Colón (puerto deportivo)	Mazagón (Moguer / Palos)	1.500	30
Promoción de actividades náutico-deportivas (windsurf)	Mazagón (Moguer / Palos)	3	4
Plan y programa de reequipamiento general	Mazagón (Moguer / Palos)	350	26
Creación de hotel de 4 estrellas	Mazagón (Moguer / Palos)	240	45
Rescate de la concesión del Camping Playa de Mazagón y creación área recreativa	Mazagón (Moguer / Palos)	8	4
Remodelación y reequipamiento camping Doñana	Mazagón (Moguer / Palos)	12	0
Remodelación y reequipamiento camping La Fontanilla	Mazagón (Moguer / Palos)	6	0
Total de actuaciones	-	5.240	402

Fuente: elaboración propia a partir del *Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana* (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1992).

Como reflexión final acerca de las características de esta etapa, cabe señalar que durante la misma coexisten determinadas situaciones y problemas enraizados desde el pasado, junto a la evidente aparición de dinámicas de cambio; o dicho de otro modo, hay situaciones y fenómenos que se mantienen, o que incluso se consolidan aún más, al mismo tiempo que se observa la presencia de nuevas orientaciones desde el punto de vista territorial y turístico.

Así por ejemplo, a finales de los años noventa todavía siguen vigentes los grandes problemas de comunicación que han afectado tradicionalmente a la costa onubense, la cual presenta unas infraestructuras viarias insuficientes⁶⁶ (a pesar de la construcción del puente internacional sobre el Guadina en 1992), circunstancia que se ve agravada por la ausencia

66 Tal y como lo certifica la inadecuación de la N-431, entre Huelva y Ayamonte, a las necesidades que plantea el sector occidental de la costa; o la habitual congestión estival que se produce en la N-483, entre El Rocío y Matalascañas.

de conexiones aéreas y ferroviarias. Del mismo modo, continúan existiendo importantes carencias y conflictos urbanísticos y territoriales en los núcleos turísticos tradicionales, que además mantienen parte de la hegemonía sobre la imagen de la zona. Por otra parte, tampoco se observan cambios significativos en lo que respecta al tipo de demanda turística que acude a las playas onubenses, a pesar de las pretensiones de los nuevos proyectos ejecutados o en curso.

Frente a esos rasgos que indican cierto nivel de estancamiento, existen otros fenómenos que apuntan cambios significativos. Así, en el sector oriental de la costa se aprecian esfuerzos por definir un modelo de desarrollo turístico más acorde con las nuevas tendencias; modelo que debe ser compatible con la conservación, e incluso con la potenciación, de los valores naturales de un entorno tan excepcional como el de Doñana.

Y por lo que respecta al sector occidental, también se observan cambios, tal y como lo demuestra el desarrollo de una nueva generación de proyectos urbano turísticos, que se apoyan en un discurso que pone el acento en la calidad y la diversidad de los productos y servicios turísticos ofrecidos. Pero lo que no queda claro es si estos grandes proyectos implican la introducción de cambios estructurales en el tradicional modelo de desarrollo turístico aplicado en este litoral, o si más bien suponen una simple reformulación de dicho modelo o, más aún, un reforzamiento del mismo. Esta cuestión ha generado un interesante debate en los últimos cinco años, que como se verá a continuación, parece que se está decantando hacia las hipótesis menos favorables.

7. LAS CLAVES DEL NUEVO ESCENARIO TURÍSTICO (2000-2006)

Sin ánimo de realizar ahora un análisis exhaustivo de la situación y las dinámicas turísticas presentes, objetivo al que se dedica buena parte del resto de esta tesis doctoral, sí parece oportuno para concluir el capítulo, identificar a grandes rasgos las claves interpretativas del escenario turístico actual, lo cual debe ser entendido como una exposición inconclusa sobre fenómenos y tendencias vigentes en estos momentos y que, por lo tanto, todavía están sujetos a posibles cambios de orientación.

Partiendo de esos presupuestos, cabe destacar, como fenómeno más significativo de estos años, la incuestionable consolidación e intensificación de las estrategias de desarrollo turístico basadas en la realización de grandes proyectos de urbanización. Este tipo de actuaciones, que reflejan el dominio de la visión municipal y de la lógica urbanística en los procesos de desarrollo turístico, se pone de manifiesto tanto en la finalización y/o ampliación de las operaciones iniciadas en la etapa anterior, como en el planteamiento de nuevos proyectos de características parecidas.

En ese sentido, a principios de esta década se procede a la práctica culminación del proyecto de Islantilla, dónde sólo quedaban por ejecutar tres complejos hoteleros, un centro comercial, y algunos conjuntos residenciales ubicados en el entorno del campo de golf y junto al núcleo de La Antilla. Igualmente, también se producirán por estas fechas rápidos e importantes avances en la urbanización de Isla Canela, concretamente en el sector situado

frente a la barriada pesquera de Punta del Moral, donde han abierto sus puertas tres hoteles de cuatro y cinco estrellas, se han ejecutado más de 2.000 viviendas de uso turístico, y se han construido las primeras instalaciones náuticas de gestión estrictamente privada en la costa de Huelva (justo enfrente del puerto deportivo de Isla Cristina).

Por otra parte, un proyecto que recibe un significativo impulso en estos últimos años es el de Nuevo Portil, para el que se plantea una tercera fase constructiva que se extiende sobre 200 hectáreas (y que se unen a las 150 hectáreas de la primera fase y las 130 de la segunda). Para este nuevo sector de la urbanización se proyecta la construcción de 1.532 viviendas, 2.300 plazas hoteleras y un nuevo campo de golf de 18 hoyos, que se añade al ya existente en este mismo complejo. Quizá lo más significativo de esta ampliación, desde el punto de vista urbanístico y constructivo, sea la reducción de densidades y alturas edificatorias⁶⁷, así como la mayor dotación de suelo para equipamientos de diverso tipo, características que introducen sensibles diferencias con respecto a los desarrollos precedentes de esta misma urbanización (aspectos que serán tratadas con más detalle cuando se analice el planeamiento urbanístico de los municipios que componen el ámbito de estudio).

Pero tal y como se ha señalado anteriormente, la política de grandes proyectos no se reduce a la culminación y/o ampliación de los ya existentes, sino que se intensifica con el planteamiento de otros de nueva creación. Proyectos, todos ellos, que se ajustan a un modelo que se repite hasta la saciedad en la costa atlántica andaluza, y que se erige en el auténtico abc del nuevo urbanismo turístico dominante en el litoral: la combinación formada por la oferta residencial de última generación y los establecimientos hoteleros de cuatro y cinco estrellas, más el reclamo que constituyen los campos de golf y las instalaciones náuticas. Este sería el caso de diversas iniciativas, que se fraguan o se concretan en estos últimos años, y que se describen a grandes rasgos a continuación:

- La operación de Castillo de la Luz (Moguer-Palos), prevista sobre una superficie de 239 hectáreas ubicadas junto al Parador Nacional de Mazagón, y donde se plantea la construcción de 2.500 viviendas de uso turístico y 7.500 plazas hoteleras.
- El polémico proyecto turístico de Punta Umbría, que finalmente reducirá sus pretensiones iniciales y modificará su localización⁶⁸, de modo que ahora se extiende sobre 119 hectáreas repartidas entre diversas zonas, y contempla la construcción de 640 viviendas y seis establecimientos hoteleros (2400 plazas).

67 En esta tercera fase se establece una densidad edificatoria de ocho viviendas/hectárea y se limita la altura de las mismas a un máximo de dos plantas más ático, mientras que en los hoteles se permite una planta más.

68 El proyecto original pretendía la urbanización de 176 hectáreas en el pinar de La Bota, catalogado como suelo no urbanizable en virtud de sus valores forestales. En ese enclave se preveía nada menos que la construcción de trece hoteles y 1.000 viviendas de uso turístico.

Mapa 4.1. Localización de las actuaciones urbano-turísticas en proceso de finalización o ampliación y de los nuevos proyectos previstos o en curso. Año 2005.



Fuente: elaboración propia.

- Las actuaciones de Castillo de San Miguel y Nuevo Rompido, junto al núcleo de El Rompido (Cartaya), dónde se proyectan 1.000 nuevas viviendas y 2.000 plazas hoteleras, sobre un espacio de 350 hectáreas.
- La concreción definitiva y el comienzo de las obras del proyecto de Costa Esuri (inicialmente denominado Puente Esuri), a desarrollar en el término municipal de Ayamonte, y en el que finalmente se prevé la ejecución de 2.500 viviendas y 800 plazas hoteleras sobre una superficie de 425 hectáreas, localizadas a orillas del Guadalquivir.

De lo comentado hasta el momento, se desprende que la eclosión urbano turística iniciada en la etapa anterior, se refuerza y acelera en estos primeros años de la nueva década, fenómeno que es común a casi todos los municipios costeros y que responde tanto a razones de tipo económico (alta rentabilidad del negocio inmobiliario, aumento de la demanda de viviendas vacacionales), como de carácter urbanístico (ingente clasificación de suelos con fines residenciales-turísticos, proliferación de grandes proyectos), y también de índole territorial (significativas mejoras en la accesibilidad de los núcleos costeros, en especial tras la construcción de la autovía Huelva-Ayamonte).

Frente a las estrategias de desarrollo turístico basadas en la realización de grandes proyectos urbanísticos, dominadas por la lógica municipal, y apoyadas en la legitimidad que ofrecen los nuevos instrumentos de planeamiento; se observa en estos últimos años un im-

portante impulso a la elaboración y tramitación de los planes subregionales de ordenación del territorio, que constituyen instrumentos de planificación física de ámbito supramunicipal, y que superan la visión local y estrictamente urbanística que los municipios suelen tener de los fenómenos y procesos de desarrollo turístico.

En este contexto, se ha estado trabajando intensamente, desde finales de la década de los noventa, en la elaboración de los planes subregionales de la costa occidental de Huelva y del ámbito de Doñana, que se enfrentan a realidades y problemas muy distintos y que, en consecuencia, se han visto afectados por diferentes dificultades y avatares. Independientemente de que el análisis detallado de estos documentos se realice en un capítulo posterior de esta tesis doctoral, sí se pueden destacar ahora sus orientaciones generales en materia turística, que tratan de responder a los conflictos observados y aprovechar las oportunidades identificadas.

Así, en el caso de la costa occidental onubense, el plan realiza un diagnóstico muy claro, que pone de manifiesto el exceso de clasificación de suelos destinados a usos residenciales-turísticos por parte de los cinco municipios del área, lo cual conlleva serios riesgos de saturación urbanística y constructiva del litoral. Además de poner en cuestión las desmesuradas proyecciones urbanísticas en proceso de ejecución o en tramitación, el documento también advierte de que el modelo turístico existente muestra evidentes señales de desequilibrio, en el sentido de que presenta un fuerte sesgo residencial, frente al escaso peso de la oferta hotelera y la complementaria.

Ante tales circunstancias, el plan recomendaba un cambio de orientación del modelo tendencial, y abogaba por reducir las pretensiones urbanizadoras de los municipios y potenciar la creación de oferta hotelera, en detrimento de las plazas residenciales. El diagnóstico descrito y las propuestas surgidas a partir de él se convirtieron en el principal escollo para la aprobación definitiva del plan, que contó desde sus inicios con la oposición de los municipios afectados, reacios en general a reducir sus pretensiones urbanísticas, aunque sí receptivos en cuanto al fomento de la implantación de oferta reglada de alojamiento.

Cuadro 4.10. Principales determinaciones del POT del Litoral Occidental de Huelva en relación con la ordenación del suelo de uso turístico en la franja litoral.

- Al sur de la N-431 los instrumentos de planeamiento general sólo podrán calificar como suelos de uso característico turístico los colindantes con los suelos urbanos y urbanizables de los núcleos vacacionales y turísticos preexistentes
- En los suelos urbanizables calificados de uso característico turístico será de aplicación la proporcionalidad de dos plazas residenciales por cada plaza hotelera
- Las unidades de ejecución deberán contar con un aprovechamiento hotelero en una proporción como mínimo del 25% del total de la unidad
- Cada unidad de ejecución sólo podrá iniciarse una vez que se haya acreditado la urbanización de la unidad anterior y la dotación de sistemas locales, así como la concesión de licencia de primera ocupación a los establecimientos hoteleros previstos en aquélla
- Sólo se permitirá la construcción de segunda residencia simultáneamente o con posterioridad a la concesión de licencia de ocupación a los establecimientos hoteleros
- En los suelos de uso característico turístico se aplicarán los siguientes coeficientes máximos de edificabilidad: 0,15 m²/m² de edificabilidad bruta y 0,50 m²/m² de edificabilidad neta en parcela (excepto usos hoteleros 0,60 m²/m²)
- Los espacios libres del sistema general se ubicarán en los suelos de mayor relevancia paisajística y se procurará la concentración de las cesiones y su disposición de manera que se visualice la separación entre unidades de ejecución
- A efectos de asegurar una adecuada integración urbanística de las zonas limítrofes de términos municipales distintos calificadas como suelo urbanizable de uso característico turístico, se recomienda la ejecución de Planes de Ordenación Intermunicipal que aseguren la coordinación urbanística de los municipios colindantes

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:1).

Si el plan de la costa occidental presentó serias dificultades de cara a su aprobación, debido al desacuerdo manifestado por los municipios implicados, no ocurre lo mismo en el otro sector de la costa onubense. El plan de Doñana tiene la ventaja de apoyarse en documentos e instrumentos anteriores, en especial el *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos* de 1992, y por lo tanto cuenta con un amplio recorrido previo, tanto desde el punto de vista técnico como institucional, lo cual ha facilitado un alto nivel de acuerdo en torno a su diagnóstico y sus propuestas. En relación con esta última cuestión, el plan recoge y desarrolla las recomendaciones que en materia de turismo establecía el dictamen, que como se recordará defendía la necesidad de un nuevo modelo de desarrollo turístico para la zona, basado en la potenciación del turismo ambiental, y la ordenación y recualificación de los núcleos turísticos costeros.

Como resultado de esos planteamientos, se han puesto en marcha diversas iniciativas, entre las que destacan, a modo de ejemplo, la creación de la Asociación Comarcal de Empresas de Turismo Activo (Aceta); la elaboración de un Plan de Ordenación de los Recursos Turísticos de la comarca, que incluye tanto la realización de un inventario, como actuaciones dirigidas a la puesta en valor de los recursos⁶⁹; o la constitución de la agencia de viajes Turismo de Doñana, promovida por las empresas turísticas más representativas de la zona, y que trata de centralizar y facilitar la comercialización de la oferta turística de Doñana⁷⁰.

69 Cabe destacar, en relación con el citado plan, la realización de un estudio sobre los edificios de interés arquitectónico de la comarca, la construcción de equipamientos de uso público en el Parque Natural de Doñana, la creación de puntos de información turística, o los trabajos de señalización efectuados.

70 Esta idea surge de los miembros del grupo denominado IDS (Iniciativas de Desarrollo Sostenible), que componen la Fundación Doñana 21 y seis empresas de la zona: Doñana Tour, Cooperativa Marismas del Rocío, Doñana Ecuestre, Cortijo Los Mimbrales, Camping La Aldea y Finca Veta La Palma.

De forma paralela a estas iniciativas, en lo que respecta a Matalascañas, se ha tomado una importante decisión urbanística en los últimos años, en concordancia con las determinaciones del plan subregional, que aboga por dar por concluido el crecimiento del núcleo y fijar sus límites definitivos en el actual perímetro de la urbanización. A ello hay que añadir las acciones de diversificación de la oferta y de recualificación turística llevadas a cabo, como la construcción y apertura del Museo del Mundo Marino, la ejecución del proyecto del Parque Dunar, la puesta en marcha de un plan de modernización de instalaciones hoteleras, infraestructuras y servicios, o la redacción de un proyecto de remodelación del frente costero de la urbanización⁷¹.

En definitiva y para concluir esta última etapa, y también el capítulo, se podría decir que la principal novedad observada en estos años es la aparición de una fuerte dialéctica entre el planeamiento urbanístico municipal y los instrumentos de ordenación del territorio de ámbito subregional, entre las estrategias de crecimiento basadas en los intereses locales y las propuestas de desarrollo turístico planteadas desde una perspectiva territorial. En ese sentido, los instrumentos de planificación de escala supramunicipal están introduciendo nuevos planteamientos y criterios con relación al desarrollo de la actividad turística, que en más ocasiones de las deseadas chocan frontalmente con las previsiones urbanísticas municipales.

Si en el área de Doñana los planteamientos de escala intermedia se han impuesto sobre las lógicas locales y están siendo implementados por todos los agentes implicados, en la costa occidental de Huelva se ha observado una importante resistencia por parte de los ayuntamientos a asumir los diagnósticos y las propuestas realizadas por el plan de ordenación del territorio, lo cual se evidencia en las dificultades que han existido para la aprobación del documento, o lo que es más preocupante, en la urgencia manifestada por los municipios con relación a la tramitación y ejecución de sus proyectos urbano turísticos. Indiscutiblemente, esto último pone de manifiesto el interés de los municipios por consumir sus pretensiones urbanizadoras antes de la aprobación definitiva del plan subregional, adelantándose de esta forma a las previsibles limitaciones que éste pudiera imponerles.

71 En las tres primeras iniciativas señaladas colaboran la Junta de Andalucía y el ayuntamiento de Almonte, mientras que el último proyecto citado surge a iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente.

Bloque III

CONFIGURACIÓN SECTORIAL, EFECTOS SOCIOECONÓMICOS E IMPLICACIONES TERRITORIALES DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

CAPÍTULO 5. LA OFERTA DE ALOJAMIENTO: ESTABLECIMIENTOS REGLADOS Y VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO

1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL ALOJAMIENTO DE USO TURÍSTICO

El presente capítulo tiene como objetivo el análisis de la oferta de alojamiento de uso turístico de los municipios que componen el ámbito de estudio. No es necesario demostrar que las infraestructuras de alojamiento constituyen un elemento fundamental en la mayoría de los destinos turísticos, ya que la propia naturaleza de la actividad radica en gran medida en el hecho de la pernoctación de los visitantes, lo que requiere la existencia de dotaciones que posibiliten la estancia temporal de los mismos (ya se trate de establecimientos o equipamientos especializados de tipo empresarial, ya se trate de viviendas con un uso vacacional y/o turístico).

Es tal la importancia de este tipo de oferta para el desarrollo y el funcionamiento del sector turístico, que tradicionalmente se le ha denominado en los ámbitos científicos como *la oferta básica*, en contraposición a *la oferta complementaria*, que es la constituida por el resto de actividades, equipamientos y servicios que ofrecen los destinos independientemente del alojamiento. Más allá de la idoneidad o no de dicha terminología, cuestión sobre la que se reflexionará en el próximo capítulo (dedicado precisamente a la oferta complementaria), de lo que no hay ninguna duda es de que la oferta de alojamiento tiene una enorme incidencia sectorial y territorial sobre los destinos turísticos, de tal forma que determina la orientación productiva y la configuración espacial de los mismos.

La investigación que aquí se realiza se centrará en los aspectos sectoriales de la oferta de alojamiento, ya que las implicaciones territoriales de la misma se tratan en otras partes de la tesis doctoral; de todas formas, no faltarán en el capítulo continuas referencias territoriales que apoyen las descripciones y los análisis realizados, sobre todo con relación a la localización y distribución espacial de la oferta, y también en lo relativo a algunas de las repercusiones generales de tipo territorial y medioambiental derivadas de su desarrollo.

El eje central sobre el que se gira el capítulo será la distinción, la comparación y el contraste entre la oferta reglada de alojamiento y la oferta no reglada, cuestión fundamental a la hora de interpretar y evaluar el modelo turístico existente en el litoral onubense en general y en los núcleos que lo integran en particular, ya que según predomine uno u otro tipo de alojamiento, así será el perfil sectorial del destino, sus características territoriales y urbanísticas, y los impactos económicos generados¹.

1 Las distintas combinaciones de oferta reglada y no reglada que presentan los destinos es lo que se denomina en términos turísticos “mix de alojamiento”, y según sea la proporción de uno y otro tipo de oferta dentro de la estructura global del destino, se producirán diferentes efectos económicos, territoriales y medioambientales (EXCELTUR, 2005).

Por lo tanto, el capítulo se estructura en dos partes bien diferenciadas, la primera dedicada a la oferta reglada de alojamiento y la segunda a la oferta no reglada. Con relación a la oferta reglada, la constituida por los establecimientos y equipamientos regulados sectorialmente y que operan en los mercados turísticos (hoteles y pensiones, apartamentos turísticos y campings), los contenidos que se abordan se centran en la descripción de la oferta en términos cuantitativos, su evolución temporal, su significación a nivel provincial y regional, su localización y distribución espacial, su estructura interna, y el comentario sobre algunos aspectos de carácter empresarial².

En la parte dedicada a la oferta no reglada de alojamiento, la compuesta por las viviendas de potencial uso turístico que operan al margen de la reglamentación turística (fundamentalmente en el mercado de alquiler y venta de inmuebles), se comienza con unos planteamientos de carácter teórico, cuya exposición se considera necesaria para entender las claves interpretativas de este tipo de oferta y sus problemas asociados. Tras esos planteamientos iniciales, se procederá a realizar una de las tareas esenciales para calibrar la trascendencia de este tipo de alojamiento, pero que en contra de lo que pudiera pensarse plantea importantes dificultades estadísticas y metodológicas: la cuantificación de la oferta. Dicho análisis cuantitativo se hace tanto a escala estatal y regional, como para los municipios y entidades urbanas que conforman el ámbito de estudio, lo cual se completa con el tratamiento de la evolución temporal de la oferta, su distribución espacial, y su significación sectorial en comparación con las dimensiones que presenta la oferta reglada³.

Finalmente, se cierra el capítulo con una breve reflexión que se apoya en la evaluación de las principales repercusiones socioeconómicas de uno y otro tipo de alojamiento, al objeto de determinar qué modelo de desarrollo turístico es más idóneo, si el basado en la oferta reglada o el sustentado en el desarrollo estrictamente inmobiliario. Dicho ejercicio se basa en estudios comparativos previamente realizados por instituciones o entidades, que tratan de poner de relieve los diferentes resultados producidos por cada modelo y que, en definitiva, pretenden reorientar la actual política urbanística y turística de los municipios litorales, en virtud del alcance y el sentido de los impactos calculados.

2. LA OFERTA REGLADA DE ALOJAMIENTO

2.1. La oferta hotelera: evolución reciente, situación actual y perspectivas de futuro

Lo primero que se observa al analizar los datos sobre la evolución reciente de la planta hotelera en litoral onubense, es que ésta ha experimentado notables cambios en la última década, hecho que se aprecia tanto en términos cuantitativos, como desde el punto de vista cualitativo. El reciente *desebarco* en la zona de importantes cadenas nacionales e internacio-

2 Así por ejemplo, se hará referencia a cuestiones relacionadas con la capacidad financiera de las empresas y la modernización de las instalaciones, la promoción y la comercialización de los establecimientos, la cualificación de los recursos humanos, o la organización empresarial del sector.

3 En este sentido, se presta especial atención a la relación existente en términos cuantitativos entre oferta reglada y no reglada, lo que llevará a calcular los denominados índices de regulación de la oferta de alojamiento turístico, para los distintos municipios y entidades del ámbito.

nales⁴, ha provocado un significativo incremento de la oferta, que se ha centrado especialmente en los establecimientos de categoría superior (los de cuatro y cinco estrellas).

Este proceso de modernización y cualificación hotelera se corresponde con el intento de captación de un nuevo tipo de demanda (procedente de los principales mercados a nivel nacional y europeo), la cual presenta características y comportamientos distintos a los de los tradicionales veraneantes de estas playas, que mayoritariamente se alojan en las viviendas de uso vacacional existentes en los municipios costeros (la denominada oferta no reglada de alojamiento).

Pero más allá de los citados cambios, el modelo turístico imperante en el litoral onubense sigue teniendo un componente fuertemente residencial, de forma que a pesar de la reciente ampliación de la capacidad hotelera en el área, se mantiene una relación claramente desequilibrada entre las dimensiones de este tipo de oferta y la significación de la oferta no reglada (se estima que existen aproximadamente quince plazas en viviendas de uso turístico por cada plaza hotelera en la zona).

Desde una perspectiva histórica, la aparición de los primeros hoteles coincide con los inicios de la puesta en valor del espacio costero y con los primeros intentos de explotación urbano turística del área, allá por mediados de los años sesenta. Este proceso se consolida e intensifica en la década de los setenta, cuando se crea buena parte de las instalaciones hoteleras que todavía permanecen en activo en esta costa⁵ (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993).

Tras una etapa de estancamiento en el transcurso de los años ochenta —lo cual no sucederá por igual en el caso del sector inmobiliario turístico, que registrará un importante auge—, llegará un nuevo período de expansión de la capacidad alojativa y de mejora cualitativa de la oferta hotelera a principios de los noventa, lo cual se explica, en buena medida, en función del desarrollo de las dos grandes operaciones que reactivaron turísticamente el litoral onubense por esas fechas: nos referimos concretamente a la apertura de los primeros establecimientos hoteleros en los complejos de Islantilla (Lepe-Isla Cristina) e Isla Canela (Ayamonte)⁶.

Estas actuaciones dieron paso, a finales de la pasada década, a un proceso vertiginoso de construcción y puesta en funcionamiento de nuevos hoteles, la mayoría de gama alta, lo cual ha propiciado un enorme incremento de la oferta provincial en los últimos diez años (de 10.702 plazas en el 1996 a 18.926 en 2005). Y todo parece indicar que estos ritmos de crecimiento se mantendrán, o incluso podrían incrementarse, en los próximos años, a la vista de los datos ofrecidos por la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía, que informaba de la inscripción de veinte nuevos proyectos hoteleros en la provincia de Huelva durante el año 2006, con una capacidad prevista cercana a las 5.000 plazas.

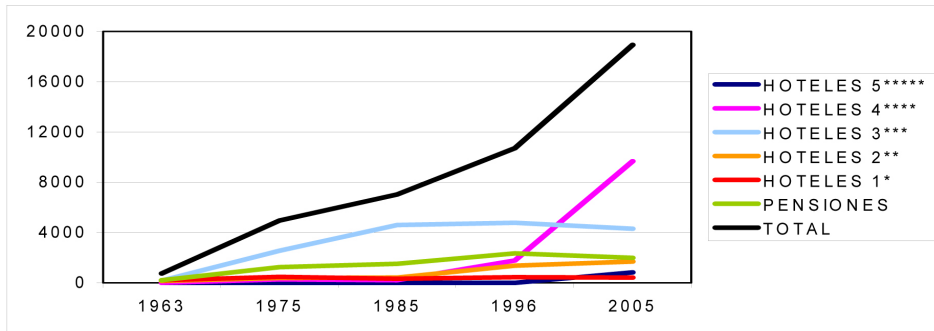
4 Sirvan de ejemplo empresas como Riu, Barceló, AC Hoteles, Iberostar, Vincci, Confortel, Playa Senator, El Fuerte, Oasis, etc.

5 Es durante esta década cuando se construyen algunos de los establecimientos más emblemáticos de la costa onubense, como el hotel Flamero (Matalascañas), Pato Amarillo y Pato Rojo (Punta Umbria), Lepe Mar (La Antilla), La Barca y La Noria (Lepe), Solymar y Paraíso Playa (Isla Cristina), etc.

6 En Islantilla el establecimiento pionero fue el hotel Confortel Islantilla, perteneciente a la ONCE, un hotel de cuatro estrellas y perfectamente adaptado a los requerimientos de las personas con discapacidad, que fue la primera construcción levantada en esta urbanización, por delante los desarrollos residenciales. En Isla Canela, el negocio hotelero fue inaugurado por la cadena Riu, con capital mayoritario de TUI, que abrió a principios de los años noventa el hotel Riu Canela, también de cuatro estrellas.

Figura 5.1. Evolución de las plazas hoteleras en la provincia de Huelva, según categoría, entre 1963 y 2005.

	1963	1975	1985	1996	2005
HOTELES 5*****	0	0	0	0	840
HOTELES 4****	0	280	201	1.778	9.680
HOTELES 3***	188	2.563	4.602	4.768	4.315
HOTELES 2**	152	400	408	1.355	1.688
HOTELES 1*	199	463	314	450	408
PENSIONES	206	1.245	1.500	2.351	1.995
TOTAL PLAZAS	745	4.951	7.025	10.702	18.926



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE y del Instituto de Estadística de Andalucía (IEA).

No obstante los datos expuestos, si se realiza un análisis comparativo, se constata la escasa capacidad alojativa de los establecimientos hoteleros de la provincia de Huelva a nivel regional, con apenas 17.000 plazas sobre las más de 200.000 con que cuenta en la actualidad Andalucía (lo que supone en torno al 8% del total regional). Del montante global onubense, casi el 86% de las plazas se ubica en los municipios costeros (excluido el término municipal de Huelva), lo que demuestra el incuestionable dominio del litoral en el subsector hotelero a escala provincial. Pero como acaba de señalarse, estas cifras no pueden ocultar el escaso peso de la oferta hotelera dentro del contexto regional y en comparación con la de otras provincias costeras andaluzas, y ello a pesar de que los ritmos de crecimiento de la oferta onubense durante el último quinquenio han sido mayores que en otros ámbitos del litoral andaluz⁷.

7 De hecho, la oferta hotelera onubense ha crecido un 74% entre 1999 y 2004, mientras que en Cádiz el crecimiento ha sido del 64%, en Almería del 54%, en Málaga del 38% y la media andaluza se sitúa en el 42%.

Figura 5.2. Oferta de plazas hoteleras en las provincias costeras andaluzas. Año 2005.

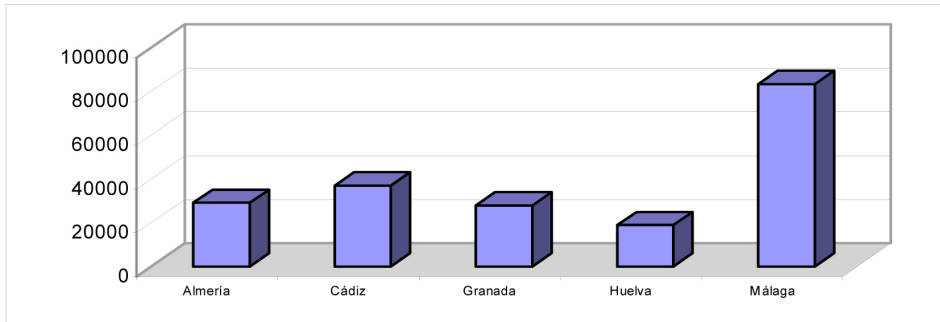
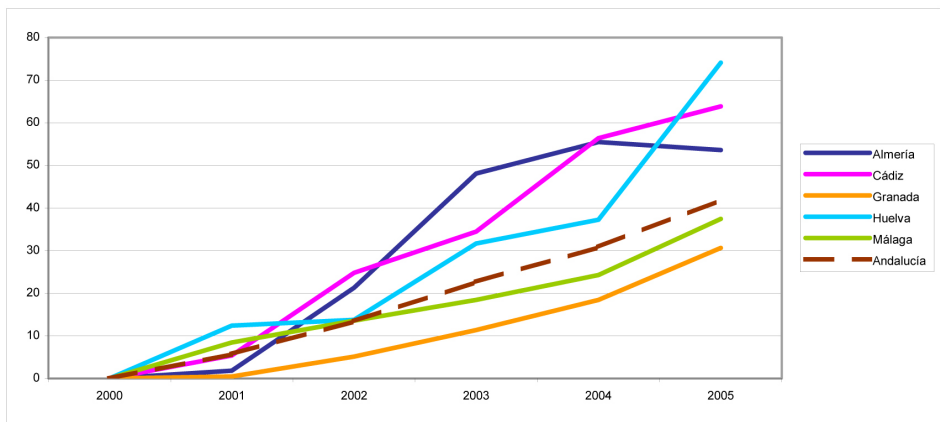


Figura 5.3. Crecimiento porcentual acumulado de las plazas hoteleras en las provincias costeras andaluzas, entre 2000 y 2005.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del IEA y del Sistema de Análisis y Estadísticas del Turismo en Andalucía (SAETA).

Con relación a la distribución espacial de la oferta, uno de los hechos más destacables es la mayor relevancia de la planta hotelera en el sector occidental de la costa, donde se ubican 12.000 de las 17.000 plazas contabilizadas en los hoteles y pensiones del ámbito de estudio (el 70,6%, véase el cuadro 5.1), lo cual no es extraño si se tiene en cuenta que la mayoría de los núcleos, entidades y proyectos turísticos del litoral onubense se localizan actualmente en dicho sector⁸. En este área sobresalen Islantilla (con cerca de 3.300 plazas), Isla Canela (con más de 2.500) y la reciente expansión turística operada en El Rompido (que ya ha superado ampliamente las 2.000 plazas). Mientras tanto, en el ámbito de Doñana destaca el núcleo de Matalascañas, con más de 3.500 plazas, cifra que lo sitúa como el principal enclave hotelero de toda la costa onubense en términos absolutos.

De los datos que se recogen en el cuadro adjunto se extraen algunas conclusiones interesantes acerca de los patrones de localización de la oferta hotelera, que ponen de manifiesto

⁸ La situación era bien distinta hace apenas siete años, cuando la costa occidental de Huelva albergaba el 50% de los establecimientos y el 40% de las plazas hoteleras existentes en el litoral onubense. En la actualidad, en el año 2005, la cifra se ha incrementado hasta alcanzar el 62% de los establecimientos y el 70% de las plazas.

grandes diferencias entre los dos sectores que conforman la costa, el vinculado al ámbito de Doñana y el litoral occidental de Huelva:

- Por lo que respecta al sector oriental de la costa (el litoral de Doñana), la oferta se localiza casi en exclusiva en Matalascañas, frente a la escasa trascendencia que el alojamiento reglado tiene en otros núcleos con orientación turística, como Mazagón o El Rocío; por lo tanto, en este área se observa una situación de acusada concentración espacial de la oferta.
- Por su parte, en el litoral occidental las estrategias de localización presentan mayor complejidad y ponen de relieve la preferencia de las empresas hoteleras por los grandes proyectos recién ejecutados o en marcha (Islantilla, Isla Canela, la expansión de El Rompido o Nuevo Portil), a lo que hay que unir, más recientemente, la apertura de nuevos establecimientos en las principales cabeceras municipales con ubicación ribereña (caso de Punta Umbría e Isla Cristina, principalmente).

El resultado final es que más del 70% de las plazas hoteleras se localizan en tan sólo cuatro enclaves litorales (Matalascañas, Islantilla, Isla Canela y El Rompido), mientras que las demás entidades urbanas y turísticas albergan el 30% restante, destacando especialmente el papel ejercido por las cabeceras municipales ubicadas en la costa. Por el contrario, núcleos con una incuestionable funcionalidad vacacional y turística, como Mazagón, El Portil o La Antilla, apenas albergan el 4% de la oferta hotelera, lo cual subraya su clara orientación hacia un turismo de tipo residencial.

Cuadro 5.1. Oferta de plazas en hoteles y pensiones en la costa de Huelva, por núcleos. Año 2005.

LITORAL DE DOÑANA			
Núcleo/Entidad	Plazas hoteleras	Plazas en pensiones	Total de plazas
Almonte	34	48	82
Matalascañas	3.390	194	3.584
El Rocío	60	228	288
Moguer	0	114	114
Palos-La Rábida	146	130	276
Mazagón	320	84	404
Total de plazas	3.950	798	4.748
COSTA OCCIDENTAL DE HUELVA			
Núcleo/Entidad	Plazas hoteleras	Plazas en pensiones	Total de plazas
Punta Umbría	1.208	94	1.302
Cartaya	20	32	52
El Portil	0	0	0
Nuevo Portil	698	0	698
El Rompido	2.154	0	2.154
Lepe	340	44	384
La Antilla	146	160	306
Islantilla	3.256	0	3.256
Isla Cristina	1.182	36	1.218
Ayamonte	358	48	406
Isla Canela	2.530	0	2.530
Total de plazas	11.892	414	12.306
TOTAL COSTA DE HUELVA	15.842	1.212	17.054
Huelva capital	1.358	57	1.415
Resto de la provincia	642	840	1.482

Fuente: elaboración propia a partir de la *Guía de Alojamientos Turísticos de Andalucía* (Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, 2005), la *Guía Oficial de Hoteles de España* (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, 2005), e información procedente de las páginas web de los ayuntamientos.

Aparte de la consideración de la oferta en términos cuantitativos, un análisis de su estructura interna pone de manifiesto un incuestionable proceso de renovación y cualificación de la planta hotelera en los últimos años, lo cual ha supuesto la superación de la acusada bipolaridad observada hace apenas una década, cuando las plazas que ofrecían los hoteles de categorías superiores eran equiparables en número a las dispuestas por los establecimientos de gama media y baja⁹.

⁹ Por poner un ejemplo, en 1998 había en la costa occidental de Huelva 1.473 plazas en veinte hoteles de tres estrellas y menos, mientras que los tres establecimientos de cuatro estrellas existentes ofrecían algo más de 1.500 plazas.

Actualmente, aunque se mantenga una presencia importante de establecimientos tradicionales de mediana y baja cualificación (4.400 plazas en 38 hoteles de tres estrellas y menos), se observa un extraordinario avance de la oferta de mayor calidad, constituida básicamente por 25 hoteles de cuatro y cinco estrellas con cerca de 12.000 plazas. Especialmente reseñable ha sido el crecimiento de la oferta de plazas en hoteles de cuatro estrellas, que ha pasado de 1.500 a 10.000 entre 1996 y 2005, frente al descenso observado en la categoría de tres estrellas o el leve aumento de la capacidad alojativa en los hoteles de dos estrellas.

Estos datos indican la existencia de un proceso de diversificación y mejora de la oferta hotelera, que ha afectado sobre todo al litoral occidental de Huelva, donde se han construido la mayoría de los establecimientos de cuatro y cinco estrellas abiertos en los últimos años. Mientras tanto, el sector oriental sigue siendo un ámbito dominado por los hoteles de tres estrellas y en el que Matalascañas ejerce un papel preponderante, ya que concentra casi el 80% de las plazas de esta categoría que ofrece el litoral onubense (2.300 de las 3.000 plazas existentes).

Mapa 5.1. Localización de la oferta de plazas en hoteles y pensiones en la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

De esta forma, la costa de Huelva ha dejado de ser un destino escasamente cualificado desde el punto de vista de su oferta reglada, en el que sólo era posible alojarse en establecimientos de categoría intermedia o baja, pensiones y campings, para configurarse actualmente como una opción turística que puede satisfacer a nuevos segmentos de la demanda nacional e internacional. Y ello gracias a la reciente apertura de numerosos hoteles de categoría supe-

rior, que se ubican fundamentalmente en los nuevos proyectos urbano turísticos existentes en el litoral occidental (Islantilla, Isla Canela, El Rompido, Nuevo Portil), además de en las cabeceras municipales costeras (Punta Umbría e Isla Cristina).

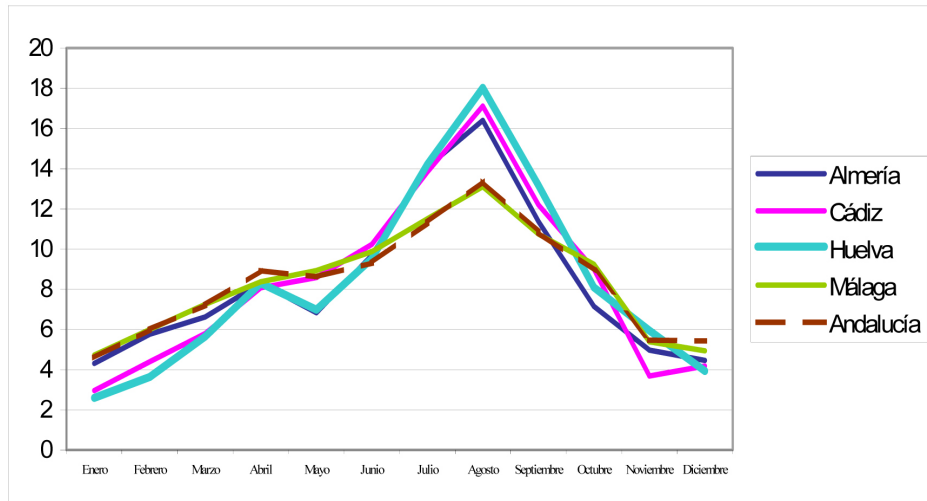
En cuanto a la estructura empresarial de la actividad, en concordancia con la variada dimensión y cualificación de los establecimientos hoteleros, se observa una situación heterogénea que obedece a las diferentes características y capacidades operativas que manifiestan los distintos agentes instalados en la zona. La existencia de pequeñas empresas de carácter familiar, establecimientos de dimensión intermedia y proyección regional, y grandes cadenas nacionales o transnacionales, tiene como resultado la presencia de tipologías hoteleras diversas, con importantes diferencias cuantitativas y cualitativas, y con distintas posibilidades de actuación en cuestiones como la modernización de las instalaciones, la implantación de nuevos servicios, la interrelación con la oferta complementaria, la promoción y comercialización de los establecimientos, o la cualificación de los recursos humanos.

En ese sentido, de nuevo puede establecerse una clara distinción entre los hoteles de mayor cualificación (los de cuatro y cinco estrellas), pertenecientes a cadenas de cierta envergadura, ya sean de alcance nacional o internacional; y las pequeñas y medianas empresas hoteleras de ámbito provincial y regional, que en su mayoría gestionan establecimientos de menos de tres estrellas y pensiones.

Así, los primeros cuentan con amplios recursos financieros y organizativos que se traducen en instalaciones y equipamientos de última generación, una atractiva oferta de servicios y actividades complementarias, y un personal altamente cualificado, a lo que se añaden las potentes estrategias de promoción y comercialización que desarrollan las grandes cadenas hoteleras. Todo ello contribuye a consolidar la posición de estos establecimientos en los principales mercados turísticos y a reducir, aunque sea levemente, la fuerte estacionalidad que se observa en la actividad turística de la costa onubense¹⁰.

10 Huelva presentaba en 2004 el índice de estacionalidad de la actividad hotelera más elevado de las provincias andaluzas, con un 0,32, frente al 0,31 de Cádiz, el 0,26 de Almería o el 0,20 de Málaga (los valores de este índice se sitúan entre 0 y 1, correspondiendo el valor 0 a una estacionalidad nula y el valor 1 a la máxima estacionalidad posible). Por citar algunos datos más ilustrativos, el 45% de las pernoctaciones en establecimientos hoteleros de la provincia de Huelva se concentran en los meses de julio, agosto y septiembre; mientras que los meses de diciembre, enero y febrero apenas suponen el 10% de las mismas (cifras que presentan mayor equilibrio en el caso de las otras provincias costeras andaluzas).

Figura 5.4. Estacionalidad de la actividad hotelera. Distribución mensual de las pernотaciones en las principales provincias costeras andaluzas (en %). Año 2005.



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, 2005.

Bien distinta es la situación de los pequeños hoteles de mediana y baja cualificación existentes en la zona, que evidencian mayores dificultades financieras para afrontar la modernización de sus instalaciones, prestan menor atención a la cualificación de sus recursos humanos y presentan una débil inserción en los mercados turísticos, debido a la parquedad de sus acciones de promoción y comercialización (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

La identificación de estas deficiencias y su reconocimiento por parte de las distintas administraciones y los agentes empresariales, ha dado lugar a diversas actuaciones, entre las que destacan especialmente las que se señalan a continuación:

- La puesta en marcha de proyectos de recualificación y modernización hotelera, que aparte de nutrirse de los recursos empresariales destinados a este fin (por cierto, escasos en la mayoría de los establecimientos de gama media y baja), se sustentan en los programas públicos de apoyo al sector, especialmente el Plan Futures (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo), y otros planes y medidas impulsados por la administración regional (entre los que destacan el *Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía –Plan DIA–*, vigente hasta finales de 2003, y más recientemente el *Plan General de Turismo de Andalucía*)¹¹.
- En el otro gran campo de acción, el de la promoción y la comercialización, se detectan algunas de las principales deficiencias de los escalones más bajos del sistema hotelero (los establecimientos de menor categoría), que no disponen de suficiente capacidad operativa para acceder con solvencia a los mercados turísticos. Para superar

11 Sirvan de ejemplo las actuaciones financiadas a través del Programa Futures (caso del *Plan de Dinamización Turística de Isla Cristina*); o las diversas convocatorias de ayudas y subvenciones a empresas turísticas andaluzas derivadas de la ejecución del *Plan DIA* y el *Plan General de Turismo de Andalucía*.

estos estrangulamientos se están desarrollando iniciativas por parte del Patronato Provincial de Turismo de Huelva y el Consejo Empresarial de Turismo de la Federación Onubense de Empresarios, entre las que destacan el apoyo a la presencia de la oferta hotelera en los principales eventos profesionales, la edición de materiales publicitarios, el desarrollo de acciones de comercialización conjunta, etc.¹².

- En el ámbito de la profesionalización de los recursos humanos es oportuno señalar la puesta en marcha de la Escuela de Hostelería de Islantilla, con inversión y gestión pública, concebida como instrumento para cubrir las posibles demandas de empleo de las empresas turísticas que se ubican en la costa de Huelva. El centro de formación abarca un amplio abanico de profesiones que van desde la gestión empresarial a la restauración, pasando por actividades de animación, deportivas o relacionadas con los idiomas.

Pero más allá de las cuestiones que acaban de señalarse, el principal problema al que tradicionalmente se ha enfrentado la oferta hotelera, es su dificultad para competir con la oferta residencial turística radicada en la zona, que se ha beneficiado de la ausencia de regulación sectorial y la falta de control fiscal, además de verse favorecida por las políticas urbanísticas llevadas a cabo en los municipios costeros.

Todo ello ha provocado que la oferta no regulada de alojamiento haya crecido a un ritmo mayor que el de la oferta hotelera, al calor de los rápidos e ingentes beneficios económicos que el sector inmobiliario proporcionaba tanto a los promotores como a las haciendas locales, y dando lugar a la creación de un amplio entramado alojativo que ha repercutido negativamente sobre las posibilidades de desarrollo de la oferta regulada.

Las actuaciones y las medidas puestas en marcha para tratar de modificar esta situación parten desde ámbitos muy distintos, aunque tienen en común el objetivo de potenciar el sector hotelero en la zona: ya se trate de las recientes decisiones de localización y las nuevas estrategias comerciales implementadas por las grandes cadenas hoteleras; ya se trate de las políticas públicas orientadas a reducir el excesivo dominio de la oferta no regulada de alojamiento en la mayoría de los núcleos y urbanizaciones turísticas del litoral onubense. Por lo tanto, se observa la existencia de dos fenómenos bien diferenciados, que coinciden en su apuesta por el desarrollo de la oferta hotelera en el litoral onubense, y que se contraponen a la potente dinámica inmobiliaria que ha determinado y todavía determina el crecimiento urbano turístico de esta costa:

- En primer lugar se asiste a la imparable expansión de la oferta hotelera de gama alta, sobre todo de los establecimientos de cuatro estrellas¹³, que ofrecen modernas instalaciones perfectamente equipadas y dotadas de las tecnologías más avanzadas, además de proporcionar a los clientes servicios especializados y actividades complementarias.

12 Entre las actividades que realiza el Patronato Provincial de Turismo de Huelva destacan la asistencia a ferias profesionales (Fitur –Madrid–, ITB –Berlín–, Expovacaciones –Bilbao–, Hanse Golf –Hamburgo–, Travel Trend –Frankfurt–, World Travel Market –Londres–), la organización de viajes de familiarización para periodistas o profesionales del sector, además de la realización de seminarios y jornadas, la edición de material promocional, o la elaboración de estudios de planificación y estadísticos (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

13 También es interesante señalar que en el año 2003 abrió sus puertas el primer establecimiento de cinco estrellas de la provincia de Huelva, el hotel Isla Cristina Palace, al que siguió un año más tarde el resort hotelero El Rompido Golf (junto al núcleo del mismo nombre, en el término municipal de Cartaya).

Tales elementos son los que actualmente pueden satisfacer correctamente las exigencias de la demanda turística de mayor cualificación desde el punto de vista socioeconómico, que a la postre es la que interesa a este tipo de hoteles y la que implica menor competencia con la oferta no reglada de alojamiento, ya que se trata de un tipo de turistas con motivaciones y comportamientos diferentes a los de los que se alojan en las viviendas vacacionales.

- Pero más determinante aún que las decisiones de localización empresarial, son las nuevas propuestas territoriales planteadas por la administración regional para tratar de reconducir la situación actual, y que sin duda tienen una fuerte incidencia sectorial. En este sentido, son especialmente interesantes los diagnósticos realizados para los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional y, en consecuencia, los criterios de intervención y las determinaciones derivadas de tales estudios. De forma muy sintética, se puede decir que los documentos de ordenación subregional apuestan por fomentar el desarrollo de la oferta hotelera frente a la opción residencial, a la vista de las repercusiones socioeconómicas y territoriales de uno y otro modelo, y ante la desequilibrada situación que existe en la actualidad (tema sobre el que se profundizará más adelante, en este mismo capítulo).

Para superar dicha situación, el *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* es el que plantea unas medidas más contundentes, como la propuesta de que los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal contemplen, como mínimo, la creación de una plaza hotelera por cada dos residenciales; la necesidad de reservar el 25% del suelo de cada unidad de ejecución para aprovechamientos hoteleros; o la obligatoriedad de que las licencias de obras para los desarrollos residenciales se concedan con posterioridad o simultáneamente al otorgamiento de las licencias de ocupación a los establecimientos hoteleros.

También el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* prioriza los usos hoteleros sobre los residenciales, sobre todo en el caso de los poblados forestales interiores, en los que se proyecta un desarrollo turístico de baja densidad y basado en el alojamiento reglado. Igualmente se defiende la opción hotelera para Matalascañas, donde las posibilidades constructivas son muy limitadas y en el escaso suelo pendiente de ejecución se proponen actuaciones de recualificación turística del núcleo, entre las que destacan la implantación de nuevos hoteles y la localización de equipamientos y dotaciones públicas.

Cuadro 5.2. Directrices en materia hotelera del Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva.

- En cada sector será de aplicación la proporcionalidad de dos plazas residenciales por cada plaza hotelera. A estos efectos, para el cómputo de plazas residenciales se estimará que cada vivienda equivale a 3,5 plazas hoteleras.
- En caso de desarrollo mediante sectores del suelo urbanizable con más de una unidad de ejecución, cada unidad sólo podrá ejecutarse una vez que se haya acreditado la urbanización de la unidad de ejecución anterior y las dotaciones de sistemas locales, así como la concesión de licencia de primera ocupación de los establecimientos hoteleros previstos en aquélla.
- En su caso, la unidades de ejecución deberán contar con aprovechamiento hotelero en una proporción como mínimo del 25% del total de la unidad.
- Los hoteles tendrán al menos la categoría de cuatro estrellas.
- Sólo se permitirá la construcción de segunda residencia, apartamentos turísticos e inmuebles de uso turístico en régimen de aprovechamiento por turno simultáneamente o con posterioridad a la concesión de licencia de ocupación a los establecimientos hoteleros.

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva. Documento para la información pública* (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2004:1).

Parece que estos planteamientos que apuestan decididamente por el desarrollo hotelero frente al modelo residencial comienzan a tener sus efectos, ya que en las actuaciones urbano turísticas en proceso de ejecución y en las previstas a corto y medio plazo, se contabilizan hasta un total de 70 nuevos proyectos hoteleros, con una capacidad cercana a las 48.000 plazas. Si se compara esa cifra con las 177.000 plazas previstas en viviendas de uso turístico, el escenario sigue siendo claramente favorable a la oferta no reglada de alojamiento, aunque la relación entre ambas modalidades parece que camina hacia un desequilibrio menos extremo¹⁴.

2.2. Los apartamentos turísticos: una tipología de alojamiento en proceso de expansión

Los apartamentos turísticos constituyen una modalidad de alojamiento reglado de características distintas a las ofrecidas por los establecimientos hoteleros, de modo que suponen una alternativa interesante a dicha opción y que enriquece el sistema turístico de la zona¹⁵. Al igual que lo sucedido con la planta hotelera, este tipo de alojamientos ha experimentado un

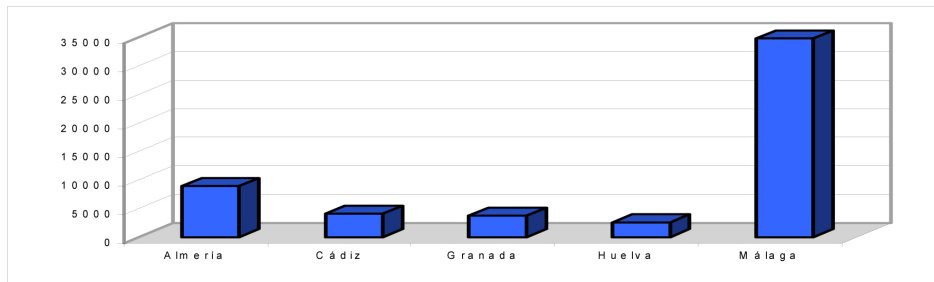
14 Así, frente a la relación actualmente existente de una plaza hotelera por cada quince residenciales, las actuaciones turísticas que están siendo ejecutadas y las previstas en el planeamiento urbanístico en proceso de revisión, rebajan sus proporciones hasta una relación de una a cuatro, o incluso de una a tres en algunas operaciones.

15 Según el artículo 11 del R.D. 2877/82, “los apartamentos turísticos son unidades de alojamiento ofrecidos empresarialmente en alquiler y dotados del equipamiento necesario para ocuparlos con motivos turísticos o vacacionales”. El sector se halla regulado mediante la O.M. de 17 de enero de 1967 y el citado Real Decreto, y para la declaración de un establecimiento como tal necesita de la inscripción previa en el organismo sectorial competente, en este caso el Registro de Empresas y Actividades Turísticas (REAT) de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía.

importante crecimiento a nivel provincial en los últimos años, pasando de 1.163 plazas en 1999 a 2.577 en 2004, y ello a pesar de la fuerte competencia que ejerce la oferta no reglada sobre esta tipología.

Figura 5.5. Oferta de plazas en apartamentos turísticos, según categoría, en las provincias costeras andaluzas. Año 2005.

	Almería	Cádiz	Granada	Huelva	Málaga	Andalucía
1 Llave	4.092	1.700	1.468	191	8.455	16.815
2 Llaves	1.602	684	1.260	1.867	10.456	16.508
3 Llaves	3.252	1.606	1.044	519	15.019	22.202
4 Llaves	0	122	0	0	852	974
TOTAL	8.946	4.112	3.772	2.577	34.782	56.499



Fuente: elaboración propia a partir de datos del IEA y SAETA.

Como resultado de la señalada expansión, existe hoy en día una presencia significativa de apartamentos turísticos en la costa onubense, muy especialmente en el sector occidental de la misma, donde se localiza el 95% de la oferta provincial¹⁶. En total, los 23 establecimientos registrados suman más de 2.500 plazas, en torno al 5% de la oferta andaluza, en la que el dominio ejercido por la Costa del Sol sigue siendo incuestionable (ya que concentra el 62% de las plazas), seguida muy de lejos por las costas de Almería y Cádiz (con un 16% y un 7% respectivamente).

Desde el punto de vista cualitativo, se aprecia el predominio de los establecimientos de categoría intermedia, puesto que existen 1.670 plazas en 18 complejos de dos llaves, frente a 520 plazas en tres establecimientos de tres llaves, y 158 en dos de una llave. La relación calidad precio de este tipo de alojamientos suele ser buena, si se atiende a las características de las instalaciones y a la garantía que ofrecen a los usuarios, aunque su insuficiente promoción y comercialización debilitan sus posibilidades de captación de una demanda en expansión, que busca opciones distintas a las que les ofrecen el sector hotelero convencional y la oferta no reglada de alojamiento.

En estas circunstancias, la necesidad de contar con dotaciones y servicios de calidad, la potenciación de las actividades complementarias, la apuesta por la modernización tecnológica, la intensificación de las acciones comerciales, y la mejora de la profesionalidad de

16 El único complejo localizado en el litoral oriental es el Dunas de Doñana Golf Resort, un establecimiento de la máxima categoría (tres llaves), vinculado al campo de golf de Matalascañas.

los recursos humanos¹⁷, se erigen en estrategias imprescindibles para competir con ciertas garantías de éxito frente a la oferta no reglada de alojamiento, que básicamente sólo presenta ventajas en el capítulo de precios (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

Con relación a la distribución espacial de los establecimientos, ésta se reduce básicamente a la ubicación mayoritaria de los apartamentos en Isla Canela e Islantilla, que concentran el 51% y el 37% de las plazas respectivamente. El 12% restante se reparte entre cuatro *islas* de oferta, localizadas en Matalascañas, Punta Umbría, El Portil e Isla Cristina. Precisamente los establecimientos instalados en Isla Canela e Islantilla constituyen un buen exponente de la nueva generación de apartamentos turísticos que se han puesto en funcionamiento en Andalucía en los últimos años, caracterizados por ofrecer una amplia gama de equipamientos y servicios que conforman un producto integral de calidad, cada día más demandado por los turistas: ya que cuentan con instalaciones deportivas diversas, equipamientos comerciales, servicios de restauración, servicios turísticos especializados (alquiler de coches, venta de green fees), etc.¹⁸

El desarrollo empresarial de la actividad obedece generalmente a la iniciativa de promotores inmobiliarios, que a menudo adoptan una estrategia de distribución de inversiones y diversificación de riesgos, dentro del amplio espectro de posibilidades que ofrece el sector inmobiliario turístico. De este modo, no es extraño encontrar empresas que participan de forma paralela en ambos negocios, el de la promoción inmobiliaria y el del alojamiento turístico, así como tampoco es inhabitual encontrar servicios de comercialización y reserva de apartamentos turísticos reglados en agencias de la propiedad inmobiliaria, a pesar de que en teoría sus funciones se circunscriben a gestionar el alquiler y la compraventa de inmuebles.

17 La exigencia de la titulación de Turismo para la dirección de este tipo de establecimientos es ya de por sí una garantía de cualificación profesional, pero se hace necesaria la extensión de la formación a todo el personal que participa directa o indirectamente en la gestión de los servicios de alojamiento y de las actividades complementarias.

18 De hecho, hay que destacar que algunos de los establecimientos abiertos recientemente se encuentran estrechamente vinculados a los campos de golf existentes en la costa de Huelva, caso de los apartamentos turísticos Golf Canela (Isla Canela), Atlántica Golf, Golf Playa Country Club e Islamar Golf (Islantilla), o Dunas de Doñana Golf Resort (Matalascañas).

Cuadro 5.3. La oferta de plazas en apartamentos turísticos reglados en la costa de Huelva. Año 2005.

NÚCLEO/ENTIDAD	DENOMINACIÓN	CATEG.	Nº APTOS.	PLAZAS	PREC. MÁX.	PREC MÍN.
ISLA CANELA	Golf Canela	3 Llaves	7	28	168,98	62,71
	Iberostar Isla Canela Park	3 Llaves	101	404		
	Alcaraván	2 Llaves	9	36	168,98	62,71
	Alcaudón	2 Llaves	16	64	168,98	62,71
	Leo Atlántico	2 Llaves	10	40		
	Leo Canela	2 Llaves	20	80		
	Leo El Espigón	2 Llaves	6	24		
	Leo El Faro I-II-III	2 Llaves	15	60		
	Leo Las Dunas	2 Llaves	8	32		
	Leo San Bruno	2 Llaves	47	188	168,98	62,71
	Playa Alta	2 Llaves	8	32	140,81	62,71
Playa Canela	2 Llaves	53	212	330	125	
TOTAL ISLA CANELA			300	1.200		
ISLANTILLA	Las Américas	2 Llaves	53	212		
	Atlántica Golf	2 Llaves	5	20		
	Marina de Islantilla	2 Llaves	5	20		
	Golf Playa Country Club	2 Llaves	62	248	170	70
	Ipanema	2 Llaves	29	116	170	52
	Islamar Golf	2 Llaves	59	236		
	Velamayor	2 Llaves	5	20	170	52
TOTAL ISLANTILLA			218	872		
ISLA CRISTINA	Paraiso Andaluz	2 Llaves	6	30	205	75
CARTAYA-EL PORTIL	Los Álamos	1Llave	9	54	60	45
PUNTA UMBRÍA	Calypso	1Llave	26	104	93	44
MATALASCAÑAS	Dunas Doñana Golf Resort	3 Llaves	22	88	242,8	48,75
TOTAL COSTA HUELVA			581	2348		

Fuente: elaboración propia a partir de la *Guía de Alojamientos Turísticos de Andalucía* (Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, 2005) y la *Guía Oficial de Hoteles de España* (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, 2005).

En definitiva, las tendencias recientes ponen de manifiesto una dinámica expansiva de esta tipología en España en general y en Andalucía en particular, tanto a nivel de oferta como de demanda, lo que contribuye en cierta medida a reducir el elevado nivel de clandestinidad observado en el sector de las viviendas de alquiler para uso turístico. Este problema se percibe de manera acusada en la costa de Huelva, donde existe un importante volumen de oferta no reglada, lo que supone en la práctica un fenómeno de competencia desleal que frena las

buenas expectativas que en teoría tienen los apartamentos turísticos reglados, tal y como lo demuestran las recientes operaciones localizadas en la costa occidental de Huelva¹⁹ (véase el cuadro 5.3).

En consecuencia, la abundante promoción y comercialización de apartamentos no regulados, tanto en los desarrollos urbano turísticos tradicionales (Matalascañas, Mazagón, El Portil, El Rompido, La Antilla), como en los nuevos complejos (Islantilla, Isla Canela, Nuevo Portil), provoca un clima de cierta confusión para el consumidor, que repercute negativamente sobre la oferta reglada y sus posibilidades de consolidación²⁰. Tales problemas tratan de ser abordados por la Asociación de Apartamentos Turísticos de Huelva, que aglutina a las empresas que operan en la provincia, de modo que entre sus prioridades actuales están el dar solución a las deficiencias detectadas en la identificación social del producto, asegurar su clara diferenciación con respecto a los apartamentos no reglados, o mejorar las acciones de promoción y comercialización de la oferta.

2.3. Los campamentos de turismo: del dominio sectorial a la reestructuración espacial y productiva

Los campamentos turísticos, tal y como se deduce de su propia definición²¹, implican una determinada forma de llevar a la práctica las actividades de ocio y turismo, caracterizada por el contacto con la naturaleza y la vida al aire libre. Además de ese rasgo principal, son propios de esta tipología la extrema estacionalidad de la actividad, fruto de las características intrínsecas de la modalidad de alojamiento, y el predominio de un tipo de demanda de nivel socioeconómico medio-bajo y bajo (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

Actualmente, la oferta andaluza se aproxima a las 89.000 plazas, que en una proporción destacable corresponden a establecimientos de segunda categoría (57%). Además, gran parte de las instalaciones son relativamente modernas (abiertas en los años ochenta y noventa del pasado siglo), ya que Andalucía inició con cierto retraso la implantación de este tipo de equipamientos, cuyo boom inicial se produjo en España en las décadas de los sesenta y los setenta.

Es interesante destacar que el 23% de las plazas existentes en Andalucía se localizan en la provincia de Huelva, lo que pone de manifiesto la relevancia de la oferta onubense a nivel regional. El dominio del litoral es indiscutible, puesto que el 95% de la actividad se concentra en los ocho municipios que integran el ámbito de estudio de esta tesis doctoral (18.612 de

19 Llama la atención que en Islantilla se ha llegado a producir la recalificación de una parcela desde uso residencial a hotelero, con la finalidad de ejecutar un complejo de apartamentos turísticos reglados, un hecho ciertamente excepcional y que va en la dirección opuesta a las habituales recalificaciones.

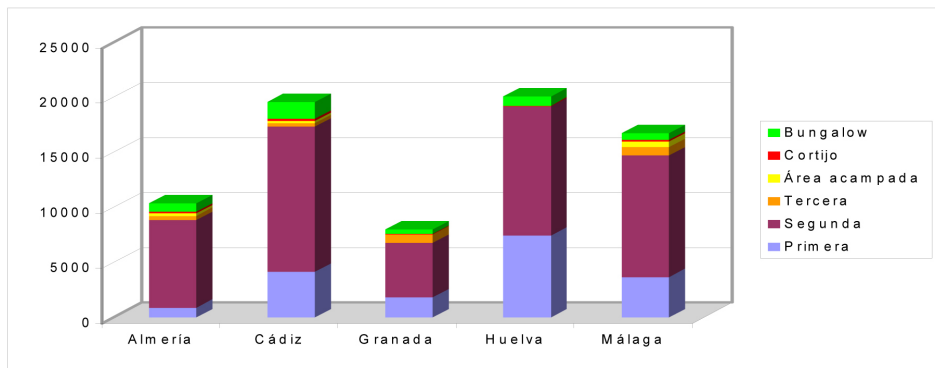
20 En la actualidad se comercializan en estos núcleos apartamentos en régimen de alquiler, denominados confusamente “alojamientos turísticos”; no se trata de apartamentos turísticos regulados, pero se perciben por parte de la demanda como si fuesen un producto turístico, lo que supone una evidente situación de competencia desleal.

21 Los campamentos públicos de turismo se definen como “aquellos espacios de terreno debidamente delimitados, dotados y acondicionados, destinados a facilitar a las personas, de modo habitual y mediante precio, un lugar para hacer vida al aire libre durante tiempo limitado con fines vacacionales o turísticos y utilizando, como residencia, albergues móviles, tiendas de campaña, caravanas u otros elementos similares fácilmente transportables” (Decreto 154/1987, de 3 de julio, sobre Ordenación y Clasificación de los Campamentos de Turismo de Andalucía).

las 20.061 plazas), donde además se encuentran los campings de mayor dimensión de toda Andalucía²².

Figura 5.6. Oferta de plazas en campamentos de turismo, según categoría, en las provincias costeras andaluzas. Año 2005.

	Almería	Cádiz	Granada	Huelva	Málaga	Andalucía
Primera	872	4.140	1.788	7416	3.654	19.071
Segunda	7.953	13.205	4.981	11.717	11.047	54.923
Tercera	390	309	742	0	754	6.250
Área Acampada	240	201	0	0	501	2.199
Cortijo	150	180	60	90	176	808
Bungalow	763	1.539	408	838	598	5.566
Total	10.368	19.574	7.979	20.061	16.730	88.817



Fuente: elaboración propia a partir de datos del IEA y SAETA.

Con relación a la distribución espacial de la oferta, el litoral de Doñana presenta una mayor especialización en este tipo de alojamientos, ya que concentra casi el 70% de las plazas, a pesar de disponer de la mitad de los establecimientos²³. La localización de los campamentos responde de manera indudable a las motivaciones de la demanda turística de sol y playa y es destacable, a menudo, su emplazamiento en manchas de arbolado denso, generalmente pinares (GUÍA OFICIAL DE CAMPING DE ESPAÑA, 2006). La accesibilidad general a las instalaciones suele ser buena, puesto que los campings se sitúan mayoritariamente en los costados de las vías que unen los principales núcleos costeros: caso de la carretera entre Huelva y Matalascañas, la que une la capital provincial con Punta Umbría, o la que conecta Isla Cristina con La Antilla y El Terrón; no se puede decir lo mismo de la señalización y de algunos accesos internos, que presentan todavía deficiencias importantes (como ocurre en los camping de La Antilla o La Fontanilla).

22 Así, en el año 2004 la provincia de Huelva ofrecía 20.061 plazas en sus 16 instalaciones, mientras que Cádiz albergaba 39 campings y 19.574 plazas, o Málaga 34 equipamientos y 16.730 plazas (CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE, 2005).

23 Los cinco campings de la costa oriental, ubicados en Mazagón, Matalascañas y El Rocío, disponen de 12.811 plazas; frente a las 5.801 con las que cuentan las otras cinco instalaciones existentes en la costa occidental, localizadas en Isla Cristina, La Antilla y Punta Umbría.

Cuadro 5.4. La oferta de plazas en campamentos de turismo en la costa de Huelva. Año 2005.

COSTA OCCIDENTAL					
NOMBRE	CATEG.	UBICACIÓN	LOCALIDAD	PLAZAS	EXT. Has.
GIRALDA ISLA CRISTINA	Primera	Ctra. Isla Cristina-La Antilla	Isla Cristina	2.070	15
LUZ	Segunda	Ctra. Isla Cristina-La Antilla	Isla Cristina	850	3,5
PLAYA TARAY	Segunda	Ctra. Isla Cristina-La Antilla	Isla Cristina	852	5
LA ANTILLA	Segunda	Ctra. La Antilla-El Terrón	La Antilla (Lepe)	1.029	3
PLAYA LA BOTA	Segunda	Ctra. Huelva-Punta Umbría	Punta Umbría	1.000	3
TOTAL COSTA OCCIDENTAL				5.801	
LITORAL DE DOÑANA					
	CATEG.	UBICACIÓN	LOCALIDAD	PLAZAS	EXT. Has.
DOÑANA PLAYA	Primera	Ctra. Huelva-Matalascañas	Mazagón (Moguer-Palos)	4.200	25
LA FONTANILLA	Segunda	Mazagón	Mazagón (Moguer-Palos)	900	4
PLAYA DE MAZAGÓN	Segunda	Ctra. Huelva-Matalascañas	Mazagón (Moguer-Palos)	3.000	15
LA ALDEA	Primera	El Rocío	El Rocío (Almonte)	711	3
ROCÍO PLAYA	Segunda	Ctra. Huelva-Matalascañas	Matalascañas (Almonte)	4.000	20
TOTAL LITORAL DE DOÑANA				12.811	
TOTAL COSTA DE HUELVA				18.612	

Fuente: elaboración propia a partir de la *Guía Oficial de Campings de España* (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, 2005) y la *Guía de Campings de la provincia de Huelva* (2005).

La valoración cualitativa de las instalaciones y los servicios ofertados por los campings parte del hecho de que se trata de una oferta de mediana calidad (siete de los diez establecimientos son de segunda categoría) y de que suele ser un sector poco innovador y escasamente cualificado desde el punto de vista de la formación del personal contratado²⁴. No obstante tales características, a la vista del éxito de la tipología en la costa de Huelva, se aprecia un esfuerzo de profesionalización de los recursos humanos por parte de las empresas, y la progresiva integración de nuevas actividades complementarias que enriquezcan y mejoren la oferta de los establecimientos. En este sentido, no es extraño encontrar, en el material promocional de los campings, el ofrecimiento de excursiones a lugares cercanos de interés, actividades de animación, equipamientos deportivos diversos, servicios de apoyo a la realización de actividades náuticas, etc.

²⁴ Por lo general, el personal empleado suele ser eventual y no se le exige una formación profesional en materia turística (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

Cuadro 5.5. Equipamientos y actividades complementarias en los campings de la provincia de Huelva. Año 2005.

CAMPINGS DE LA COSTA OCCIDENTAL	
GIRALDA ISLA CRISTINA	Zonas verdes, piscina, embarcadero, actividades náuticas, alquiler de bicis, deportes de aventura, discoteca, animación profesional, zona infantil, actividades medioambientales, servicio médico
LUZ	Zonas verdes, piscina, servicio médico, tienda de souvenirs
PLAYA TARAY	Zonas verdes, actividades de equitación
LA ANTILLA	Zonas verdes, piscina, equitación, discoteca, deportes náuticos, tren de paseo, zona infantil
PLAYA LA BOTA	Zonas verdes, instalaciones deportivas, zona infantil (1º camping de Andalucía con certificado ISO 14001)
CAMPINGS DEL LITORAL DE DOÑANA	
DOÑANA PLAYA	Zonas verdes, piscina, equitación, deportes náuticos, actividades medioambientales, zona infantil, servicio médico, edición de folleto de educación ambiental
LA FONTANILLA	Zonas verdes
PLAYA DE MAZAGÓN	Zonas verdes, piscina, discoteca, zona infantil, souvenirs, servicio médico
LA ALDEA	Zonas verdes, piscina, equitación, actividades medioambientales, zona infantil
ROCÍO PLAYA	Zonas verdes, instalaciones deportivas, servicio médico

Fuente: elaboración propia a partir de la *Guía de campings de la provincia de Huelva* (2005) y de material promocional de los campings.

En una línea parecida, aunque todavía lejos de lo que sería deseable, también se aprecia una creciente atención a los valores naturales que ofrece el entorno y su progresiva inserción en las estrategias productivas de los establecimientos²⁵. De hecho, existen interesantes iniciativas de este tipo que comienzan a formar parte de la oferta complementaria de los campings, entre las que se encuentran las visitas guiadas a espacios naturales protegidos, actividades de educación ambiental, senderismo, cicloturismo, rutas a caballo, etc.

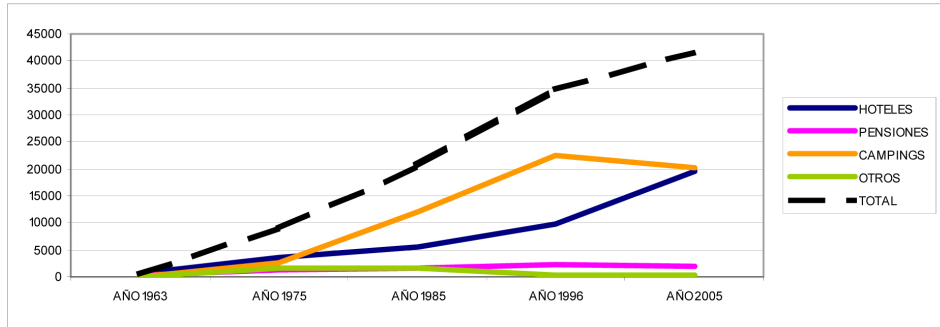
Pero existen otros aspectos de la dimensión medioambiental de los campings que también deben ser tenidos en cuenta y que son objeto de preocupación. La habitual calificación de los campings como equipamientos de “turismo blando” y las alabanzas que suelen recibir por su teórica adecuación a los requerimientos de un medio natural tan frágil como el costero, choca a veces con la realidad. De hecho, el disfrute de la naturaleza se torna en riesgo cuando no se tiene en cuenta la capacidad de acogida del medio, o cuando no existe un adecuado comportamiento ambiental por parte de los usuarios; y más aún, puede derivar en importantes impactos negativos, si las instalaciones no cuentan con los oportunos sistemas de recogida de residuos, o si no se articulan medidas que eviten posibles modificaciones de la dinámica natural de la costa²⁶.

25 En relación con las cuestiones medioambientales, merece la pena destacar que el camping La Bota (en Punta Umbría) es el primer establecimiento de Andalucía que ha obtenido el certificado ISO 14001 de gestión medioambiental, lo que lo lleva a autopromocionarse como “el primer camping ecológico de Andalucía”.

26 En este sentido, resulta interesante la investigación dirigida por OJEDA ZÚJAR y realizada por BORGNIET (2000), sobre la evolución reciente del complejo dunar de Isla Cristina. En ella concluyen la negativa influencia ejercida por el paso de los campistas sobre las dunas, circunstancia que está provocando la ruptura de su equilibrio natural y la aceleración de su desaparición.

Figura 5.7. Evolución de las plazas de oferta reglada en la costa de Huelva, según tipología, entre 1963 y 2005.

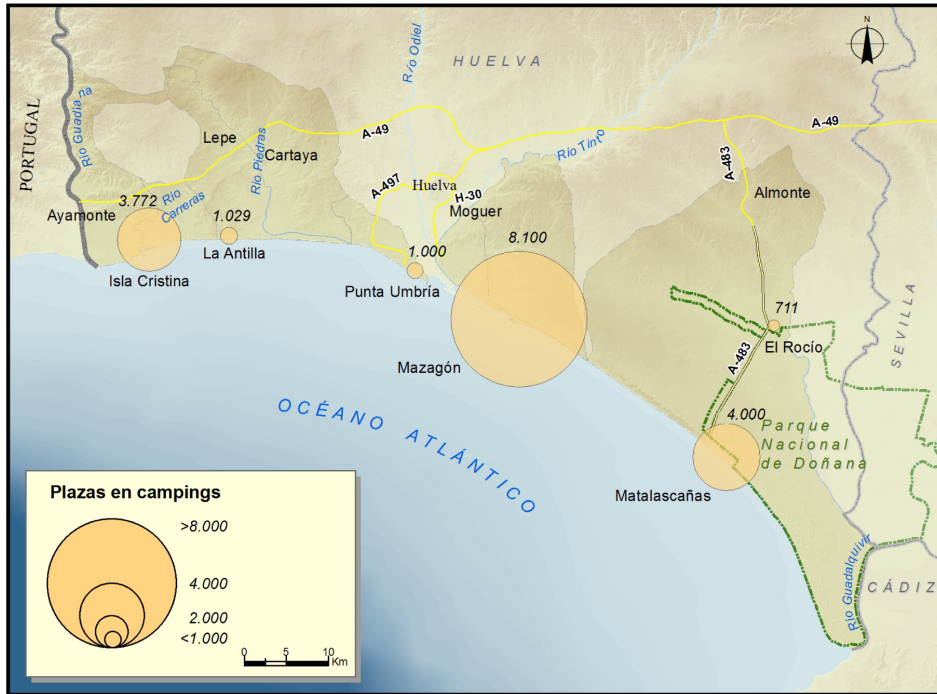
	Año 1963	Año 1975	Año 1985	Año 1996	Año 2005
HOTELES Y APARTAMENTOS	539	3.701	5.424	9.932	19.508
PENSIONES	206	1.245	1.500	2.351	1.995
CAMPINGS	0	2.510	12.020	22.361	20.061
OTROS	0	1.738	1.513	300	300
TOTAL	745	9.194	20.457	34.944	41.864



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE y el IEA.

En otro orden de cosas y en referencia a la estructura empresarial del sector, habría que señalar que ésta se caracteriza por el predominio de los pequeños y medianos empresarios con limitados recursos financieros, que además suelen tener un escaso conocimiento de los posibles canales de recepción de ayudas. La Asociación de Empresarios de Campings de Huelva, que integra a la mayoría de los establecimientos de la provincia, se constituyó en 1993 para asesorar sobre ésta y otras cuestiones, y actualmente sus prioridades se centran en la realización de diversas campañas de información y promoción de esta tipología de alojamiento, y en la elaboración de guías y folletos, una vez identificados los problemas en este ámbito fundamental (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

Mapa 5.2. Localización de la oferta de plazas en campings en la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

Finalmente, se puede afirmar que a pesar de la destacable presencia de los campings en el litoral onubense y de las acciones de promoción y comercialización desarrolladas por los agentes empresariales, parece que la oferta ha tocado techo en la zona, o que incluso muestra leves síntomas de recesión, a la vista de los datos sobre la evolución del número de establecimientos y plazas en los últimos años. Ello se debe, en buena medida, al planteamiento de grandes proyectos urbano turísticos sobre suelos ocupados hasta hace poco por determinadas instalaciones, y a la apuesta de los ayuntamientos por los desarrollos residenciales y hoteleros de alto *standing*, frente a la oferta de campings de mediana y baja cualificación. Éste es el caso del camping Catapum, que estaba situado en las proximidades de Nuevo Portil y que fue cerrado hace dos años, o el del camping La Fontanilla, en Mazagón, al que no se le ha renovado la concesión administrativa, lo cual está relacionado con la inminente ejecución del proyecto Castillo de la Luz.

3. LA OFERTA DE ALOJAMIENTO NO REGLADA: LAS VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO

3.1. Una primera aproximación de carácter teórico

3.1.1. Las dificultades para investigar el fenómeno: un concepto difuso, una terminología excesivamente diversa y unas estadísticas insuficientes

La primera dificultad que se plantea a la hora de abordar el análisis de la oferta de viviendas de uso turístico, es la propia definición del objeto de estudio. Al tratarse de una realidad caracterizada por la variedad de formas y lógicas de actuación que presentan sus diversos componentes, se observa la existencia de distintos planteamientos conceptuales y metodológicos en las investigaciones realizadas hasta el momento, que tienen como resultado tratamientos dispares y a veces contradictorios (RAYA, 1994 y 2003; VARELA et al., 2003; IRIBAS, 2003)²⁷. La falta de acuerdo sobre la delimitación conceptual y formal de la actividad no es óbice, sin embargo, para que exista una preocupación creciente por parte de organismos e investigadores, a la vista de la trascendencia económica, sectorial y territorial que el fenómeno ha adquirido en España, especialmente en sus ámbitos litorales (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1989; Aiest, 1995; INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS, 2003; EXCELTUR, 2005)²⁸.

Existen diversas definiciones de la oferta de viviendas de uso turístico, que coinciden básicamente en el hecho de la ausencia de control y regulación sectorial. Así, la Secretaría General de Turismo, en su estudio sobre “la oferta extralegal” realizado en el año 1989²⁹, ya la definía como “aquella oferta de alojamiento para uso turístico no censada en los registros de los organismos turísticos” (pg. 3). En la misma línea se manifestaba el *Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía*, en su diagnóstico sobre el subsector de “Casas de alquiler, viviendas turísticas vacacionales y ciudades vacacionales” (DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO y TURISMO DE ANDALUCÍA, 1993, pp. 153-156).

Algo más de luz sobre el tema arroja la Ley 12/1999, de Turismo de Andalucía, que en su artículo 43 define a las “viviendas turísticas vacacionales como aquéllas en las que se presta

27 Así por ejemplo, RAYA analiza el fenómeno del “turismo residencial” en Andalucía siguiendo los planteamientos de la SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1989), en los que se identifica a esta oferta con la de plazas en viviendas secundarias y desocupadas contabilizadas por el INE. Sin embargo, VARELA et al. sólo consideran las viviendas secundarias en sus análisis, obviando las desocupadas, debido a la falta de información fiable sobre el uso de estas últimas. Finalmente, IRIBAS se desmarca de ambos planteamientos y llega a negar la naturaleza turística de las actividades ligadas al uso de la segunda residencia y las viviendas vacacionales.

28 Para ilustrar esta afirmación sirvan como ejemplo las siguientes cifras: de los 33.000 millones de euros generados de forma directa, en el año 2003, por la afluencia de turistas a las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas, 12.000 millones procedían del turismo residencial, un 36,4%; además, el número de plazas no regladas en esas CC.AA. era de 9 millones, frente a los poco más de 2 millones de plazas hoteleras; por otra parte, desde una perspectiva territorial, llama la atención el hecho de que, según los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes en ese momento, hubiera suelo calificado como para multiplicar por tres el número de plazas alojativas de los municipios costeros, considerando tanto el suelo urbano edificable como el suelo urbanizable (EXCELTUR, 2005).

29 Se trata de la primera investigación rigurosa y en profundidad realizada sobre este tema en España: *Evaluación y consecuencias de la oferta extralegal en la industria turística española*, Subdirección General de Planificación y Prospectiva Turística, con la colaboración técnica de Consultur S.L., Madrid 1989.

únicamente el servicio de alojamiento y que son ofertadas al público para su utilización temporal o estacional o son ocupadas ocasionalmente, con fines turísticos, una o más veces a lo largo del año”. Pero aunque se constata una mejora evidente en lo referente a la definición general de este tipo de oferta, sus características concretas, requisitos exigidos y condiciones de utilización quedan a expensas de un desarrollo reglamentario posterior (artículo 45), cosa que todavía no se ha producido.

Pero el problema no se reduce a la definición precisa de esta oferta, sino que afecta también a la terminología utilizada. El uso de términos diversos para referirse a una misma realidad³⁰, o lo que es peor, la utilización de una misma denominación para abordar fenómenos de distinta naturaleza y calado, genera un clima de confusión que afecta a la coherencia y las posibilidades de retroalimentación de los distintos estudios e investigaciones efectuados (RODRÍGUEZ-SALMONES et al., 2003). La necesidad de realizar un esfuerzo de clarificación conceptual, adecuación terminológica y definición de objetivos de investigación, son requisitos previos indispensables para analizar el universo de la oferta de alojamiento sin regulación sectorial destinada a uso turístico. En un segundo plano quedan otras cuestiones, tales como si se trata de segunda residencia en propiedad para uso familiar o de viviendas de alquiler, si se utilizan canales formales para la comercialización de esta oferta, si los ingresos obtenidos por los alquileres se declaran fiscalmente, etc.

La cuestión primordial y de fondo es la necesidad de evaluar el papel de la oferta no reglada de alojamiento en la conformación del modelo turístico de los diversos ámbitos del litoral español o, lo que es lo mismo, analizar la función del sector inmobiliario turístico en la configuración de los destinos litorales (BORJA y BOSCH, 1995; JUAN et al., 2003; RAYA, 2003; MATEU, 2003; EXCELTUR, 2005).

Los problemas conceptuales conllevan, como consecuencia lógica, la dificultad de cuantificar las dimensiones de la oferta y sus efectos socioeconómicos. Si a ello se añaden las deficiencias de las estadísticas oficiales, casi inexistentes debido a la falta de transparencia legal del sector y a la dificultad para la obtención de información fiable, nos encontramos ante un fenómeno de difícil aproximación científica y tratamiento cuantitativo³¹.

Entre los primeros intentos de acercamiento a esta realidad, destaca el ya referido de la Secretaría General de Turismo (1989), que utilizaba como instrumento básico de cuantificación de la oferta el número de viviendas secundarias y desocupadas de los municipios, ponderados éstos por un Índice Turístico Municipal, según la mayor o menor orientación productiva de los mismos hacia el sector turístico. La metodología de trabajo se completaba

30 Términos diversos como oferta no reglada, oferta alegal, oferta extralegal, apartamentos o casas de alquiler, viviendas turísticas vacacionales, oferta de turismo residencial, u oferta inmobiliario turística, entre otros, se utilizan indistintamente en los documentos analizados para hacer referencia al sector de alojamiento no acogido a la reglamentación sectorial turística.

31 Las estadísticas oficiales sobre la actividad turística española no ofrecen apenas información sobre el fenómeno residencial turístico, restringiéndose casi exclusivamente a la oferta reglada, fundamentalmente la hotelera. Ni siquiera la labor estadística emprendida por las administraciones sectoriales de las Comunidades Autónomas se plantea la superación de esta deficiencias, que siguen siendo con mucho el principal obstáculo para el análisis científico del sector turístico. El propio presidente de la AIEST, en la presentación del 45º Congreso de esta asociación, celebrado en Las Palmas de Gran Canaria y dedicado al tema *Mercado inmobiliario y desarrollo turístico*, reconocía estos “problemas estadísticos”, ante los que “la comunidad científica no tiene más remedio que empezar con el análisis de casos concretos y la comparación de experiencias apoyadas en el trabajo de campo” (AIEST, 1995, pg. 17).

con un amplio y riguroso trabajo de campo, basado en encuestas a agencias de la propiedad inmobiliaria (APIs), agencias de viajes (AA.VV.), y ayuntamientos de municipios turísticos, que ofrecían abundante información de base territorial sobre usuarios, precios, ingresos por alquiler, gasto medio por turista, satisfacción de la demanda, formas de comercialización y consecuencias sobre la imagen turística de los destinos.

La mayoría de los trabajos e investigaciones elaborados con posterioridad sobre el tema, se apoyan en la metodología utilizada en este estudio inicial, aunque aportando nuevas reflexiones y elementos de análisis, tanto desde el punto de vista socioeconómico como territorial, y actualizando los datos estadísticos referidos al sector (MARCHENA y VERA, 1995; ESTEBAN TALAYA, 1995; PEÑALBA, 1995; SANTOS PAVÓN, 1999; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2001:2; MAZARS TURISMO, 2002; TORRES BERNIER, 2003; ROS, 2003; EXCELTUR, 2005).

De entre ellos, se utilizarán como referentes teóricos y metodológicos en esta tesis doctoral, el documento de discusión *Promoción inmobiliaria y configuración de la oferta turística* (MARCHENA y VERA, 1995), elaborado para el 45º Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos en Turismo (AIEST); el *Informe específico sobre turismo del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Occidental de Huelva* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1); el reciente *Estudio sobre los impactos socioeconómicos, ambientales y sobre el empleo del actual modelo de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias* (EXCELTUR, 2005); además de los planteamientos ya expuestos por SANTOS PAVÓN (1999), en el capítulo titulado “La oferta inmobiliaria turística: planteamientos teóricos, problemas metodológicos e implicaciones sectoriales y espaciales”, comprendido dentro del Trabajo de Investigación realizado para la obtención de la suficiencia investigadora³².

3.1.2. La característica esencial de esta oferta: la falta de regulación turística

Uno de los principales rasgos definidores del fenómeno que se analiza, de ahí el término oferta no reglada de alojamiento, es la ausencia de regulación sectorial de la actividad. El marco normativo en el que se inscribe actualmente este tipo de oferta es obsoleto y claramente deficiente, además de confuso, lo que viene a confirmar el tratamiento un tanto inadecuado y superficial que se hace de los problemas de fondo de esta modalidad de alojamiento³³.

Una lectura detallada de las principales disposiciones legales que afectan a las viviendas de uso turístico, ofrece las siguientes consideraciones:

a) *Orden Ministerial de 17 de enero de 1967, de Ordenación de Apartamentos, “Bungalows” y Otros Alojamientos de Carácter Turístico*. Esta disposición establecía que todas las personas o

32 *La actividad turística en la costa occidental de Huelva: estructuración sectorial y sostenibilidad territorial*, Diputación Provincial de Huelva, 1999.

33 Sin lugar a dudas, es éste uno de los grandes temas a los que todavía debe enfrentarse la política turística en España: la falta de control y ordenación de este tipo de oferta de alojamiento. Sobre todo, a la vista de las repercusiones que el fenómeno tiene sobre la configuración sectorial y territorial de los municipios donde prolifera, sobre la economía y la hacienda públicas, sobre el nivel de satisfacción o insatisfacción de la demanda y, en general, sobre la imagen de los destinos (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1989).

sociedades que facilitasen alojamientos de carácter turístico hasta el momento no regulados³⁴, debían “registrar su actividad y regular su situación conforme a esta orden” (art. 21.1). La reglamentación conllevaba una serie de beneficios y medidas de fomento basadas en apoyos financieros e instrumentos de promoción, y se condenaba explícitamente el ejercicio clandestino de la actividad, hasta el punto de afirmarse que “será considerado como intrusismo y dará lugar a responsabilidad administrativa” (art. 60.2).

La rigidez y excesiva pretenciosidad de la orden dificultaron su aplicación en el mercado inmobiliario turístico, que siguió rigiéndose casi exclusivamente por la Ley de Arrendamientos Urbanos (LAU), a la vista de las ventajas económicas y fiscales que proporcionaba acogerse a los mecanismos contractuales establecidos en dicha Ley (ni que decir tiene que quedaban fuera de toda regulación los alquileres negociados entre particulares sin ningún tipo de refrendo jurídico, lo cual ha sido algo habitual en el caso de las viviendas turísticas vacacionales).

b) *Real Decreto 2877/1982, de 15 de enero de 1982, de Ordenación de Apartamentos Turísticos y Viviendas Turísticas Vacacionales*. Este Real Decreto viene a completar la legislación precedente desde una posición más flexible y con un menor afán fiscalizador, esperando que con ello pudiera emerger una actividad con enormes ritmos de crecimiento y una presencia casi dominante en amplias zonas del litoral español (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1989; MARCHENA y VERA, 1995; MAZARS TURISMO, 2002; VARELA et al., 2003; EXCELTUR, 2005).

La regulación de los “apartamentos turísticos” es la principal consecuencia de esta disposición, que los define, clasifica y reconoce formalmente al objeto de apoyarlos mediante acciones de fomento de la administración turística. El intento de ordenar la situación de las “viviendas turísticas vacacionales” (art.17), denominación que se da a la oferta no reglada en general, se concreta en la exigencia de que este tipo de alojamientos notifique al organismo competente “su dedicación al tráfico turístico” (art. 18). No se plantean otros requisitos ni se aprecia un intento de reglamentación cualitativa³⁵; el principal objetivo es evaluar la dimensión de la oferta y tenerla localizada, con la intención, se supone, de poder desarrollar posteriormente programas y acciones de inspección y garantía para los consumidores, control fiscal o promoción.

Un planteamiento interesante de este Real Decreto, pero que no se cumple en la realidad, es la obligación impuesta a las empresas de intermediación de presentar la publicidad de los apartamentos turísticos reglados y de la oferta residencial turística “por separado y debidamente diferenciada”. Esta medida tiene como finalidad la diferenciación cualitativa de las distintas categorías de alojamiento existentes, tratando así de reducir la sensación de confusión que se percibe en la demanda.

34 En el capítulo I, artículo 11 se definen los alojamientos de este tipo de la siguiente manera: “Tendrán el carácter de turísticos y en consecuencia quedarán sujetos a las prescripciones de la presente ordenación los apartamentos, “bungalows”, villas o establecimientos similares en los que de modo habitual se ejerza la actividad de facilitar alojamiento a las personas mediante precio... Se presumirá la habitualidad cuando se haga publicidad por cualquier medio o cuando se facilite alojamiento en dos o más ocasiones dentro del mismo año por tiempo que en conjunto exceda de un mes”.

35 Esto es una diferencia importante con respecto a la Orden de 1967, en la que se reglamentaban explícitamente las condiciones materiales, categorías, servicios y precios que habrían de tener los alojamientos. El objetivo prioritario del R.D. es censar la oferta alega existente, dejando para posteriores desarrollos reglamentarios los aspectos cualitativos de la ordenación.

Pero la mayoría de los objetivos señalados y perseguidos por esta norma se quedarán en meras expectativas, ya que en su disposición transitoria se establece que “en tanto no se desarrolle reglamentariamente la presente disposición, será de aplicación la Orden Ministerial de 17 de enero de 1967, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en el presente Real Decreto”. En esta situación nos encontramos todavía, después de más de veinticinco años, circunstancia que suele ser interpretada como una laguna jurídica conscientemente pretendida (DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO y TURISMO DE ANDALUCÍA, 1993), debido a la dificultad de tratamiento de la problemática generada por esta oferta y el peso de los intereses económicos y empresariales comprometidos en el sector.

c) *Decreto 15/1990 de la Junta de Andalucía, de 30 de enero, sobre el Registro de Empresas y Actividades Turísticas.* Por este decreto se regula la creación, organización y funcionamiento del citado registro, estableciéndose que “serán considerados clandestinos aquellos establecimientos y actividades que no se encuentran debidamente inscritos en el REAT” (art. 21). Lo significativo es que entre las secciones contempladas inicialmente en el mismo, no se encontraba el concepto de vivienda de uso turístico o vacacional, por lo que tampoco en la administración autonómica parecía percibirse intención alguna de regular esta oferta y ordenar el sector³⁶.

d) *Ley 12/1999, de Turismo de Andalucía.* En ella se establece el concepto de “viviendas turísticas vacacionales” (art. 43), que son consideradas como un tipo de oferta diferente a la que proporcionan los establecimientos empresariales de alojamiento turístico, y cuya definición se ha expuesto en el apartado 3.1.a). Lo más destacable de la Ley es que obliga a los titulares de las viviendas a comunicar al Registro de Turismo de Andalucía el ejercicio de su actividad, siempre con anterioridad al inicio de la misma. Esta obligación no se cumple en absoluto en la realidad, además de no ser un hecho que se investigue y se sancione por parte de la inspección turística. A esta situación contribuye de forma significativa la falta del desarrollo reglamentario previsto en el artículo 45 de la Ley, mediante el cual habrían de regularse, de forma detallada, las características, categorías y condiciones de utilización de estas viviendas.

e) Finalmente, habría que señalar la *Resolución de 13 de febrero de 2002, de la Dirección General de Planificación Turística, por la que se crean nuevas secciones en el Registro de Turismo de Andalucía*, entre ellas la “sección de viviendas turísticas”. Esta Resolución viene a resolver el vacío ya comentado del Decreto 15/1990 y a ofrecer cauces administrativos para facilitar el cumplimiento de las obligaciones impuestas a los titulares de las viviendas turísticas en la Ley de Turismo de Andalucía. Aunque seguramente lo más destacable y lo más significativo con relación a esta disposición, es que hasta finales de 2005 no existía ningún establecimiento registrado en dicha sección en toda Andalucía.

La principal conclusión que puede extraerse de lo visto en este apartado, es que existe una evidente falta de control de la administración turística sobre este tipo de alojamientos, lo que repercute negativamente sobre la calidad de los productos ofertados, la garantía de los consumidores, las posibilidades de aplicación de políticas específicas y, en definitiva, la

36 Las secciones que se establecen para la organización del registro aparecen en el artículo 61, donde se dice que éstas “serán tantas como determine la Dirección General de Turismo, debiendo existir como mínimo las siguientes: sección de establecimientos hoteleros, sección de apartamentos turísticos, sección de cafeterías y restaurantes, sección de campamentos de turismo y sección de agencias de viajes”.

imagen de los destinos en los que esta oferta tiene una presencia dominante. Además, hay que recordar que gran parte de las viviendas de uso turístico operan actualmente a través de la Ley de Arrendamientos Urbanos, incluidas aquellas que se contratan por períodos inferiores a un mes, de modo que su regulación se asimila a la del alquiler urbano convencional, quedando completamente al margen del control de las autoridades turísticas (DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO y TURISMO DE ANDALUCÍA, 1993; EXCELTUR, 2005).

Ante tal escenario, se observa un interés creciente por el fenómeno por parte de las distintas administraciones y el convencimiento de que es necesario actuar sobre dicha realidad. Pero, sin embargo, no se detecta una voluntad política decidida a regular el sector y dar solución a los problemas de fondo vinculados a la actividad, circunstancia que ya se advertía en el R.D. 2877/1982 y, posteriormente, en la Ley de Turismo de Andalucía. Parece que todas posibilidades de ordenación pasan en estos momentos por el desarrollo reglamentario previsto en dicha Ley y por el fomento de la inscripción de estas viviendas en el Registro de Actividades Turísticas, al objeto de su control por parte de la administración turística.

En caso contrario, la competencia desleal que supone el peculiar funcionamiento económico y fiscal de este tipo de alojamiento, en comparación con las condiciones a las que está sometida la oferta reglada, no hará sino dificultar la cualificación y el desarrollo de esta última, y provocar la deformación territorial y sectorial de los destinos litorales, como consecuencia del desmedido crecimiento de la oferta residencial turística.

3.1.3. Un problema añadido: la ausencia de control fiscal y la pérdida de ingresos para la hacienda pública

A las características ya señaladas en los apartados anteriores, habría que añadir como otro rasgo definitorio de la oferta no reglada de alojamiento, su irregular situación fiscal en muchas ocasiones, circunstancia que abunda en la tesis sobre la posición de desventaja de la oferta reglada con respecto a las viviendas de uso turístico, a la hora de competir en los mercados turísticos (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1989; MARCHENA y VERA, 1995; SANTOS, 1999; EXCELTUR, 2005).

Según estimaciones de EXCELTUR, los ingresos fiscales generados por la actividad de las empresas turísticas y por el gasto de los visitantes en las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas, ascendieron en el año 2003 a 11.600 millones de euros, de los cuales el 73% procedía de la actividad del alojamiento reglado y el 27% restante de la oferta residencial (a pesar de que el volumen de plazas de esta última es mucho mayor que el de la oferta reglada, con una relación aproximada de siete a una).

Esa importante diferencia en cuanto a la aportación fiscal de uno y otro tipo de alojamiento, se explica en parte por el distinto comportamiento que tienen con relación a las principales figuras tributarias que sustentan el modelo fiscal español: el Impuesto del Valor Añadido (IVA), el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) y el Impuesto de Sociedades.

Como es sabido, los establecimientos de alojamiento turístico reglado (hoteles, pensiones, apartamentos turísticos y campings) están gravados con un 7% de IVA, lo que contrasta con la situación impositiva de las viviendas de uso turístico alquiladas en el marco de Ley de

Arrendamientos Urbanos. Dicha Ley establece “la exención del IVA para los arrendamientos de edificios o partes de los mismos destinados exclusivamente a vivienda”, por lo que los alojamientos contratados a través de agencias de la propiedad inmobiliaria (API) o mediante contrato normalizado entre particulares, no han de cotizar dicho impuesto (aparte de la situación de total sumersión legal y fiscal de las viviendas cedidas bajo precio sin contrato). Los cálculos de EXCELTUR referidos al año 2003³⁷, estimaban un volumen de 88 millones de euros en concepto de IVA no recaudado en las seis CC.AA. de referencia para su estudio (Cataluña, Comunidad Valenciana, Comunidad de Murcia, Andalucía, Baleares y Canarias).

Pero la irregularidad fiscal no sólo se circunscribe al IVA, sino que también afecta al IRPF y al Impuesto de Sociedades. En teoría, las rentas obtenidas como consecuencia del alquiler de viviendas han de ser declaradas en el IRPF, si el propietario es una persona física, o en el Impuesto de Sociedades, si la propiedad corresponde a una persona jurídica. Según los datos ofrecidos por EXCELTUR, el 65% de los alquileres de viviendas para uso turístico acordados entre particulares no llegan a declararse, por lo que se trata de transacciones económicas realizadas a espaldas de la Hacienda Pública y que en ningún caso constan como lo que son: rendimientos del capital inmobiliario sujetos a imposición directa. En conjunto, se estiman unas pérdidas en torno a los 312 millones de euros en concepto de ingresos no declarados en el IRPF y el Impuesto de Sociedades, siempre según los cálculos realizados por la citada asociación para el año 2003.

Por otra parte, en lo que respecta a los impuestos locales, no existen grandes diferencias de tratamiento entre los establecimientos de oferta reglada y las viviendas de uso turístico, ya que tanto en la fase de construcción, como una vez finalizados, los ayuntamientos les gravan por igual con las figuras correspondientes, principalmente el Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) y el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI). Tras la reciente modificación del Impuesto de Actividades Económicas (IAE), en el sentido de limitar su capacidad de recaudación, los impuestos ligados a los procesos de construcción y al gravamen de los bienes inmuebles se han convertido en el principal instrumento fiscal al que recurren los municipios para obtener financiación³⁸, lo cual explica la fuerte apuesta de muchos de ellos por el crecimiento urbanístico y el desarrollo inmobiliario, en detrimento del fomento de otras actividades productivas.

A la vista del escenario descrito y de las cifras manejadas, parece que la cuestión fiscal es de gran trascendencia y afecta a distintas instancias administrativas. La existencia de una

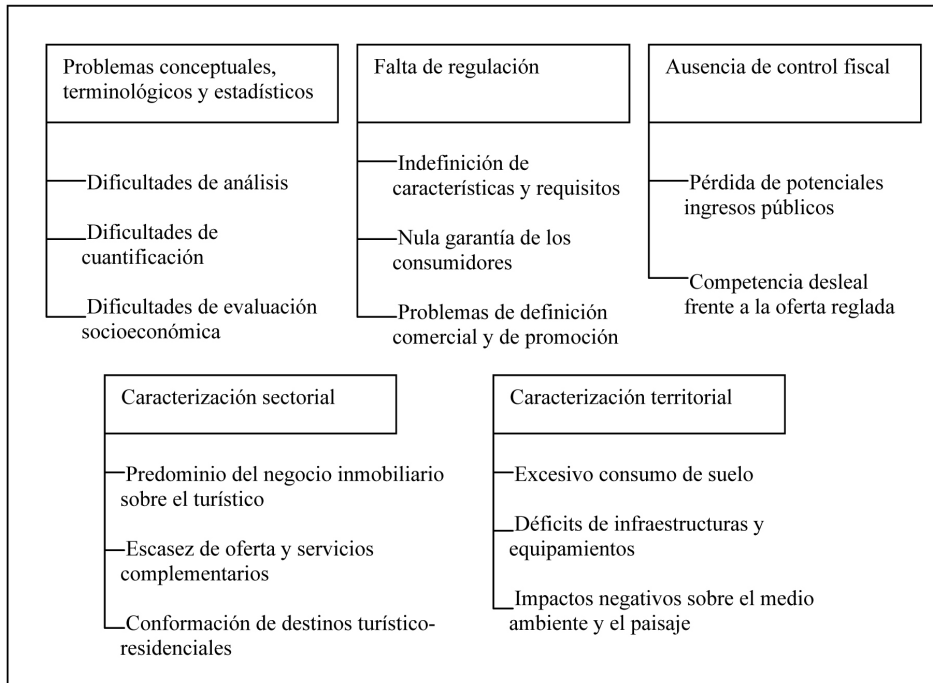
37 Se han tomado como referencia los datos de Frontur y Familitur sobre pernoctaciones y gasto en viviendas turísticas de alquiler, y se han cruzado con los resultados de una encuesta realizada en 26 municipios turísticos españoles, de la que se obtiene información acerca del número de alquileres realizados directamente con el propietario. De esa forma se cuantifica el negocio conseguido por los propietarios a través del alquiler de viviendas para uso turístico. La estimación de los ingresos fiscales perdidos se basa en los siguientes supuestos: el propietario es una persona física cuya actividad económica no es el arrendamiento de inmuebles; el inmueble no se alquila como vivienda habitual y, por lo tanto, no puede aplicarse la reducción del 50% prevista para esos casos; y el tipo impositivo medio del IRPF se sitúa en el 25%.

38 Según EXCELTUR, en los municipios turísticos del litoral, los ingresos fiscales derivados de conceptos urbanísticos y constructivos suponen entre el 30 y el 65% del total del presupuesto local. En los municipios más consolidados en términos de urbanización y desarrollo residencial, los recursos obtenidos a través del IBI son los que tienen mayor importancia (en torno al 70% de los ingresos fiscales), mientras que en los municipios con un desarrollo residencial turístico más reciente, el grueso de los ingresos procede de la actividad urbanizadora (licencias urbanísticas, aprovechamientos urbanísticos, cuotas de urbanización, enajenaciones del patrimonio, etc.).

economía sumergida de indudable envergadura, no sólo interesa por las repercusiones que su afloramiento pudiera tener sobre la Hacienda Pública y el aumento de la capacidad financiera de las administraciones, sino también por la situación de competencia desleal que ello significa con respecto a la oferta reglada³⁹; una situación que además se apoya a menudo en instrumentos legales no concebidos para la regulación de las actividades turísticas, como es el caso de la Ley de Arrendamientos Urbanos.

Por último, tal y como se señala en el estudio de EXCELTUR, “la baja capacidad de las administraciones públicas para recaudar impuestos derivados de la comercialización de la oferta residencial turística, contrasta con el enorme poder recaudatorio vinculado al proceso de construcción, venta y/o transmisión de viviendas” (pg.172). Esto explica que las operaciones urbanísticas y, en general, las actividades de promoción y gestión inmobiliaria, se hayan convertido en uno de los principales pilares del sistema de ingresos fiscales de las administraciones públicas, y en especial de los municipios del litoral.

Figura 5.8. La oferta no reglada de alojamiento: principales problemas y claves para su análisis.



Fuente: elaboración propia.

39 Sin duda estamos ante uno de los principales factores que animan el negocio inmobiliario turístico, debido a la menor presión tributaria que soporta y a los mayores y más rápidos niveles de rentabilidad de las operaciones, en comparación con la situación y las obligaciones que caracterizan a la oferta reglada.

3.1.4. Las implicaciones sectoriales y los efectos económicos de la oferta no reglada de alojamiento

La complejidad del fenómeno analizado y la diversidad de situaciones que pueden observarse, hacen difícil la generalización sobre las consecuencias que la oferta no reglada de alojamiento tiene sobre el sistema turístico. A pesar de este planteamiento previo, por otra parte lógico, la hipótesis fundamental es que la falta de regulación sectorial puede tener repercusiones negativas sobre la calidad de la oferta, la satisfacción de los usuarios y la imagen de los destinos en general. En ese sentido, la inexistencia de una reglamentación adecuada y de un control por parte de la administración turística sobre las características y condiciones de utilización de la oferta residencial, puede dar lugar a situaciones de fraude e indefensión de los consumidores, que en el mejor de los casos sólo pueden acudir a los mecanismos de reclamación que ofrece la Ley de Arrendamientos Urbanos.

La situación de desregulación también plantea un problema en términos de promoción y acceso a los mercados. La ausencia de un control sectorial y la imposibilidad de garantizar el producto a los consumidores, impide la promoción y el fomento de la oferta a través de las medidas de apoyo articuladas por la administración turística. Asimismo, se hace difícil la promoción y comercialización de este tipo de alojamiento a través de los canales utilizados por la oferta reglada (turoperadores y agencias de viaje fundamentalmente), reduciéndose las acciones en esta materia, en la mayoría de los casos, a los instrumentos propios y habituales de la actividad estrictamente inmobiliaria (agencias de la propiedad inmobiliaria)⁴⁰.

Por otra parte, más allá de las implicaciones y efectos derivados de la ausencia de regulación sectorial, el modelo residencial turístico que predomina en gran parte de los destinos del litoral español está siendo fuertemente cuestionado desde el punto de vista productivo y de sus repercusiones socioeconómicas, debido a la existencia de una serie de características poco favorables para los ámbitos territoriales donde prolifera ese tipo de oferta (VERA y MARCHENA, 1995; SANTOS PAVÓN, 1999; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1; EXCELTUR, 2005):

- En primer lugar, la lógica de actuación que impera en el modelo residencial turístico se basa, de forma casi exclusiva, en la continua construcción y posterior venta de viviendas para uso vacacional. Dicho modo de operar es el único *leit motiv* de los agentes productivos, claramente alineados con los planteamientos más clásicos del subsector de la promoción inmobiliaria, y alejados de las concepciones y los objetivos propios de los emprendedores turísticos, que apuestan por la creación de empresas de servicios y el desarrollo de una actividad con perspectivas de mantenimiento a medio y largo plazo, como corresponde a un destino turístico.
- En segundo lugar, dicho modelo se ha caracterizado, en la mayoría de las ocasiones, por la escasa presencia de la oferta complementaria en los proyectos ejecutados, con deficiencias especialmente significativas en el apartado de equipamientos y servicios

40 Según KELLER, el que fuera presidente de la AIEST durante la celebración de su 45º Congreso en Las Palmas de Gran Canaria, dedicado precisamente a la oferta no reglada de alojamiento, “el marketing de los nuevos tipos de alojamiento deja mucho que desear en numerosos lugares, lo cual plantea una necesidad real de intervención por parte de la administración turística en este ámbito, que lógicamente debe ir precedida de una regulación sectorial de la actividad” (1995, pg. 17).

en general; esto supone una importante limitación de los efectos socioeconómicos que podrían generar las operaciones realizadas.

- En tercer lugar, el grueso de la inversión y el empleo vinculados al desarrollo de la oferta no reglada de alojamiento, suele concentrarse en la fase de construcción de los inmuebles, reduciéndose enormemente la reinversión posterior y la creación de empleo estable. Ello se explica por el dominio de unos planteamientos altamente especulativos, interesados en la obtención de beneficios rápidos y la consecución de objetivos a muy corto plazo.
- En cuarto lugar, las características funcionales del modelo, basado en la segunda residencia de uso temporal o esporádico y el alquiler de viviendas en temporada alta, agrava la situación de estacionalidad propia de los principales destinos turísticos españoles, dando lugar a la existencia de auténticas *ciudades fantasmas* durante gran parte del año.
- Por último, en lo relativo al impacto económico de la actividad, existen dos planteamientos bien distintos: por una parte, hay investigadores que destacan los beneficios producidos por el turismo residencial sobre los municipios donde se desarrolla esta actividad, como consecuencia de las grandes inversiones realizadas, el empleo generado para crear la oferta y los gastos de unos turistas que se caracterizan por la fidelidad al destino (RAYA, 1994 y 2003; MENOR, 1997; ROS, 2003); en sentido contrario, existe otra corriente de opinión y de investigación, cada vez más consolidada, que considera que el modelo residencial turístico no propicia una actividad productiva que tenga importantes efectos positivos a medio y largo plazo sobre las áreas de implantación, hipótesis que se confirma claramente en el caso de la creación de empleo estable y que también se comprueba en lo que se refiere al desarrollo de equipamientos y servicios netamente turísticos (prácticamente inexistentes en las áreas donde predomina la oferta no reglada de alojamiento) (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1; EXCELTUR, 2005)⁴¹.

Así las cosas, el problema de fondo reside en que el turismo residencial funciona bajo una lógica puramente inmobiliaria, basada únicamente en la venta y el alquiler de viviendas, y no como una actividad que tenga como objetivo la prestación de servicios turísticos de alojamiento. Esta lógica de actuación, que se apoya en la continua *puesta en carga* de nuevos suelos urbanizables y el crecimiento imparable del parque de viviendas, tiene unas repercusiones territoriales y ambientales de gran alcance, que están contribuyendo a la desmotivación de parte de la demanda potencial de las zonas litorales, ya que se están creando y consolidando espacios turísticos cuyas características divergen de las nuevas motivaciones y exigencias de los turistas (PEARCE, 1993; CLARY, 1993; LAWS, 1995).

41 Los informes y estudios que avalan este segundo planteamiento se centran en la comparación de los efectos socioeconómicos y territoriales que producen el modelo residencial turístico (basado en la oferta no reglada de alojamiento) y el modelo empresarial turístico (basado en la oferta reglada). Como se verá más adelante, los resultados obtenidos por este último modelo son mejores, tanto en términos socioeconómicos (mayor generación de empleo y riqueza), como desde el punto de vista territorial (menores niveles de congestión, de deterioro y de cargas para las administraciones).

3.1.5. Las repercusiones territoriales de la implantación del modelo residencial turístico

Para concluir esta aproximación inicial de carácter teórico a la oferta no reglada de alojamiento, conviene hacer referencia, aunque sea de manera necesariamente breve en este momento⁴², a las implicaciones y repercusiones territoriales vinculadas a la expansión del denominado modelo residencial turístico en amplias zonas del litoral español (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2001:2; EXCELTUR, 2005).

Como planteamiento inicial, la mayoría de los documentos e informes consultados subrayan el hecho de que el citado modelo presenta una serie de características espaciales, que lo diferencian formalmente del modelo basado en la oferta reglada de alojamiento y las actividades turísticas complementarias. En este sentido, se advierte como rasgo más destacable el intenso consumo de suelo destinado a usos residenciales, una opción que es concebida por parte de los ayuntamientos como el principal instrumento para captar inversiones e ingresos, generar empleo y, equivocadamente, propiciar el desarrollo turístico de los municipios litorales. Este modo de actuar se resume en la continua clasificación de suelo urbanizable, con el objetivo de facilitar el desarrollo de nuevos proyectos inmobiliario turísticos, lo que ha llevado a que en la actualidad gran parte del litoral español presente un elevado grado de urbanización⁴³.

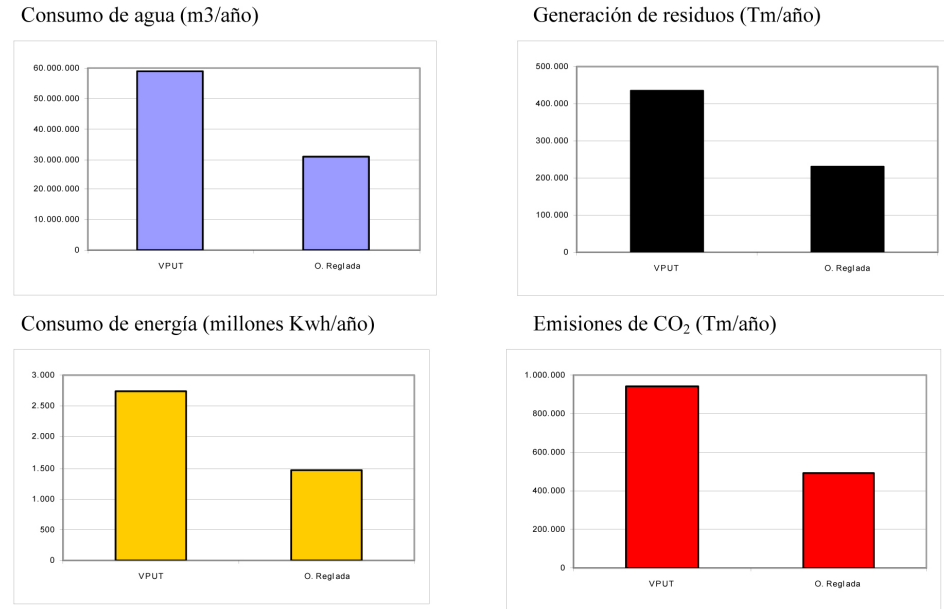
Por otra parte, el modelo residencial turístico suele provocar mayores impactos negativos sobre el medio natural y el paisaje preexistente, que la opción basada en la oferta reglada. De hecho, el consumo de recursos naturales suele ser mayor (agua, energía, materiales para la construcción, etc.), al igual que suelen ser superiores los niveles de contaminación producidos por los desarrollos residenciales (generación de residuos sólidos, vertidos, emisiones a la atmósfera, etc.)⁴⁴.

42 Ahora se esboza un planteamiento muy general sobre las consecuencias territoriales del predominio de la oferta de viviendas de uso turístico en los principales destinos del litoral español, aunque en otros capítulos de esta tesis doctoral se profundizará en el tema desde diversos puntos de vista y en lo que se refiere específicamente al ámbito de estudio de esta investigación (véanse los capítulos 3, 4 y 10).

43 Según datos ofrecidos por el Instituto Geográfico Nacional en 2004 y que provienen del proyecto europeo Corine Land Cover, el 34% del primer kilómetro de suelo del litoral mediterráneo peninsular estaba completamente urbanizado en el año 2000; una cifra que estaría próxima al 40% en el 2005 si se le sumaran las viviendas construidas en los últimos años, y que en el caso de algunas provincias como Málaga superaría con claridad el 50% (EXCELTUR, 2005).

44 Así por ejemplo, según las estimaciones de EXCELTUR, el parque de viviendas de uso turístico existente en las Comunidades Autónomas del litoral mediterráneo y las islas, consume anualmente el doble de agua y de energía que la oferta reglada de alojamiento, al tiempo que genera el doble de residuos y de emisiones de CO₂ (véase la figura 5.11).

Figura 5.9. Comportamiento medioambiental e impactos generados por las viviendas de potencial uso turístico (VPUT) y la oferta reglada de alojamiento en España. Año 2005.



Fuente: elaboración propia a partir de EXCELTUR, 2005.

Esto se completa con la existencia de una profunda transformación del paisaje natural y/o tradicional, que a menudo deriva en claro deterioro, y que se concreta en operaciones de deforestación y de desmantelamiento de los usos agrarios en favor de la urbanización, la proliferación de escombreras, el efecto de “tapizado” producido por las urbanizaciones turísticas, el crecimiento en altura de las edificaciones y la conformación de pantallas arquitectónicas, o la abusiva ocupación del dominio público marítimo terrestre, por señalar algunos de los rasgos formales que caracterizan a amplios sectores del litoral español (QUERO, 1993; TORRES ALFOSEA, 1997; MULERO MENDIGORRI, 1999; MDRDV, 2000)⁴⁵.

Estas características generales refuerzan la hipótesis de que la actividad inmobiliario turística suele funcionar mediante una lógica de crecimiento que hace caso omiso de las concepciones integradas del espacio turístico (VERA, 1993), además de despreciar conceptos y criterios cada vez más consolidados como el de sostenibilidad o el de capacidad de carga del territorio (NAVARRO JURADO, 2003). En la mayoría de las ocasiones, el desarrollo de la oferta se materializa mediante procesos territoriales y urbanísticos excesivamente rápidos

45 La diferente sensibilidad con respecto al paisaje de las zonas turísticas que se observa entre los empresarios de alojamiento reglado y los promotores inmobiliarios, puede deberse a la distinta utilidad que el mismo tiene para unos y otros. Resulta evidente que el paisaje tiene una incidencia muy importante sobre el nivel de satisfacción de la demanda con su experiencia turística, por lo que se convierte en un factor clave para asegurar la fidelidad de los visitantes y, en definitiva, incrementar la competitividad del destino y de sus empresas turísticas. Sin embargo, la preocupación de los promotores inmobiliarios suele estar ajena a estos planteamientos, ya que su objetivo es construir y comercializar las viviendas lo más rápidamente posible, asegurándose al cliente de forma definitiva en el momento de la venta, y sin importarle la situación ambiental o paisajística del destino en el futuro, ya que su negocio no depende del mantenimiento de la satisfacción y el interés de los turistas por la zona.

y poco sopesados, y que presentan importantes debilidades en términos de planificación, sobre todo debido a la inexistencia de una lógica territorial por encima de los proyectos inmobiliarios, aunque también como consecuencia de la falta de previsión con relación a las necesidades urbanísticas de los desarrollos residenciales a medio y largo plazo.

Esta forma de operar, caracterizada por la elevada intensidad de los procesos de urbanización y de crecimiento inmobiliario, por la rapidez en la ejecución de las actuaciones y por la búsqueda de los máximos beneficios empresariales en el menor plazo posible, tiene una serie de repercusiones territoriales y urbanísticas, que son especialmente evidentes en el caso de las infraestructuras generales de las zonas turísticas (de comunicación, abastecimiento de agua, saneamiento, depuración, etc.), cuya capacidad es a menudo desbordada por las dimensiones que finalmente adquieren los desarrollos urbanísticos. Del mismo modo, también suele apreciarse una escasa presencia de equipamientos y servicios, tanto generales como especializados, que cubran las necesidades de los usuarios de las viviendas vacacionales y turísticas.

Tras lo expuesto hasta el momento, surge la pregunta sobre las razones que motivan el enorme desarrollo de la oferta de viviendas de uso turístico en el litoral español, aún cuando se aprecien costes territoriales y medioambientales tan destacables. La respuesta no es sencilla, pero parece que existe cierto acuerdo entre los investigadores sobre las causas que han animado y todavía animan el negocio inmobiliario turístico en los municipios litorales (VERA y MARCHENA, 1995; ROS, 2003; MÁRQUEZ PÉREZ, 2003), y que se exponen a continuación:

- El fomento de la construcción de viviendas por parte de las administraciones públicas durante las últimas décadas, sin distinción entre primera y segunda residencia y, menos aún, entre uso residencial permanente y uso vacacional turístico.
- El fuerte incremento de la demanda de viviendas en general y de segundas residencias en particular, en ese mismo período, como consecuencia del aumento de la capacidad adquisitiva de los españoles y de las facilidades de financiación derivadas de los bajos tipos de interés existentes.
- La mayor y más rápida rentabilidad de las operaciones inmobiliarias, en comparación con los amplios plazos de amortización de las inversiones hoteleras y los menores beneficios económicos a corto plazo obtenidos por las empresas de alojamiento reglado, que además están sometidas a una regulación sectorial y unas exigencias fiscales que no afectan a la oferta residencial turística.
- Las dificultades económicas de los municipios, que ven en las operaciones de clasificación y calificación de suelo para uso residencial turístico un excelente mecanismo para el incremento de sus ingresos mediante tasas, gravámenes y cesiones vinculados a la actividad constructiva, aunque ello dé lugar a un “círculo vicioso” que dificulte aún más la maniobrabilidad económica y urbanística del municipio⁴⁶.

46 Esta expresión, a la que ya se hacía alusión en el marco teórico de la tesis (capítulo 1), se refiere a las continuas dificultades de financiación que padecen los municipios turísticos para poder atender adecuadamente las necesidades de equipamientos y servicios de su población estacional, dificultades que tratan de ser superadas mediante unas intensas políticas de urbanización y desarrollo residencial que aportan importantes ingresos a las arcas municipales, pero que evidentemente también generan nuevas cargas y obligaciones para los municipios, que requerirán nuevos recursos financieros para afrontarlas.

- Las facilidades dadas a los promotores inmobiliarios para actuar sobre suelos destinados a albergar usos turísticos, ya que no suele existir un tratamiento especial de tales suelos por parte del planeamiento urbanístico, de modo que se regulen sus características y estándares urbanísticos y constructivos. De hecho, lo habitual suele ser que los proyectos turísticos sean el resultado de la yuxtaposición de diversas promociones inmobiliarias, con el añadido de algunas infraestructuras o dotaciones especializadas que justifiquen el adjetivo “turístico” (como por ejemplo la construcción de algún hotel, campos de golf, instalaciones náuticas, piscinas o pistas polideportivas).

En definitiva y para concluir este punto, puede afirmarse que el modelo residencial turístico tiene importantes repercusiones territoriales y medioambientales de carácter negativo sobre las zonas en las que predomina, pero que a pesar de tales impactos se mantienen unos trepidantes ritmos de creación de nueva oferta de alojamiento en las zonas costeras⁴⁷. Esta circunstancia se explica por el fomento directo o indirecto de dicho modelo por parte de los responsables públicos locales, que ven en esta actividad una auténtica tabla de salvación económica para sus municipios, a la vista de las inversiones empresariales realizadas, el empleo generado en la fase de creación de la oferta y, sobre todo, los ingresos fiscales vinculados a las actividades de urbanización y construcción.

Todo ello desemboca en una política urbanística y turística que se limita a la continua clasificación de suelo con fines inmobiliarios, ya que de ello depende el mantenimiento de los ingresos municipales, sin evaluar la sostenibilidad de esa opción de crecimiento y sus consecuencias a medio y largo plazo sobre el territorio, el medio ambiente y la propia actividad turística local. De esta manera se consolida un auténtico círculo vicioso determinado por las necesidades financieras de los municipios, la urbanización de nuevos suelos y la construcción de más y más viviendas⁴⁸, modelo que a corto plazo sostiene la economía del municipio, pero que desde una perspectiva temporal más amplia estrangula sus oportunidades de desarrollo futuro, como consecuencia del agotamiento y/o el deterioro de sus principales recursos turísticos de carácter territorial: el suelo, el paisaje y el medio ambiente.

3.2. La cuantificación de la oferta: aproximación estadística al alojamiento de uso turístico no reglado

En este apartado se realizará una aproximación a las principales variables estadísticas que pueden proporcionar información sobre las dimensiones y la evolución reciente de la oferta no reglada de alojamiento en la costa onubense. Para contextualizar este análisis cuantitativo, se procederá previamente a la descripción del fenómeno a escala estatal y regional, con el objetivo de que ello pueda contribuir a entender la trascendencia sectorial y territorial de este tipo de oferta en el conjunto de España y, especialmente, en las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas.

La cuantificación de la oferta, su evolución temporal, su distribución territorial y su significación sectorial serán los contenidos fundamentales del epígrafe, que pretende ofrecer

47 Por citar un dato significativo, en el año 2004 se finalizaron en las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas un 42% más de viviendas que en el año 1999, concretamente 276.000 frente a 195.000 (EXCELTUR, 2005).

48 En relación a este hecho, es interesante la crítica que realizan al modelo residencial turístico MARCHENA y VERA (1995, pg. 50), cuando afirman que “los procesos de construcción se convierten en un fin en sí mismo”, dejando de ser lo que deberían, “un medio para lograr el desarrollo de las zonas turísticas”.

un acercamiento al tema desde la luz que ofrecen los datos disponibles. En este sentido, no está de más recordar las dificultades estadísticas que plantea el estudio del fenómeno, en razón de su indefinición conceptual, la falta de control sobre este tipo de oferta por parte de la administración turística y la debilidad de las estadísticas sobre el alojamiento con fines turísticos existentes en España.

En tales circunstancias, la información ofrecida por el INE sobre viviendas secundarias y desocupadas será la principal referencia estadística utilizada, que en ocasiones se combinará con los datos sobre oferta reglada, para así determinar la importancia relativa de la oferta no reglada de alojamiento en cada uno de los ámbitos territoriales analizados, es decir, su significación sectorial en comparación con las dimensiones de la oferta reglada (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1989, MARCHENA y VERA, 1995; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2001:2; EXCELTUR, 2005).

3.2.1. El contexto estatal y regional

Según los resultados detallados y definitivos del último Censo de Población y Viviendas (INE, 2004), el número de viviendas secundarias existentes en España en el año 2001 era de 3.360.631, lo que traducido en plazas de alojamiento significa casi 13,5 millones⁴⁹, una cifra que multiplica por siete lo que suponen las plazas ofertadas conjuntamente por establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos reglados, que no llegaban a los dos millones⁵⁰ (véase el cuadro 5.6). Ello da idea de la tremenda trascendencia sectorial y territorial de esta oferta, que puede ser considerada como el principal componente del alojamiento turístico en muchas zonas de España, habida cuenta de su volumen, sus implicaciones para la toma de decisiones de la demanda y los efectos socioeconómicos que la actividad genera en las economías locales y regionales.

Sin embargo, el subsector de las viviendas de uso turístico sigue siendo el gran desconocido del turismo español, ya que ni las estadísticas sectoriales oficiales, ni la mayoría de las investigaciones sobre la actividad turística, tienen como referencia o como elemento integrante a esta oferta de alojamiento, ya sea por las dificultades metodológicas y de cuantificación que implica su análisis, ya sea por la propia negación del fenómeno como turístico. A pesar de todo, diversos estudios y reuniones científicas recientes han puesto de manifiesto la necesidad de realizar un tratamiento riguroso y adecuado de esta realidad socioeconómica y territorial que concentra el 25% del negocio turístico español, porcentaje que sube hasta el 35% en el caso de las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas (EXCELTUR, 2005)⁵¹.

49 Esta es la cifra que se obtiene al multiplicar el número de viviendas secundarias por un coeficiente estándar de habitabilidad de cuatro personas por vivienda (MERINO VARELA et al.; 2003; EXCELTUR, 2005). No existe información detallada sobre la capacidad alojativa de las viviendas de uso turístico, por lo que suele utilizarse como referencia el número medio de plazas de los apartamentos turísticos reglados, partiendo de la base de que las viviendas son de dimensiones parecidas. Dicha cifra se acerca en España a las 4 personas por apartamento, aunque no se aprecia una situación homogénea en las diferentes CC.AA., ya que mientras que en algunas se supera ampliamente esta media (caso de la Comunidad Valenciana o Baleares, con 4,7 o 4,3 personas/vivienda respectivamente), en otras la cifra es sensiblemente inferior (caso de Baleares o Canarias, con 2,9 y 3,0 personas/vivienda respectivamente).

50 Si se consideran sólo las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas y si además se tienen en cuenta las viviendas desocupadas, la ratio llega hasta 9,77 (es decir, la oferta de plazas en viviendas secundarias y desocupadas casi multiplica por diez la oferta de plazas en establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos).

51 De los 33.000 millones de euros de ingresos generados por la afluencia de turistas en esas CC.AA., 12.000 millones provenían del alojamiento no reglado o residencial, mientras que el alojamiento reglado era responsable

Si se profundiza en los datos generales expuestos, de los 13,5 millones de plazas existentes en viviendas secundarias, casi el 60% se localiza en las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas, correspondiendo a Andalucía aproximadamente un 30% de ese último montante. La distribución intrarregional de la oferta no ofrece dudas sobre el dominio ejercido por el litoral mediterráneo, en especial el tramo correspondiente a Málaga, que concentra más del 45% de las plazas de este tipo existentes en los municipios de la costa andaluza.

Por su parte, los municipios del litoral atlántico andaluz ofrecen 380.000 plazas (552.000 si se consideran también las viviendas vacías), de las que el 35% se localizan en la costa de Huelva; de este último dato no debe extraerse como conclusión el menor peso relativo de la oferta no reglada de alojamiento en la costa onubense, ya que si se contrastan sus dimensiones con el escaso volumen de la oferta reglada, se obtienen algunos de los índices más bajos de regulación de la oferta de alojamiento en todo el litoral andaluz (véase el cuadro 5.6).

Cuadro 5.6. Relación entre la oferta no reglada de alojamiento y la oferta reglada. España, Andalucía, provincias y municipios litorales andaluces. Año 2001.

	Viviendas secund. (A)	Plazas viviendas secund. (B)	Plazas hoteles y asimil.(C)	Índice regul. (B/C)	Viviendas vacías (D)	Plazas viviendas vacías (E)	Plazas viv. sec. y vacías (F)	Índice regul. (F/C)
ESPAÑA Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS								
Total España	3.360.631	13.442.524	1.831.553	0,14	3.106.422	12.425.688	25.868.212	0,07
CC.AA. Lit. Medit. e Islas	1.922.118	7.688.472	1.509.946	0,20	1.766.429	7.065.716	14.754.188	0,10
CC.AA. Interior	1.438.513	5.754.052	321.607	0,06	1.339.993	5.359.972	11.114.024	0,03
ANDALUCÍA Y PROVINCIAS								
Total Andalucía	514.178	2.056.712	238.383	0,12	548.669	2.194.676	4.251.388	0,06
Prov. Litorales	408.611	1.634.444	201.511	0,12	329.409	1.317.636	2.952.080	0,07
Prov. Interiores	105.567	422.268	36.872	0,09	219.260	877.040	1.299.308	0,03
Prov. Lit Mediterráneo	280.601	1.122.404	154.882	0,14	230.070	920.280	2.042.684	0,08
Prov. Lit. Atlántico	128.010	512.040	46.629	0,09	99.339	397.356	909.396	0,05
Provincia Málaga	161.552	646.208	95.913	0,15	108.282	433.128	1.079.336	0,09
Provincia Granada	73.205	292.820	25.867	0,09	76.883	307.532	600.352	0,04
Provincia Almería	45.844	183.376	33.102	0,18	44.905	179.620	362.996	0,09
Provincia Cádiz	79.390	317.560	31.595	0,10	66.359	265.436	582.996	0,05
Provincia Huelva	48.620	194.480	15.034	0,08	32.980	131.920	326.400	0,05
MUNICIPIOS LITORALES ANDALUCES								
Munic. Lit. Andalucía	267.656	1.070.624	155.793	0,14	132.409	529.636	1.600.260	0,09
Munic. Lit. Málaga	121.859	487.436	85.475	0,18	61.225	244.900	732.336	0,12
Munic. Lit. Granada	29.150	116.600	5.565	0,05	8.181	32.724	149.324	0,04
Munic. Lit. Almería	21.666	86.664	29.672	0,34	19.931	79.724	166.388	0,18
Munic. Lit. Mediterráneo	172.675	690.700	120.712	0,19	89.337	357.348	1.048.048	0,11
Munic. Lit. Huelva	32.908	131.632	12.210	0,09	11.126	44.504	176.136	0,07
Munic. Lit. Cádiz	62.073	248.292	22.871	0,09	31.946	127.784	376.076	0,06
Munic. Lit. Atlántico	94.981	379.924	35.081	0,09	43.072	172.288	552.212	0,07

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Censo de Locales y Viviendas 2001 (INE, 2004) y del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (IEA, 2001).

de los 21.000 millones restantes (EXCELTUR, 2005).

Con relación a la evolución temporal de la oferta, y en virtud de los datos proporcionados por los Censos de Población y Viviendas (INE), se constata que entre 1991 y 2001 se ha producido un importante incremento de las viviendas secundarias en España (se han construido 557.000 nuevas viviendas de este tipo), lo cual supone un crecimiento del 20% con respecto al volumen existente en 1991. Estos ritmos de crecimiento no parecen haber remitido en los últimos años, sino todo lo contrario, tal y como sugieren los datos ofrecidos por el Ministerio de Vivienda sobre el número total de viviendas libres terminadas anualmente hasta el 2004, que señalan el mantenimiento de una tendencia fuertemente ascendente desde el año 1999⁵².

Por encima de esa tasa de crecimiento del 20% aumentó el número de viviendas secundarias en Andalucía, en torno al 26%, siendo especialmente destacables a nivel provincial los casos de Huelva y Cádiz, con un 40% y un 35% respectivamente, superando ampliamente la media andaluza y las tasas de provincias como Málaga (23%). Tal circunstancia puede explicarse en función del menor grado de explotación urbanística y turística del que partía el litoral atlántico andaluz y, en consecuencia, las grandes expectativas de negocio depositadas en él, tal y como se deduce de la proliferación de grandes proyectos inmobiliario turísticos en la década de los noventa.

Cuadro 5.7. Evolución de las viviendas secundarias entre 1951 y 2001. Viviendas construidas por década y crecimiento con respecto al parque preexistente (en %).

Año de construcción	1951-1960		1961-1970		1971-1980		1981-1990		1991-2001	
	Viv. Const.	% Crecim.	Viv. Const.	% Crecim.	Viv. Const.	% Crecim.	Viv. Const.	% Crecim.	Viv. Const.	% Crecim.
España	250.818	41,16	457.103	53,14	866.031	65,74	611.297	28,00	556.650	19,92
Andalucía	30.982	54,15	68.309	77,45	141.043	90,12	110.428	37,11	104.694	25,66
Baleares (Illes)	7.069	50,19	14.178	67,03	30.665	86,79	19.914	30,17	10.895	12,68
Canarias	10.326	74,06	19.036	78,44	37.059	85,58	20.411	25,40	18.965	18,82
Cataluña	32.009	38,66	76.982	67,05	157.371	82,05	87.950	25,19	76.514	17,50
Comunidad Valenciana	37.597	58,22	78.249	76,58	164.045	90,92	115.389	33,50	103.239	22,45
Murcia (Región de)	4.294	49,56	10.690	82,49	32.430	137,13	33.361	59,49	21.637	24,19
Media CCAA	122.277	54,14	267.444	74,84	562.613	95,43	387.453	35,14	335.944	20,22
Provincias andaluzas										
Almería	2.245	38,89	4.983	62,16	10.704	82,34	12.101	51,05	9.970	27,85
Cádiz	4.338	75,05	9.160	90,53	21.850	113,34	17.721	43,09	20.409	34,68
Granada	4.344	39,68	10.794	70,59	20.336	77,96	13.797	29,72	12.778	21,22
Huelva	3.059	55,35	5.166	60,17	13.048	94,88	7.762	28,96	13.987	40,47
Málaga	7.107	65,03	21.214	117,63	49.957	127,28	41.414	46,43	30.356	23,24

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Viviendas 2001 (INE, 2004) y del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (IEA, 2001).

Las grandes magnitudes económicas vinculadas al turismo residencial no hacen más que justificar las expectativas empresariales y certificar la importancia de la actividad, que en su conjunto generó en España unos ingresos cercanos a los 18.000 millones de euros en 2003,

52 Frente a las cerca de 475.000 viviendas que se finalizan en España en el año 2001, se concluyen 500.000 en 2002, 550.000 en 2003 y 621.000 en 2004 (EXCELTUR, 2005).

según el estudio de EXCELTUR, cifra que fácilmente alcanzaría los 20.000 millones en el momento actual, si se contabilizasen las viviendas de uso turístico construidas posteriormente y se aplicase la subida del IPC.

Es importante destacar que el 70% de esos ingresos se repartía entre las cinco CC.AA. de mayor relevancia turística en términos socioeconómicos y estadísticos (Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña y Comunidad Valenciana), siendo Andalucía la segunda en el ranking con un 27% del total (3.300 millones de euros), por detrás de la Comunidad Valenciana (28,6% y 3.500 millones). Esta situación bien ha podido virar en la actualidad hacia una posición de primacía de Andalucía, debido a la mayor saturación urbanística y constructiva del litoral de la Comunidad Valenciana, donde las posibilidades de crecimiento son más limitadas, frente a la disponibilidad de suelos y las políticas netamente urbanizadoras fomentadas en los últimos años en diversos tramos del litoral andaluz.

Dichas prácticas se justifican desde las instancias promotoras, tanto públicas como privadas, por la oportunidad de aprovechar “recursos ociosos” en zonas con enormes potencialidades turísticas (es decir, suelos no urbanizados) y por la necesidad de revitalizar las economías de los municipios litorales a través de las inversiones y la creación de empleo que la actividad conlleva. No en vano, se calcula en 352.000 los empleos directos e indirectos generados en el año 2003 en las CC.AA. del litoral mediterráneo y las islas, de los que el 31% se localizaban en Andalucía –111.000 empleos– (EXCELTUR, 2005); otra cuestión para el debate sería la calidad de ese empleo en términos contractuales y su sostenibilidad, problema al que se une la difícil cuantificación, en términos económicos, de los costes territoriales y medioambientales que generan los nuevos desarrollos inmobiliario turísticos.

3.2.2. La oferta no reglada de alojamiento en el ámbito de estudio

Según los datos existentes sobre viviendas secundarias y desocupadas⁵³ y, como se verá posteriormente, su comparación con las dimensiones de la oferta reglada de alojamiento, se puede observar la existencia de un modelo claramente orientado hacia el turismo residencial en la costa onubense. Este planteamiento parece ser confirmado, además, por el fuerte desarrollo inmobiliario operado en la zona en los últimos años, especialmente en el sector occidental de la costa, sobre todo si se tiene en cuenta que gran parte de las viviendas construidas tienen una clara finalidad vacacional⁵⁴.

Siguiendo la metodología utilizada en el apartado anterior, se puede estimar que en el año 2001 existían unas 44.000 viviendas de potencial uso turístico en los municipios del litoral de Huelva (véase el cuadro 5.8), cifra que podría aproximarse a las 54.000 en el año 2005 si se acepta el mantenimiento de unos ritmos de construcción similares a los de los años fina-

53 La mayoría de los estudios que analizan el fenómeno de la oferta no reglada de alojamiento en zonas turísticas, suelen hacer uso de las estadísticas sobre viviendas secundarias y desocupadas que proporciona el INE, que en conjunto son denominadas como viviendas de potencial uso turístico (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1989; RAYA, 1994 y 2003; MARCHENA y VERA, 1995; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2001:2; VARELA et al., 2003; EXCELTUR, 2005).

54 De las 4.000 viviendas de media anual que se construyeron en la zona de estudio entre los años 1998 y 2001, en torno al 60% eran de uso potencialmente turístico (secundarias y desocupadas) (INE, 2004).

les de la pasada década, una hipótesis para nada arriesgada⁵⁵. Esto supone una capacidad de alojamiento en torno a las 200.000 plazas, lo cual ha de traducirse en un volumen de demanda superior, ya que las viviendas de uso turístico suelen presentar unos niveles de ocupación en temporada alta superiores a los teóricos, además de soportar la rotación de diferentes usuarios a lo largo de los períodos vacacionales.

Cuadro 5.8. Plazas en viviendas de potencial uso turístico en los municipios del litoral de Huelva. Año 2001.

MUNICIPIO	Viviendas Secundarias (A)	Viviendas Vacías (B)	Viviendas de Potencial Uso Turístico (VPUT) (A+B)	Plazas en Viviendas Secundarias (C)	Plazas en Viviendas Vacías (D)	Plazas en VPUT (C+D)
Almonte	4.704	810	5.514	18.816	3.240	22.056
Ayamonte	1.613	1.367	2.980	6.452	5.468	11.920
Cartaya	1.307	996	2.303	5.228	3.984	9.212
Isla Cristina	7.546	1.552	9.098	30.184	6.208	36.392
Lepe	6.840	4.695	11.535	27.360	18.780	46.140
Moguer	521	1.081	1.602	2.084	4.324	6.408
Palos de la Frontera	229	566	795	916	2.264	3.180
Punta Umbria	10.148	59	10.207	40.592	236	40.828
TOTAL	32.908	11.126	44.034	131.632	44.504	176.136

Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población y Viviendas de 2001 (INE, 2004).

Ese volumen de plazas, que ha experimentado un notable crecimiento en los últimos años, tiene importantes repercusiones sobre la configuración del perfil turístico de la costa de Huelva, sobre todo en el sentido de reforzar la imagen de destino netamente residencial que ya tenía la zona a los ojos de la demanda. Un destino, en definitiva, claramente especializado en la comercialización de una amplia oferta inmobiliario turística, compuesta por productos de diferentes períodos, características y calidades.

Tal especialización se confirma de manera definitiva cuando se comparan las dimensiones de la oferta no reglada de alojamiento con la capacidad alojativa de los establecimientos reglados. Frente a las aproximadamente 180.000 plazas que había en viviendas de potencial uso turístico en 2001, sólo existían 12.000 en establecimientos hoteleros y asimilados, y 21.000 en campings (en total 33.000 plazas regladas), lo que significa que sólo una de cada siete plazas estaba regulada y se tenía en cuenta a la hora de diseñar las políticas turísticas y elaborar las estadísticas del sector (proporción que se reduce a una de cada quince, si se excluyen las plazas ofertadas por los campings).

Esta comparación es bastante ilustrativa de la situación realmente existente, ya que ofrece una referencia mucho más certera sobre la trascendencia de la oferta no reglada de alojamiento en la costa de Huelva, que la que ofrecen los datos absolutos sobre viviendas y plazas. De este modo, aunque el número de plazas localizadas en la zona de estudio apenas supone el 11% de las del litoral andaluz y el 32% de las de su sector atlántico (lo cual podría llevar a pensar en su escasa significación), si se considera la relación entre oferta reglada y no reglada, se observa un elevado grado de *residencialismo* en la estructura del alojamiento turístico de los

55 Según EXCELTUR (2005), en los primeros años de la presente década se ha acelerado la construcción de viviendas en España en general y en las zonas litorales en particular. En el caso de la provincia de Huelva, se observa la finalización de unas 7.000 viviendas al año, entre principales y secundarias.

municipios del litoral onubense, los cuales presentan unos índices de regulación de la oferta menores que los que se advierten en la costa andaluza en general o en su sector mediterráneo en particular (véanse los cuadros 5.6 y 5.9).

Cuadro 5.9. Índice de regulación de la oferta de alojamiento turístico en los municipios del litoral de Huelva. Año 2001.

MUNICIPIOS	Plazas en VPUT (A)	Plazas en Hoteles y asimilados (B)	Índice Regulación Oferta Alojamiento (B/A)	Total Oferta Reglada (C)	Índice Reg. Oferta Aloja. (C/A)
Almonte	22.056	4.556	0,21	9.338	0,42
Ayamonte	11.920	2.144	0,18	2.144	0,18
Cartaya	9.212	182	0,02	1.862	0,20
Isla Cristina	36.392	2.759	0,08	5.496	0,15
Lepe	46.140	516	0,01	1.681	0,04
Moguer	6.408	468	0,07	9.027	1,41
Palos de la Frontera	3.180	223	0,07	1.123	0,35
Punta Umbría	40.828	1.362	0,03	2.584	0,06
TOTAL	176.136	12.210	0,07	33.255	0,19

Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población y Viviendas 2001 (INE, 2004) y del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (IEA, 2001).

Una de las grandes incógnitas que plantea la situación expuesta es la repercusión que tiene la oferta no reglada de alojamiento sobre el alojamiento reglado, en el sentido de si se produce una relación de competencia, complementariedad o mera coexistencia. Aunque este tema no es el objeto central de esta tesis doctoral, se puede comprobar desde los datos y las evidencias empíricas que se manejan, que las operaciones inmobiliario turísticas más recientes contemplan la ejecución combinada de desarrollos residenciales y establecimientos hoteleros de calidad, una estrategia que suele tener repercusiones positivas sobre la imagen global del proyecto y sus posibilidades de comercialización. Este hecho induce a pensar que se está pasando de un escenario anterior caracterizado por la competencia, o incluso la incompatibilidad entre ambos tipos de alojamiento, a otro en el que es posible vislumbrar una complementariedad relativa⁵⁶.

Con independencia de la existencia de los nuevos planteamientos que acaban de señalarse, y sin entrar en contradicción con los mismos, se puede afirmar que los municipios que componen el área de estudio han optado sin ambages por un modelo de desarrollo turístico de componente fundamentalmente residencial, continuando la dinámica iniciada en décadas anteriores, aunque planteando nuevos proyectos inmobiliario turísticos que permitan un mejor posicionamiento en los mercados y que minimicen la negativa imagen que determinados enclaves de este litoral han generado sobre el conjunto. En ese sentido, el exceso de oferta

56 No parece que exista una situación de competencia entre la oferta no reglada de alojamiento y los establecimientos hoteleros de calidad (cuatro y cinco estrellas), sino más bien complementariedad, ya que se dirigen a segmentos de la demanda claramente diferentes. Cosa bien distinta son las relaciones entre las viviendas potencialmente turísticas y los establecimientos reglados de gama media y baja, que suelen orientarse hacia un tipo de usuario parecido, lo cual puede repercutir negativamente sobre estos últimos, ante su dificultad para competir con la amplia y diversa oferta alojamiento que constituyen las viviendas de uso turístico. Es por ello que se habla de complementariedad relativa, en cuanto que ésta se refiere fundamentalmente a las relaciones entre la oferta no reglada de alojamiento y la industria hotelera de calidad, siendo más cuestionable esa complementariedad en el caso de los establecimientos hoteleros menos cualificados.

de alojamiento de baja calidad, su acusada estandarización y escaso grado de segmentación, o los déficits infraestructurales, dotacionales y en general urbanísticos, son problemas habituales en núcleos como Matalascañas, Mazagón, Punta Umbría, El Portil o La Antilla, entidades que están dejando paso a otro tipo de operaciones basadas en nuevos criterios sectoriales y territoriales más acordes con las nuevas tendencias de la demanda turística (caso de Islantilla, Nuevo Portil o Isla Canela).

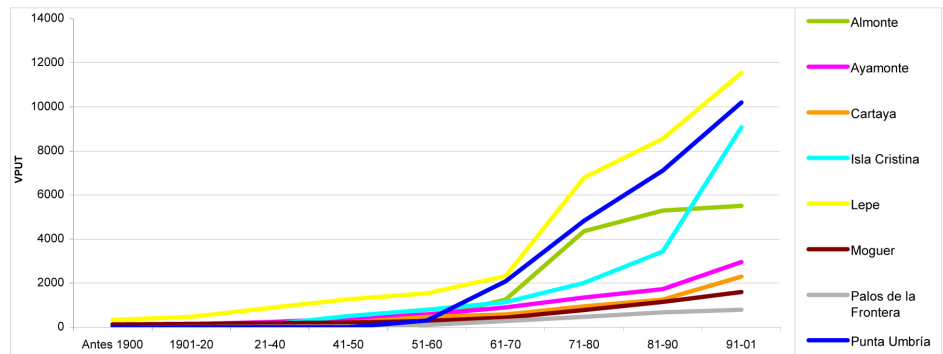
El planteamiento y la ejecución de esos nuevos desarrollos urbano turísticos, se ha combinado en la última década con la expansión de los núcleos vacacionales tradicionales, dando lugar a unos acelerados ritmos de crecimiento del parque inmobiliario en la zona (véanse el cuadro 5.10 y la figura 5.12). La apuesta por la oferta residencial desde los inicios de la explotación turística del área (allá por mediados de los años sesenta del pasado siglo), tanto por parte de los inversores externos como de las propias instancias municipales, desemboca actualmente en una situación de débil presencia de la oferta reglada (a pesar de la reciente apertura de nuevos hoteles) y de predominio de los planteamientos estrictamente inmobiliarios y a menudo especulativos, ajenos a la creación de productos, equipamientos e infraestructuras con sentido realmente turístico.

Cuadro 5.10. Viviendas de potencial uso turístico (secundarias y desocupadas) según período de construcción, por municipio. Año 2001.

	Antes de 1900	1900-1920	1921-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001	S/D	TOTAL
Almonte	86	7	49	31	240	837	3.110	939	207	8	5.514
Ayamonte	93	49	90	155	191	322	448	379	1.238	15	2.980
Cartaya	49	47	46	70	256	111	367	314	1.041	2	2.303
Isla Cristina	17	49	65	376	281	345	882	1.415	5.642	26	9.098
Lepe	329	143	401	391	274	783	4.460	1.776	2.976	2	11.535
Moguer	125	24	38	25	75	155	343	362	452	3	1.602
Palos Front.	1	5	14	15	74	174	193	194	125	0	795
P. Umbría	0	0	1	3	306	1.775	2.751	2.272	3.093	6	10.207
TOTAL	700	324	704	1.066	1.697	4.502	12.554	7.651	14.774	62	44.034

Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población y Viviendas de 2001 (INE, 2004).

Figura 5.10. Evolución temporal de las viviendas de potencial uso turístico (datos acumulados), por municipio. Período 1900-2001.

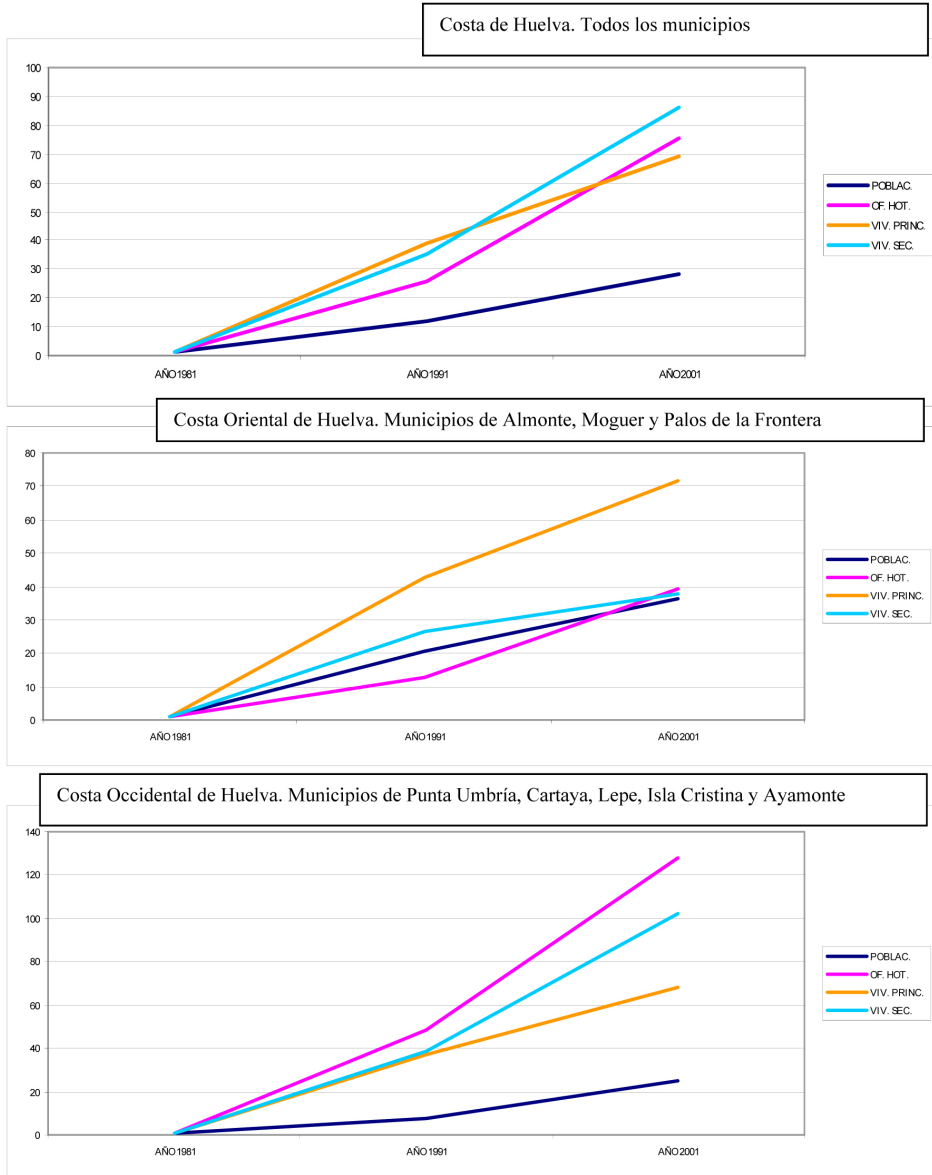


Fuente: elaboración propia a partir del Censo de Población y Viviendas de 2001 (INE, 2004).

Un ejercicio interesante que demuestra la potencia adquirida por el fenómeno residencial turístico en el ámbito de estudio, es el que resulta de comparar el crecimiento experimentado durante la última década por parte de la población de hecho, las viviendas principales, las viviendas de potencial uso turístico y la oferta reglada de alojamiento. En este sentido, se observa que mientras que la población y las viviendas principales de los ocho municipios considerados crecen un 17% y un 30% respectivamente entre 1991 y 2001, las viviendas de potencial uso turístico aumentan en un 51%, mientras que la tasa de crecimiento de la oferta reglada se sitúa en el 30%.

Como puede observarse, el incremento de las viviendas de potencial uso turístico no parece que se deba al aumento de la demanda interna de los propios municipios del ámbito de estudio (cuya población crece a un ritmo tres veces menor), sino que responde a la demanda existente en los principales mercados a los que se tradicionalmente se dirigen los productos inmobiliarios y turísticos de la costa onubense (el resto de la provincia, Sevilla, Badajoz y, en menor medida, otros mercados nacionales e internacionales).

Figura 5.11. Evolución de la población de hecho, las viviendas principales, las viviendas de potencial uso turístico y la oferta hotelera, entre 1981 y 2001. Crecimiento acumulado en %.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE y del IEA.

Pero una constatación aún más interesante es que tampoco se observa un paralelismo entre el crecimiento de tales viviendas y la evolución de la oferta regulada de alojamiento. Ello puede dar lugar a dos posibles conclusiones: la primera es que se mantiene una elevada demanda de viviendas de uso turístico en el litoral onubense, una vez identificada la zona por parte de los turistas como productora especializada en ese tipo de alojamiento; la segunda,

que tanto promotores como gestores públicos han decidido reforzar el perfil residencial del destino, mediante la ampliación, la modernización y la segmentación de la oferta, de manera que se consiga una renovación de la imagen turística de la zona y una mayor presencia en los mercados⁵⁷, sin abandonar en ningún momento la apuesta inmobiliaria.

Cuadro 5.11. Actuaciones urbano turísticas en ejecución y previstas en los municipios costeros de Huelva. Extensión, viviendas y plazas. Año 2005.

	Has.	Viviendas	Plazas
Ayamonte	989,4	18.585	65.048
Isla Cristina	521,9	5.109	17.882
Lepe	653,4	7.926	27.441
Cartaya	860	10.431	36.508
Punta Umbría	256,3	4.000	14.000
Costa Occidental	3.281	46.051	160.879
Palos-Moguer (Mazagón)	400	3.000	10.500
Almonte	150	1.500	5.250
Costa Oriental	550	4.500	15.750
Total Costa de Huelva	3.831	50.551	176.629

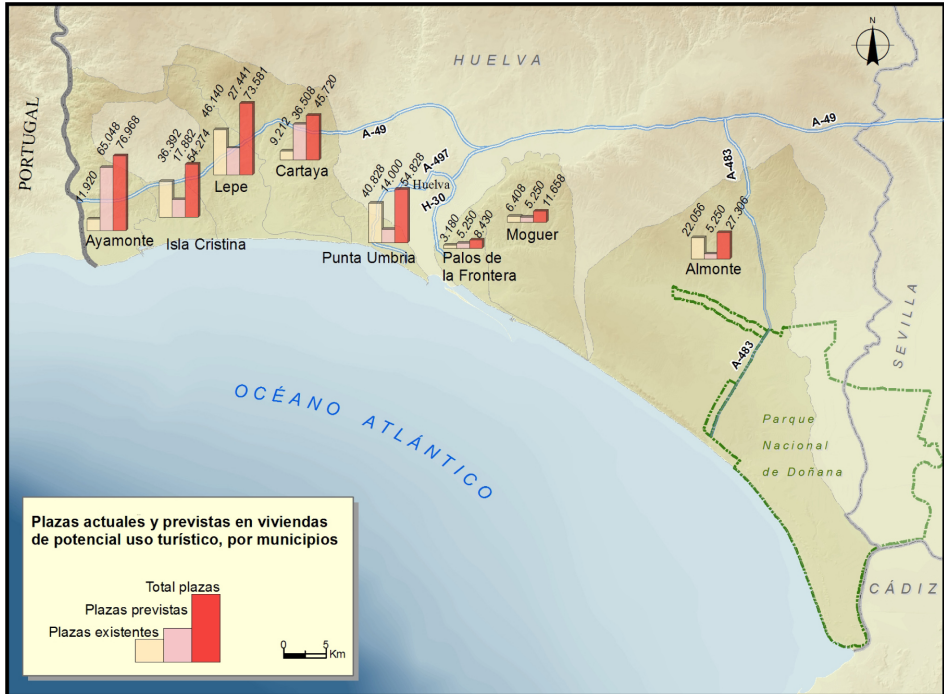
Fuente: elaboración propia a partir de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal y de la información proporcionada por los ayuntamientos.

El resultado más palpable de lo que acaba de señalarse es que la zona se ha consolidado definitivamente como un destino por excelencia de turismo residencial, aunque con determinadas “islas” de oferta reglada de calidad, que contribuyen a diversificar la oferta y mejorar la imagen del mismo. Los principales retos que se plantean actualmente se sintetizan en tres cuestiones: la necesidad de diferenciar cualitativamente las nuevas operaciones de las actuaciones desarrolladas en décadas pasadas, para de esa forma reorientar el modelo turístico y atraer a otro tipo de demanda; la necesidad de mejorar las condiciones urbanísticas de las entidades turísticas tradicionales, que son las que presentan mayores problemas sectoriales y territoriales, y las que han monopolizado hasta hace poco tiempo la imagen turística de la costa onubense; y, sobre todo, la necesidad establecer unos límites razonables al desorbitado crecimiento inmobiliario turístico existente, que amenaza con duplicar el número de plazas en viviendas de uso turístico en los próximos años, a la vista de los datos sobre viviendas en ejecución, más las previstas por el planeamiento urbanístico⁵⁸.

57 Ante los problemas de obsolescencia y pérdida de competitividad turística de núcleos como Matalascañas, Mazagón, La Antilla o El Portil, se ha optado por desarrollar nuevas operaciones como Islantilla, Nuevo Portil, la ampliación del Rompido o la redefinición de Isla Canela, que prestan mayor atención a los aspectos sectoriales y urbanísticos del proyecto, para de esa forma modelar una nueva imagen turística de la zona y conseguir un mejor posicionamiento en los mercados que permita captar nuevos segmentos de la demanda.

58 Según las estimaciones de EXCELTUR (2005), en el año 2003 había capacidad suficiente en el suelo urbano de los municipios costeros de Huelva como para crear 234.000 nuevas plazas en viviendas de potencial uso turístico, lo cual supondría duplicar la oferta existente en ese año. Si además se consideraran las previsiones planteadas para el suelo urbanizable, podría alcanzarse un crecimiento adicional del 120%. En conclusión, entre suelo urbano edificable y suelo urbanizable, el número de plazas podría multiplicarse por tres en pocos años.

Mapa 5.3. Plazas en viviendas de potencial uso turístico actuales y previstas, por municipio. Año 2005.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE, del IEA y de los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes y en fase de revisión.

Al analizar la distribución espacial de las viviendas de potencial uso turístico, lo primero que se advierte es su mayor presencia en el sector occidental de la costa, donde se concentra en torno al 80% de esta oferta de alojamiento. Ello no es extraño, si se tiene en cuenta que en dicho ámbito se ubican la mayoría de las entidades y núcleos urbano-turísticos de la costa onubense, lo cual se debe en buena medida a los estrictos niveles de protección que afectan al litoral de Doñana y que impiden la urbanización de éste.

Cuadro 5.12. Viviendas según tipo, plazas de alojamiento de uso turístico e índices de regulación de la oferta a nivel inframunicipal (entidades de población). Año 2001.

Municipio	Entidad	Viviendas principales (A)	Viv. sec. y vac. (VPUT) (B)	Plazas en VPUT (C) = (B*4)	Oferta hotelera (D)	Índice regulación oferta (D/C)	Oferta regulada (inc. camping) (E)	Índice regulación oferta (E/C)
Almonte	Almonte	4.511	789	3.156	82	0,03	82	0,03
	El Rocío	517	1.841	7.364	288	0,04	1.299	0,18
	Matalasc.	705	2.839	11.356	3.672	0,32	7672	0,68
	Otros	4	45	180	0	0,00	0	0,00
Ayamonte	Ayamonte	4.605	1.668	6.672	406	0,06	406	0,06
	Fontanilla	46	5	20	0	0,00	0	0,00
	Fotea	61	82	328	0	0,00	0	0,00
	I. del Moral	242	717	2.868	1.586	0,55	1.586	0,55
	Playa Isla Canela	61	309	1.236	2.144	1,73	2.144	1,73
	Pozo del Camino	192	58	232	0	0,00	0	0,00
	Villa Antonia	61	98	392	0	0,00	0	0,00
	Otros	98	43	172	0	0,00	0	0,00
Cartaya	Cartaya	3.648	962	3.848	52	0,01	52	0,01
	El Portil	278	680	2.720	698	0,26	698	0,26
	El Rompido	377	661	2.644	2.154	0,81	2.154	0,81
Isla Cristina	Isla Cristina	5.014	3.476	13.904	1.248	0,09	5.020	0,36
	Islantilla	92	3.303	14.812	4.128	0,28	4.128	0,28
	Pozo del Camino	67	37	148	0	0,00	0	0,00
	Redondela	367	164	656	0	0,00	0	0,00
	Urbasur	29	1.992	7.968	0	0,00	0	0,00
	Otros	27	126	504	0	0,00	0	0,00
Lepe	La Antilla	348	9.328	37.312	306	0,01	1.335	0,04
	Islantilla	12	400	14.812	4.128	0,28	4.128	0,28
	Lepe	5.504	1.503	6.012	384	0,06	384	0,06
	Pinares de Lepe	33	126	504	0	0,00	0	0,00
	Otros	20	178	712	0	0,00	0	0,00
Moguer	Mazagón	376	461	2.924	404	0,14	8.504	2,91
	Moguer	3.891	882	3.528	114	0,03	114	0,03
	Otros	600	259	1.036	0	0,00	0	0,00
Palos de la Frontera	Mazagón	149	270	2.924	404	0,14	8.504	2,91
	Palos Fra.	1.158	344	1.376	276	0,20	276	0,20
	La Rábida	116	18	72	0	0,00	0	0,00
	Zona de los Príncipes	760	163	652	0	0,00	0	0,00
Punta Umbría	Laguna del Portil	280	3.007	12.028	54	0,00	54	0,00
	P. Umbría	3.630	6.840	27.360	1.406	0,05	2.406	0,09
	El Rincón	17	360	1.440	0	0,00	0	0,00
TOTAL	Total	37.896	44.034	176.136	19.402	0,11	38.014	0,22

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE y del IEA.

Dentro de la costa occidental y según los datos referidos al año 2001 (INE, 2004), las viviendas de potencial uso turístico se localizan preferentemente en los municipios de Punta Umbría, Lepe e Isla Cristina (entre los tres albergaban el 70% de las viviendas de este tipo del litoral onubense), aunque los mayores crecimientos del parque inmobiliario en los últimos años se han producido en los otros dos municipios del ámbito, los de Cartaya y Ayamonte⁵⁹.

En la actualidad, la cabecera municipal de Punta Umbría es el núcleo con mayor número de viviendas vacacionales de todo el litoral onubense, con 10.207 (un 23% del total), circunstancia que tiene su explicación en el hecho de que esta población haya sido y siga siendo el lugar tradicional de descanso y vacaciones para los habitantes de la capital provincial. De esta forma, Punta Umbría se configura como un núcleo con una clara orientación residencial turística, en el que las viviendas secundarias casi triplican el parque de viviendas principales y donde la relación entre oferta no reglada de alojamiento y oferta hotelera es extremadamente desproporcionada (29 plazas en viviendas de uso turístico por cada plaza hotelera)⁶⁰.

A pocos kilómetros de Punta Umbría y a caballo entre los términos municipales de Punta Umbría y Cartaya, las operaciones de El Portil y Nuevo Portil han experimentado un importante proceso de expansión urbanística y constructiva desde mediados de los años noventa, que ha dado lugar al desarrollo de un continuo urbano con más de 5.000 viviendas en la actualidad. Si a ello se añaden las recientes actuaciones urbanísticas llevadas a cabo en El Rompido, se confirma la intensa actividad inmobiliaria indicada anteriormente para el municipio de Cartaya, fenómeno al que se dedica mayor atención en otros capítulos de esta tesis doctoral.

Si en el caso del núcleo de Punta Umbría se señaló su orientación residencial turística, en lo que respecta a la entidad de La Antilla (Lepe) hay que subrayar su indiscutible especialización, ya que frente a las 9.328 viviendas de uso potencialmente turístico que alberga, sólo existen 348 viviendas principales y 306 plazas hoteleras. Estos datos la convierten en el principal núcleo de turismo residencial de toda la costa onubense, circunstancia que se ve reforzada por la ubicación contigua de Islantilla (en suelos de Lepe e Isla Cristina), que en apenas cinco años, desde 1995 a 2001, triplicó su parque inmobiliario turístico, pasando de 1.247 viviendas a 3.703. Islantilla alberga en la actualidad en torno a 6.000 viviendas de uso vacacional y más de 4.000 plazas de oferta reglada, lo cual la han convertido en una de las principales referencias turísticas de la costa onubense, tanto por el volumen de su oferta de alojamiento, como por sus características urbanísticas y sectoriales (modernas infraestructuras, equipamientos públicos diversos y bien dimensionados, establecimientos hoteleros de calidad, oferta turística complementaria, etc.).

59 En Cartaya se ha desarrollado la operación de Nuevo Portil, que ya va por su tercera fase (junto al CITN de El Portil), y se ha producido la expansión inmobiliario turística en torno al tradicional núcleo pesquero de El Rompido; en Ayamonte, Isla Canela ha experimentado un fuerte desarrollo constructivo desde finales de la década anterior, especialmente el sector de la urbanización ubicada junto al pequeño asentamiento pesquero de Isla del Moral.

60 La proximidad de Punta Umbría a la ciudad de Huelva, las magníficas playas con las que cuenta la localidad (en contraste con la capital provincial) y las continuas mejoras operadas en las comunicaciones (actual conexión mediante autovía), son circunstancias que han propiciado un incesante incremento del parque de viviendas secundarias en las últimas décadas, desde las 2.000 censadas a finales de los sesenta, hasta las más de 10.000 contabilizadas en el año 2001, dato que contrasta con la existencia de 3.927 viviendas principales.

Mapa 5.4. Plazas en viviendas de potencial uso turístico por entidades de población. Año 2005.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE, del IEA y de los instrumentos de planteamiento urbanístico vigentes y en fase de revisión.

Otra cabecera municipal, junto a Punta Umbría, que presenta un volumen destacable de oferta no reglada de alojamiento es la ciudad de Isla Cristina, con 3.476 viviendas de potencial uso turístico, frente a las 5.014 viviendas principales y las 1.248 plazas hoteleras existentes en el núcleo. Entre los años 1991 y 2001 el parque de viviendas secundarias y vacías de isla Cristina aumentó un 65%, frente al crecimiento del 49% experimentado por las viviendas principales, desarrollo que se ha concretado fundamentalmente en las urbanizaciones turísticas que se extienden al este del núcleo, en dirección a Urbasur e Islantilla.

Mención especial merece el caso de Isla Canela (Ayamonte), que a pesar de ser uno de los grandes proyectos que abanderaron el desarrollo turístico de la costa onubense desde finales de los sesenta, permaneció hasta principios de los años noventa con un escaso entramado residencial (apenas 300 viviendas de uso turístico), tendencia que parece haber revertido en la última década, en la que tras una redefinición del proyecto inicial, se ha experimentado un considerable crecimiento urbanístico y constructivo, hasta alcanzar más de 4.000 plazas en viviendas de uso turístico y 3.000 plazas hoteleras (localizadas entre la playa de Isla Canela y la zona de Punta del Moral).

Por lo que respecta al sector oriental de la costa onubense o litoral de Doñana, el núcleo urbano turístico de mayor envergadura es el de Matalascañas (Almonte), con 3.000 viviendas

de potencial uso turístico según el Censo de Población y Viviendas de 2001⁶¹, frente a las 705 principales y las casi 3.700 plazas de oferta reglada. En el caso de Matalascañas, el crecimiento experimentado por la oferta no reglada de alojamiento desde 1991 ha sido mínimo, ya que la urbanización se encuentra encajada entre los espacios protegidos de Doñana (el Parque Nacional al este y el Parque Natural al norte y el oeste), lo que impide cualquier expansión significativa. Esto no es obstáculo para que Matalascañas siga siendo uno de los núcleos urbano turísticos más importantes de la costa onubense, junto con Punta Umbría, La Antilla y, más recientemente, Islantilla, sobre todo debido a su tradicional función de lugar de veraneo para la demanda procedente de Sevilla y de la comarca del Condado de Huelva.

La otra entidad que presenta una indiscutible especialización turística en la costa oriental onubense es el núcleo de Mazagón, ubicado en suelos de Moguer y Palos de la Frontera, y que cuenta según el Censo de 2001 con cerca de 750 viviendas de potencial uso turístico (unas 3.000 plazas). Aunque la expansión urbanística y constructiva de este núcleo también ha sido muy moderada en la última década, presenta importantes expectativas de crecimiento de cara al futuro, sobre todo si se materializa definitivamente el proyecto Castillo de la Luz, que pretende el desarrollo del suelo vacante ubicado entre el límite oriental de la actual urbanización y el Parador Nacional; una operación que, como se señala en otros capítulos de la tesis, ha generado cierta polémica social y política, y que a pesar de afectar a suelos de Moguer y Palos, no responde a un plan integral y coordinado, sino que se plantea como una simple adición de dos proyectos municipales.

Con relación a esto último, un aspecto de especial relevancia desde el punto de vista territorial es que la organización espacial de la oferta no reglada de alojamiento no responde a un ejercicio de planificación o concertación supramunicipal, sino que es fruto de las decisiones de localización que cada municipio ha ido tomando a medida que se planteaban los diversos proyectos inmobiliario turísticos. Es por ello que se observa un modelo excesivamente polarizado, de carácter discontinuo, con numerosos núcleos o entidades de carácter residencial turístico que no presentan un esquema de articulación claro⁶².

En ocasiones, la propia dinámica de crecimiento de algunos de estos núcleos tiene como consecuencia la fusión de los mismos por *colisión*, como en el caso de El Portil, Nuevo Portil y los nuevos desarrollos urbanísticos de El Rompido (en el tramo central de la costa occidental), entidades que surgen y se desarrollan sin atender a una lógica territorial por encima de la escala municipal y que terminan por conformar continuos urbanos que no responden a una planificación previa. El resultado de estas prácticas es la generación de un sistema de asentamientos turísticos escasamente integrado, que no favorece una racional segmentación

61 Con relación al municipio de Almonte (cuyas entidades de población más importantes son la cabecera municipal, Matalascañas y El Rocío), se aprecian importantes incongruencias entre los datos del Censo de Población y Viviendas de 1991 y los de 2001, en el sentido de que se observa una reducción de 6.000 viviendas de potencial uso turístico en la última fecha de referencia (11.733 en 1991 frente a 5.514 en 2001). Si se tomara como válida la cifra de 1991 y se le sumara el dato sobre viviendas secundarias y desocupadas construidas durante la década 1991-2001 (ofrecido por el Censo de 2001), las viviendas de uso turístico en Almonte se aproximarían a las 12.000, de las cuales un 60% correspondería a Matalascañas (algo más de 7.000).

62 Esto es más evidente en el caso del litoral de Huelva, un territorio ya de por sí muy fragmentado, debido a sus especiales características naturales: existen hasta seis cursos fluviales en apenas cien kilómetros de costa, que rompen la continuidad física del espacio litoral, y hay una abundante presencia de áreas marismas, que dificultan las conexiones entre los núcleos de la zona.

espacial y tipológica de la oferta, circunstancia que se ve agravada por los problemas de articulación física que presentan muchos de los núcleos costeros (véase el capítulo 3).

Una excepción importante a esta forma de actuar la constituye la operación de Islantilla, dónde sí existió un planteamiento previo de articulación de dos entidades urbano turísticas hasta aquel momento inconexas, lo que se tradujo en la urbanización del intersticio de suelo vacante ubicado entre el núcleo tradicional de veraneo de La Antilla (Lepe) y la urbanización Urbasur (Isla Cristina). Esta opción fue considerada por parte de los municipios implicados como la más adecuada para desarrollar un proyecto supramunicipal que reactivara el interés turístico del área, y que al mismo tiempo dotara de un mayor sentido territorial a las entidades preexistentes y evitase la mayor fragmentación espacial de la oferta.

A modo de resumen y reflexión sobre los datos expuestos en este apartado, puede ser interesante subrayar que todas las estimaciones realizadas sobre la oferta no reglada de alojamiento de los municipios costeros de Huelva, sitúan la cifra dentro de una horquilla que va desde el mínimo de 176.000 plazas calculadas a partir de la información del Censo de 2001, hasta las cerca de 252.000 plazas consideradas en el estudio realizado por EXCELTUR y referidas al año 2003.

Si a esta última cifra se suma la capacidad alojativa de las más de 50.000 viviendas en ejecución y previstas que había en el año 2004, obtendríamos un montante global en torno a las 450.000 plazas. Esto significa casi multiplicar por cinco la población residente habitual de la zona (que era de 120.000 personas en 2001), lo cual supone una importante carga añadida sobre las principales estructuras y sistemas territoriales y medioambientales del ámbito analizado, que han de soportar un uso y una presión para la que no están preparados.

Cuadro 5.13. Volumen de la oferta de alojamiento en viviendas de potencial uso turístico (VPUT) en los municipios costeros de Huelva.

Hipótesis a) Datos sobre VPUT del Censo de 2001	Hipótesis b) Datos sobre VPUT del Censo de 1991 + VPUT construidas en el período 1991-2001 (censo de 2001) ⁶³	Hipótesis c) Cálculos realizados por Exceltur a partir de datos del INE, IEA y Catastro
44.034 VIVIENDAS	53.840 VIVIENDAS	62.879 VIVIENDAS
176.136 PLAZAS	215.360 PLAZAS	251.517 PLAZAS

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE y EXCELTUR, 2005.

Esta opción de crecimiento, y la resignación ante sus impactos negativos, se ha justificado habitualmente en virtud de los beneficios socioeconómicos que generan las actividades vinculadas a la construcción y el sector inmobiliario, argumento que ha sido fuertemente cuestionado en los últimos años por diversos estudios, que relativizan los efectos positivos producidos por el modelo residencial turístico (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1; EXCELTUR, 2005). Las conclusiones más relevantes de tales estudios serán expuestas brevemente a continuación, ya que por primera vez se desmontan de forma empírica los grandes axiomas en los que tradicionalmente se han apoyado los mu-

63 Si se utiliza como referencia inicial la información ofrecida por el Censo de Viviendas de 1991 (39.066 viviendas de potencial uso turístico) y se le suman las construidas durante el período 1991-2001 (14.774 viviendas, según el Censo de 2001), se obtiene una cifra final de 53.840 viviendas, lo cual supondría 215.360 plazas de oferta no reglada de alojamiento en los municipios costeros de Huelva.

nicipios litorales para decantarse por la expansión urbanística y la construcción de viviendas de uso turístico, en detrimento del desarrollo de la oferta reglada de alojamiento.

3.3. Modelo residencial turístico frente a modelo turístico reglado: una aproximación a sus efectos socioeconómicos en términos comparativos

Tras lo visto en apartados anteriores, no cabe duda de que los municipios del litoral onubense han optado de forma decidida por la implantación de un modelo turístico de tipo residencial, en el que las viviendas de uso vacacional componen el grueso de la oferta de alojamiento, frente al escaso peso que siempre ha tenido y continúa teniendo el alojamiento reglado. De hecho, actualmente existe aproximadamente una plaza hotelera por cada quince en viviendas de uso turístico, relación que podría experimentar una sensible reducción a medio y largo plazo, si no se producen alteraciones significativas en las actuaciones en ejecución y previstas⁶⁴.

Para justificar esta opción de crecimiento, los responsables municipales han esgrimido siempre argumentos de orden socioeconómico que ponen el acento en la riqueza y el empleo generado por las actividades vinculadas al desarrollo inmobiliario turístico, destacándose especialmente las inversiones realizadas por las empresas promotoras, los ingresos fiscales y las cesiones de suelo obtenidos por los ayuntamientos, y los puestos de trabajo creados a corto plazo (especialmente en el sector de la construcción).

Estos planteamientos se han impuesto habitualmente sobre los argumentos críticos con el modelo, debido a la magnitud de las cifras manejadas y a la dificultad de cuantificar con precisión los impactos territoriales y medioambientales generados por la expansión inmobiliaria. Pero frente a ese discurso dominante de defensa a ultranza de la urbanización del litoral y el desarrollo inmobiliario turístico, se han realizado en los últimos años diversos estudios que ponen en cuestión las supuestas virtudes socioeconómicas del modelo residencial, sobre todo si se comparan sus resultados con los generados por la oferta reglada de alojamiento.

En este sentido, es especialmente interesante el estudio realizado por Arenal Consultores para el *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1), en el que se trata de valorar las ventajas e inconvenientes derivados de dedicar un determinado volumen de edificabilidad a usos residenciales o a usos hoteleros. Evidentemente, se trata de un ejercicio teórico que no refleja la complejidad que se observa en la realidad, donde no suelen plantearse estas alternativas en estado puro, sino que se manejan fórmulas mixtas que combinan distinto grado de presencia de uno y otro tipo de oferta. A pesar de ese carácter experimental, los resultados del estudio no dejan de ser de interés para los ayuntamientos, ya que pueden constituir un argumento a tener en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre el modelo de ocupación del suelo y de desarrollo turístico deseable en su territorio.

64 A mediados del año 2005 podía estimarse en 51.000 el número total de viviendas en ejecución y previstas por el planeamiento urbanístico de los municipios del litoral onubense, lo cual supondría aumentar en 200.000 el volumen de plazas previamente existentes (alcanzando en total las 450.000). Paralelamente, se proyectaba la construcción de 70 nuevos establecimientos hoteleros y asimilados, con una capacidad cercana a las 48.000 plazas, que se sumarían a las 19.000 que ya había en ese momento. Todo ello tendría como resultado la reducción de la relación entre oferta reglada y no reglada en la costa de Huelva, hasta alcanzar una proporción de una plaza hotelera por cada ocho en viviendas de uso turístico.

El ejercicio planteado parte de la hipótesis de un volumen de edificabilidad de 100.000 m² de techo y compara los resultados socioeconómicos que produce su dedicación a usos residenciales turísticos (viviendas secundarias y de alquiler vacacional) y su aprovechamiento para la construcción de alojamiento reglado de calidad (hoteles de cuatro y cinco estrellas). Otras premisas de las que parte el estudio son las siguientes:

- En el caso de la dedicación de la edificabilidad a usos residenciales, las viviendas serían de 100 m² construidos y 3,5 plazas, con lo cual podrían ejecutarse 1.000 viviendas, con una capacidad total para 3.500 personas. La ocupación media anual que se prevé para las mismas es del 22,5%⁶⁵.
- En la opción hotelera, se plantea una edificabilidad de 50 m² de techo por cada plaza, parámetro relativamente frecuente en las últimas operaciones emprendidas en la zona. De este modo, podrían crearse 2.000 plazas regladas, con una ocupación media anual prevista del 55%.

En virtud de tales parámetros y a partir de la utilización de una información complementaria amplia y diversa⁶⁶, se calculan los efectos socioeconómicos de una y otra propuesta, obteniéndose las siguientes conclusiones, que se exponen de forma sintética a continuación:

- Durante la fase de construcción, la diferencia en cuanto a generación de empleo y renta por parte de una y otra opción no es significativa. En el caso de la ejecución de viviendas de uso turístico se produciría una renta de 45 millones de euros en la localidad y 1.980 empleos totales; mientras que en lo que respecta a la opción hotelera, la renta se elevaría a 43 millones de euros y el empleo creado alcanzaría los 2.080 puestos de trabajo.
- En cambio, sí se aprecian diferencias sustanciales en la fase operativa, ya que el desarrollo hotelero supone una creación de empleo estable siete veces mayor que la opción residencial (332 puestos de trabajo frente a 48)⁶⁷, una diferencia que se reduce en los momentos de máxima afluencia turística del destino, cuando la presencia mayoritaria de los usuarios de las viviendas da lugar a la creación de un buen número de empleos eventuales en sectores como la hostelería, el comercio y otros servicios (de este modo, en temporada alta el sector hotelero alcanzaría los 529 empleos y las actividades vinculadas al uso de las viviendas generarían 197 puestos de trabajo).
- Algo parecido se puede afirmar con respecto a la riqueza producida por uno y otro modelo en la fase operativa, ya que frente a los ocho millones de euros de renta local

65 Los datos sobre ocupación media anual, tanto de viviendas de uso turístico como de establecimientos hoteleros, se han obtenido a partir de la información a escala provincial que proporcionan las estadísticas oficiales elaboradas por la administración regional, en concreto la actual Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía.

66 Así por ejemplo, se ha tenido en cuenta todo el abanico de perfiles profesionales que participan en las fases de construcción y de operación tanto de hoteles como de viviendas de uso turístico, el volumen de horas de trabajo previstas para cada actividad profesional, el número de empleos requeridos para ese volumen de trabajo, etc. O en lo que se refiere a la renta generada por una y otra actividad, se han considerado aspectos como los sueldos percibidos por el personal empleado, el valor de los productos y servicios demandados por el sector inmobiliario y el hotelero a las pequeñas y medianas empresas de la localidad, etc.

67 De los 332 empleos generados por la opción hotelera 246 son de carácter directo, frente a 86 indirectos; mientras que en el modelo residencial, los puestos de trabajo directos sólo ascienden a 5, frente a 43 empleos indirectos.

generados anualmente por el alojamiento reglado, las viviendas de uso vacacional apenas aportan 700.000 euros, lo cual significa que la dedicación del suelo a usos hoteleros produce once veces más riqueza que la opción residencial. En conjunto, si se agregan los flujos de renta de la fase de construcción y operación para un plazo de diez años, la opción hotelera proporcionaría 843 millones de euros, frente a los 52 millones de la opción residencial.

- Por otra parte, otro de los argumentos que suele utilizarse en defensa del modelo residencial también es desmontado por los resultados del estudio: la percepción de ingresos municipales derivados de los impuestos sobre la construcción, el patrimonio inmobiliario y las actividades económicas no presenta diferencias significativas entre una y otra opción. Es más, frente a los 10 millones de euros generados por la oferta hotelera, las viviendas de uso turístico producen unos ingresos municipales menores: unos 7,5 millones.
- Con respecto a los efectos de uno y otro modelo sobre el tejido productivo local, el estudio señala que la opción residencial es una oportunidad de negocio para los promotores y los constructores locales, que pueden participar activamente en la fase de creación de la oferta; aunque también se advierte de que los beneficios socioeconómicos generados por este modelo son transitorios, limitados al corto plazo, y que se reducen drásticamente en el momento de finalización de la obra. Por el contrario, la opción hotelera supone una oportunidad de negocio para un potencial tejido de microempresas locales, que pueden aprovechar la presencia de dos mil turistas con necesidades específicas, propensión al consumo y en permanente rotación; ello supone la posibilidad de desarrollar actividades empresariales con una perspectiva temporal más amplia (aunque sean de carácter discontinuo), que propicien la obtención de beneficios a medio y largo plazo.
- Finalmente, no deben olvidarse dos cuestiones que inclinan claramente la balanza a favor de la opción hotelera, debido a las características del modelo turístico que favorece: la primera que, tal y como se ha expuesto, el planteamiento basado en el desarrollo de oferta reglada ofrece mejores resultados socioeconómicos que la opción residencial, al tiempo que implica menores niveles de masificación y presión sobre el territorio en momentos de máxima afluencia turística (2.000 plazas hoteleras frente a 3.500 en viviendas); y la segunda, que el diferencial de renta generado a favor del modelo hotelero permite afrontar con mayores garantías de éxito los esfuerzos inversores requeridos por un destino turístico de calidad, como la construcción de infraestructuras y equipamientos, el acondicionamiento de espacios verdes y libres, la conservación de espacios naturales valiosos, etc.

Estos resultados y las conclusiones que de ellos se infieren han tenido un eco importante a nivel científico y en el ámbito de la planificación, lo cual ha derivado en la realización de nuevos estudios y el planteamiento de reflexiones acerca de cuál es la mejor opción de desarrollo turístico para el litoral español, a la vista de los datos y las evidencias manejados (PERELLI, 2002; SERRANO, 2002; PRATS, 2003:2 y 2006:1; REQUEJO, 2002 y 2005). Pero más destacable aún que el interés de los investigadores y los planificadores, por otra parte lógico, resulta la preocupación de las grandes empresas del sector turístico por los efectos reales del modelo imperante en buena parte del litoral español, tal y como lo demuestra el

estudio realizado por EXCELTUR (2005)⁶⁸, en el que se analizan los impactos socioeconómicos y, en menor medida medioambientales, producidos por dicho modelo.

El citado estudio tiene como marco geográfico de referencia las seis Comunidades Autónomas del litoral mediterráneo y las islas (Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana, Cataluña, Baleares y Canarias), aunque los análisis realizados se completan con un prolijo trabajo de campo desarrollado en 26 municipios turísticos seleccionados, entre los que se encuentra Ayamonte como único representante del litoral onubense. Es importante destacar que la investigación se centra de manera especial en los efectos socioeconómicos (generación de ingresos, riqueza y empleo) producidos por las dos grandes modalidades de alojamiento existentes en el litoral: el alojamiento reglado y las viviendas de uso turístico.

Una de las primeras aportaciones del documento es una estimación de la actividad económica generada por los turistas, calculada a partir del gasto realizado por éstos durante su estancia en los diversos destinos de la costa española considerados (una cifra que depende del volumen de turistas recibidos, del número de pernoctaciones que realicen –estancia media– y, sobre todo, de su nivel de gasto –gasto medio diario–). La conclusión más interesante que ofrece el estudio, al objeto del tema que se analiza en este capítulo, es que la rentabilidad por plaza es mucho mayor en el caso de la oferta hotelera que en el caso del alojamiento residencial, ya que mientras cada plaza reglada generaba 9.149 euros en el año 2003 en Andalucía, el alojamiento en viviendas de uso turístico apenas proporcionaba unos ingresos de 1.333 euros por plaza (siete veces menos)⁶⁹. Esta diferencia se explica en función de los mayores niveles de ocupación del alojamiento reglado, la mayor propensión al gasto de las personas que lo utilizan, y el distinto carácter de los bienes y servicios que consumen (en general con mayor valor añadido que los demandados por los usuarios de las viviendas).

Pero el estudio de Exceltur no se limita a la estimación del impacto económico derivado del gasto directo de los turistas, sino que plantea un segundo nivel de análisis, más preciso, en el que se compara la riqueza generada por uno y otro tipo de alojamiento, medida en términos de valor añadido bruto (VAB)⁷⁰. En este sentido, se realizan cálculos referidos tanto al VAB directo generado por las actividades relacionadas con el turismo, como al indirecto (efecto arrastre), para lo cual se hace uso de la información que proporcionan las tablas imput output regionales⁷¹.

68 EXCELTUR es una asociación sin ánimo de lucro, formada por 28 grupos empresariales de especial relevancia en el escenario turístico español (Iberia, Renfe, Transmediterránea, Barceló, NH, Riu, Sol Meliá, Viajes El Corte Inglés, Avis, Amadeus, etc.), y entre cuyos objetivos figura la realización de estudios sobre la situación, la evolución y las perspectivas de futuro de la actividad turística en España. El informe al que se hace alusión en esta investigación es el *Estudio de los impactos socioeconómicos, ambientales y sobre el empleo del actual modelo de desarrollo turístico español del litoral mediterráneo, Baleares y Canarias*, elaborado entre los años 2002 y 2005 y que fue presentado oficialmente en el mes de septiembre de ese último año, en un seminario organizado por EXCELTUR en la sede de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo en Santander.

69 Una relación similar se observa en el conjunto de las seis Comunidades Autónomas analizadas (9.700 euros frente a 1.341), o en el caso de estudio centrado en el municipio de Ayamonte (9.081 euros frente a 1.579).

70 El VAB expresa, en unidades monetarias, el valor de los bienes y servicios producidos, una vez deducido el valor de los bienes y servicios intermedios que se han empleado en el proceso de producción. Por lo tanto, contempla el beneficio económico neto de la actividades productivas, es decir, la riqueza realmente generada y que se traduce en beneficios empresariales y sueldos.

71 Las tablas imput output constituyen una herramienta de análisis económico que permite identificar y cuantificar las relaciones intersectoriales existentes en una determinada estructura económica y su demanda agregada. El estudio de EXCELTUR se basa en el modelo clásico imput output de LEONTIEF (1951), que posibilita

Como resultado más destacable, habría que señalar que la oferta reglada de alojamiento genera un VAB total por plaza (directo más arrastre) mucho mayor que el alojamiento residencial, en concreto 11.751 euros frente a 1.456⁷². Esto significa que supone el mismo impacto en términos de producción de riqueza una plaza reglada que ocho residenciales o, lo que es lo mismo, que una habitación estándar de hotel (una doble) equivale a cuatro viviendas de uso turístico con capacidad para cuatro personas cada una. Paralelamente, el estudio subraya la mayor capacidad de arrastre del alojamiento reglado, ya que por cada euro de VAB directo producido por éste, se generan 1,7 indirectos, mientras que la cifra se reduce a 1,1 en el caso del alojamiento residencial. Ello se debe a que el turista que se aloja en establecimientos reglados consume un tipo de productos y de servicios proporcionados por actividades en las que el factor humano y la generación de empleo tienen gran relevancia, además de ser las que más impulsan los bienes y servicios propios del entorno, circunstancias que explican su mayor capacidad de arrastre (caso de la hotelería, el sector de la restauración, el pequeño comercio, las actividades recreativas, de ocio, culturales, etc.).

Finalmente, en el estudio se realiza una aproximación al empleo generado por el gasto de los turistas, tanto directo como indirecto, para lo que de nuevo se hace uso de las mencionadas tablas imput output. Las conclusiones obtenidas van en la misma línea de lo expuesto anteriormente, de modo que en lo que se refiere a Andalucía se crean 188 puestos de trabajo por cada 1.000 plazas de alojamiento reglado, frente a los 19 empleos generados por el mismo número de plazas no regladas (una relación de diez a uno). Además, el efecto arrastre en términos de empleo también es mayor en el caso de la oferta hotelera, creándose 1,5 puestos de trabajo indirectos por cada empleo directo, frente a 1,1 en el caso de la oferta no reglada de alojamiento.

En función de todo lo expuesto, resulta una paradoja la progresiva especialización de la mayoría de los municipios litorales en la oferta de viviendas de uso turístico, so pretexto de la riqueza y el empleo generado por las actividades vinculadas al desarrollo de este tipo de alojamientos, cuando lo que realmente se vislumbra es una pérdida de beneficios socioeconómicos a medio y largo plazo, si se comparan sus resultados con los que ofrecería la opción hotelera. En definitiva, un escenario que no parece haber sido tenido en cuenta por los responsables públicos de los municipios litorales, que mayoritariamente han apoyado un modelo urbanístico y turístico en el que el sector inmobiliario se erige en el auténtico protagonista de su configuración territorial y productiva.

la realización de simulaciones y predicciones sobre impactos externos en la estructura económica, lo cual se aprovecha para calcular el efecto arrastre de las actividades turísticas sobre otros sectores productivos.

72 Una relación parecida se observa en el caso concreto del municipio de Ayamonte, donde cada plaza reglada genera un VAB total de 11.121 euros, frente a los 1.415 producidos por cada plaza residencial.

CAPÍTULO 6. LA OFERTA TURÍSTICA COMPLEMENTARIA: CAMPOS DE GOLF, INSTALACIONES NáUTICAS E INICIATIVAS DE TURISMO AMBIENTAL

1. DIVERSIFICACIÓN DE LA OFERTA Y CUALIFICACIÓN DE DESTINOS TURÍSTICOS LITORALES

Habitualmente se utiliza el término *oferta complementaria* para hacer referencia al conjunto de actividades de ocio y recreativas que ofrecen los destinos turísticos y que enriquecen a la denominada *oferta básica* o de alojamiento. Pero como ya se señaló en el capítulo anterior, cada vez resultan menos adecuadas dichas expresiones, ya que es tal la importancia de las actividades complementarias para la consecución de un sistema turístico cualificado y competitivo, que está tornándose en la oferta principal de muchas zonas litorales, erigiéndose en el atractivo fundamental del destino, por encima de la oferta de alojamiento vinculada a la tipología turística dominante (VERA, 1991; QUERO, 1993; DONAIRE, 1995; ANTÓN, 2004:1).

No hay duda de que cualquier destino turístico que quiera mejorar su competitividad y su posición en los mercados, ha de diversificar su oferta turística, lo cual implica desarrollar una serie de actividades, productos y servicios más allá de la estructura alojativa. Tales elementos son los que realmente marcan la diferencia entre los núcleos turísticos y los complejos residenciales, entre el sector turístico y la actividad inmobiliaria en primera línea de playa (MARCHENA y VERA, 1995). La creación de un entramado productivo, de carácter turístico, en torno a determinados recursos territoriales, como pueden ser el clima, el mar, el paisaje o los espacios de valor ambiental, constituye en la actualidad una de las principales estrategias de cualificación para los sistemas turísticos de los ámbitos litorales, y una de las claves que facilita la distinción entre los nuevos modelos de desarrollo y los destinos maduros.

La necesidad de superar las debilidades sectoriales y el dispendio de recursos territoriales que conlleva el modelo turístico de carácter básicamente residencial, sin otros atractivos ni productos asociados, junto a la oportunidad de adoptar estrategias de modernización y diversificación de la oferta para dar respuesta a una demanda cada vez más segmentada y exigente, hacen aconsejable la puesta en valor de recursos turísticos escasamente aprovechados, la creación de nuevos productos y servicios, y la realización de importantes esfuerzos de promoción y comercialización de las nuevas actividades de ocio y recreativas que puedan implantarse en los destinos (MUÑOZ OÑATE, 1994; ESTEBAN, 1995 y 1996).

La variedad de actividades, productos y servicios a desarrollar puede ser muy amplia y abarca desde la oferta comercial y de restauración, hasta la de tipo cultural, lúdico, deportivo o de naturaleza, pasando por el turismo de convenciones y congresos o el de salud, por citar sólo algunos ejemplos. En el caso de esta tesis doctoral, el análisis realizado no pretende ser exhaustivo y se centra en aquellas tipologías que presentan un desarrollo más significativo en la zona objeto de estudio y que tienen una incidencia territorial más clara, como son el

turismo de golf, las actividades náutico recreativas y la oferta de naturaleza. Por lo tanto, no se abordará el análisis de la oferta complementaria más común y con menores implicaciones territoriales y medioambientales, caso de la oferta de restauración o la comercial; ni tampoco se atenderá a aquellas actividades que tienen poca significación en la zona, como el subsector de convenciones y congresos, o el turismo cultural y patrimonial.

Así pues, primeramente se ofrecerá una caracterización general de los subsectores de turismo de golf y náutico recreativo, las dos modalidades turísticas que han tenido una mayor expansión en los últimos años y que según todas las previsiones verán aumentar su peso específico en el litoral onubense, especialmente en su sector occidental, tanto en términos de oferta como de demanda. Ambas actividades responden a un mismo patrón en términos turísticos, en el que prima la práctica deportiva y el ocio activo, el contacto con la naturaleza y la captación de segmentos de demanda de elevado poder adquisitivo. Además, también tienen en común la polémica y el intenso debate que suscitan, como consecuencia de los impactos territoriales y medioambientales que generan sus infraestructuras y los desarrollos urbanísticos que suelen vincularse a las mismas.

Finalmente, se dedicará un apartado a la oferta de turismo de naturaleza, que parece que empieza a consolidarse en el ámbito de Doñana, pero que todavía tiene un carácter muy incipiente en el litoral occidental de Huelva, de manera que su dimensión en términos sectoriales y socioeconómicos es todavía escasamente relevante. Esta tipología, mucho más acorde con planteamientos de desarrollo sostenible y de integración positiva entre actividad turística y entorno natural, emerge como la única alternativa que puede matizar muy levemente la acusada especialización de los destinos en la trilogía compuesta por sol y playa, golf y puertos deportivos; opción por la que apuestan reiteradamente la mayoría de los municipios costeros y que denota una escasa imaginación con relación a las posibilidades de desarrollo turístico futuro.

2. EL TURISMO DE GOLF

2.1. Evolución de la oferta de campos de golf y modelo de desarrollo de la actividad

El turismo de golf ha constituido uno de los ejes prioritarios de actuación de la administración turística andaluza y de los agentes empresariales del sector a lo largo de los últimos quince años (DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO y TURISMO DE ANDALUCÍA, 1993; CEA, 1994 y 2000; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2003:2). La continua expansión de la actividad en términos de oferta y demanda¹, y las perspectivas económicas y de empleo que el sector genera², han hecho de este tipo de instalaciones el producto

1 En 1990 Andalucía contaba con un total de 38 campos de golf, 24 de ellos en la Costa del Sol (un 63% del total); en la actualidad la oferta de campos de golf en Andalucía asciende a 85 instalaciones (lo cual supone un incremento del 124%), de las cuales el 49% se localizan en la provincia de Málaga. El número de jugadores casi se ha triplicado entre 1992 y 2002 (de 898.000 salidas a 2.350.000), registrándose un incremento mayor de jugadores nacionales que de extranjeros, según datos ofrecidos por la Federación Andaluza de Golf (FGA).

2 Un cálculo aproximado de los efectos económicos producidos por la práctica del golf en Andalucía en el año 2002, ofrece como resultado unos ingresos directos por derechos de juego (green fees) de 850 millones de euros. Ello sin considerar los ingresos indirectos generados por otras actividades (alojamiento, restauración,

estrella de los nuevos desarrollos turísticos proyectados en el litoral en los años noventa y a principios de esta década. El fenómeno ha alcanzado tales dimensiones, que en el momento presente resulta difícil encontrar algún municipio de la costa andaluza que no cuente con al menos un campo de golf, o que no tenga entre sus proyectos inmediatos la construcción de un equipamiento de esta naturaleza.

Cuadro 6.1. Evolución del número de campos de golf en Andalucía. Período 1950-2005.

PERÍODO	CAMPOS DE GOLF CONSTRUIDOS	Nº DE CAMPOS EXISTENTES	% CRECIMIENTO Nº CAMPOS
1900-1959	3	3	-
1960-1969	4	7	133,33
1970-1979	13	20	185,71
1980-1989	13	33	65
1990-1999	27	60	81,81
2000-2004	25	85	83,33*

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la CEA, 2000 y Andalucía Golf, 2004.

(*) La tasa de crecimiento para este período se ha calculado teniendo como horizonte temporal el año 2009 y considerando que se va a mantener el ritmo observado en la primera mitad de la década.

Se utilizan diversos argumentos para justificar la implantación de este tipo de instalaciones, aunque sin lugar a dudas, los más repetidos son los que señalan la existencia de una relación directa entre estos equipamientos y el desarrollo de un turismo de calidad (entiéndase por ello la captación de segmentos de la demanda con una elevada capacidad de gasto). Junto a ese primer argumento, la segunda razón que suele esgrimirse alude a los beneficiosos efectos desestacionalizadores que la actividad golfística produce sobre el sistema turístico de las zonas costeras³. Si a ello se añaden las importantes inversiones que este tipo de equipamientos requiere (en torno a seis millones de euros para su construcción y 600.000 euros anuales para su mantenimiento⁴), con la consiguiente generación de empleo que ello implica, y las positivas consecuencias sobre la cualificación y la imagen turística de la zona, se entiende la apuesta decidida por este tipo de dotaciones turísticas en los recientes proyectos desarrollados en el litoral atlántico de Andalucía. De hecho, en los últimos cinco años, casi el 50% de los campos de golf de nueva creación se han construido en las costas de Huelva y Cádiz, que son las zonas que han experimentado unos crecimientos relativos más elevados en cuanto al número de instalaciones.

compras, etc.), que fácilmente pueden cuadruplicar esa cifra. Con respecto al empleo, según datos de la Federación Andaluza de Golf, un campo de golf promedio genera en torno 30 puestos de trabajo directos en sus instalaciones, una cifra que tampoco contempla el empleo indirecto producido.

3 La temporada alta del golf va de octubre a mayo, coincidiendo con la temporada baja del sector turístico en los destinos litorales. Los turistas que hacen uso de las instalaciones en verano son normalmente españoles, jugadores no habituales, que aprovechan su estancia en la costa para experimentar de forma esporádica con esta actividad (CEA, 1994 y 2000; GDT, 1995; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2003:2).

4 *Libro Blanco del Golf en Cataluña* (FEDERACIÓN CATALANA DE GOLF, 2001).

Cuadro 6.2. Distribución de los campos de golf por provincias y localización de los campos de nueva creación. Período 2000-2005.

CAMPOS DE GOLF EN ANDALUCÍA 2005		CAMPOS NUEVA CREACIÓN 2000-2005	
PROVINCIA	NÚMERO	NÚMERO	% CRECIMIENTO
HUELVA	7	4	57,14
CÁDIZ	20	8	40
MÁLAGA	42	10	23,81
GRANADA	2	0	0
ALMERÍA	7	3	42,86
SEVILLA	4	0	0
CÓRDOBA	2	0	0
JAÉN	1	0	0
TOTAL ANDALUCÍA	85	25	29,41

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la CEA, 2000 y Andalucía Golf, 2005.

Como puede deducirse de los datos expuestos, el incremento y la mejora de la oferta de golf en el litoral onubense ha sido muy evidente en los últimos años, hecho que se constata tanto en la ampliación de los campos existentes (Isla Canela, Bellavista, Islantilla), como en la reciente creación de nuevos equipamientos (Dunas de Doñana, Nuevo Portil, El Rompido). Pero lo que más llama la atención es que la apuesta por el golf no ha hecho más que comenzar en esta zona, puesto que existen numerosos proyectos para el futuro inmediato: nada menos que trece nuevas instalaciones se prevé construir en los próximos años, lo cual supone triplicar la oferta actual (al final de este apartado se realizará una reflexión acerca de tan llamativas previsiones). Todas estas actuaciones, las existentes y las previstas, parecen consolidar un sistema productivo o “masa crítica”⁵ que resulta imprescindible para el adecuado funcionamiento de esta actividad desde el punto de vista turístico, ya que los aficionados a la práctica del golf suelen demandar productos que ofrezcan la posibilidad de experimentar en campos de características distintas.

Con relación al modelo de desarrollo de la actividad, los especialistas suelen distinguir entre cuatro tipos de campos de golf, que difieren en su lógica de funcionamiento y su nivel de comercialización (ADAMS Y ROONEY, 1985; ORTEGA, 1992): el Golf Socios, el Golf Urbanización, el Golf Resort y el Golf Público; cada uno de ellos con diferente grado de privatización y con distinto comportamiento desde el punto de vista turístico.

La elección de uno u otro modelo dependerá en gran medida de los intereses y motivaciones de los promotores, así como de los condicionantes externos a los mismos, tales como la disponibilidad de suelo, el tratamiento por parte del planeamiento urbanístico⁶, o el nivel de accesibilidad del área en la que se ubica la instalación. La tipología más desarrollada en Andalucía en general y en el litoral de Huelva en particular es la denominada Golf Urbani-

5 El concepto de “masa crítica” hace referencia al entramado económico y productivo necesario para satisfacer y consolidar la demanda de este tipo de turismo, y que está evaluada en un número de instalaciones entre cinco y diez (PRIESTLEY y SABI, 1995, pág. 257; GDT, 1995, pág. 85).

6 Básicamente existen dos formas de proyectar un campo de golf dentro de los esquemas del planeamiento urbanístico: como una actuación más en suelo urbanizable, o como una operación en suelo no urbanizable en razón de su utilidad social (art. 16 de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1992). En el segundo caso suele exigirse la comercialización de un determinado número de salidas que justifiquen el argumento del interés social del equipamiento, y se imponen fuertes limitaciones a la construcción de alojamientos (CEA, 2000).

zación, que se caracteriza por la construcción y promoción conjunta del campo de golf y la oferta inmobiliaria asociada al mismo, constituida por viviendas en régimen de propiedad o alquiler.

Cuadro 6.3. Características de los campos de golf de la provincia de Huelva. Año 2005.

NOMBRE	UBICACIÓN	AÑO	HOYOS	TIPOLOGÍA	OFERTA ALOJAMIENTO	GREEN FEE
CORTA ATALAYA	Minas de Riotinto	1990 (1890)	9	Golf Socios	No	6 €
BELLAVISTA	Aljaraque	1976	18	Golf Socios	No	62 €
ISLANTILLA	Islantilla (Lepe-Isla Cristina)	1991	27	Mixto: Golf Urbanización y Resort Turístico	Promociones Inmobiliarias y Hoteles	63 €
ISLA CANELA	Isla Canela (Ayamonte)	1996	18	Mixto: Golf Urbanización y Resort Turístico	Promociones Inmobiliarias y Hoteles	64 €
DUNAS DOÑANA	Matalascañas (Almonte)	2000	18	Mixto: Golf Urbanización y Resort Turístico	Promociones Inmobiliarias y Hoteles	55 €
NUEVO PORTIL	Nuevo Portil (Cartaya)	2001	18	Mixto: Golf Urbanización y Resort Turístico	Promociones Inmobiliarias y Hoteles	63 €
EL ROMPIDO	El Rompido (Cartaya)	2003	18	Mixto: Golf Urbanización y Resort Turístico	Promociones Inmobiliarias y Hoteles	90 €
TOTAL CAMPOS PROVINCIA HUELVA				7 CAMPOS (6 EN EL LITORAL Y 1 EN EL INTERIOR)		
TOTAL CAMPOS LITORAL ATLÁNTICO ANDALUCÍA				15 CAMPOS		
TOTAL CAMPOS ANDALUCÍA				85 CAMPOS		

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva, 2003 y Andalucía Golf, 2004*.

Ese es el caso de las operaciones más significativas de la zona de estudio (Islantilla, Isla Canela, Nuevo Portil o Dunas de Doñana), aunque no es menos cierto que dichos equipamientos también tienen una clara proyección turística, tal y como lo demuestra el hecho de que se hayan construido infraestructuras hoteleras de gama alta junto a las instalaciones deportivas (Golf Resorts), cuya oferta de alojamiento se promociona y comercializa en los mercados turísticos especializados. Esta apuesta por un modelo de golf abierto y de carácter comercial, tiende a reducir las indeseables consecuencias que, desde el punto de vista turístico, genera la tipología del Golf Socios, cuyo fundamento es la privatización de las salidas (CEA, 2000).

2.2. Evolución de la demanda e implicaciones turísticas

En paralelo al señalado aumento de la oferta, el incremento de la demanda ha sido aún más significativo, tal y como se desprende de los datos sobre la evolución del número de salidas registradas en los campos de golf onubenses durante los últimos años. En tan sólo una década, de 1993 a 2002, las salidas han pasado de 35.000 a 163.000, lo cual supone un crecimiento cercano al 400%, tasa muy superior a la observada en la Costa del Sol, o en el conjunto de Andalucía (en torno al 100% en cada caso).

Cuadro 6.4. Evolución del número de salidas a los campos de golf andaluces. Años 1993-2002.

AÑO	HUELVA		CÁDIZ		COSTA SOL		ANDALUCÍA	
	SALIDAS	% CREC.	SALIDAS	% CREC.	SALIDAS	% CREC.	SALIDAS	% CREC.
1993	35.452	-	40.560	-	839.909	-	1.062.937	-
1994	50.768	43,20	58.060	43,15	1.107.672	31,88	1.375.636	29,42
1995	62.956	24,01	62.205	12,31	1.148.181	3,66	1.459.308	6,08
1996	76.151	20,96	74.391	14,09	1.194.858	4,06	1.565.887	7,30
1997	98.628	29,52	93.544	25,75	1.347.115	12,74	1.778.446	13,57
1998	113.196	14,77	115.565	23,54	1.366.180	1,42	1.843.579	3,66
1999	128.293	13,34	135.818	17,53	1.533.884	12,28	2.060.579	11,77
2000	134.505	4,84	154.239	13,56	1.617.766	5,47	2.185.370	6,06
2001	135.080	0,43	172.686	11,96	1.683.856	4,09	2.290.923	4,83
2002	162.580	20,36	192.111	11,25	1.658.674	1,50	2.353.164	2,72

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Federación Andaluza de Golf.

Pero más interesante todavía que el número total de salidas, son los datos sobre utilización de las instalaciones por parte de usuarios que no son socios del campo de golf o que son de origen extranjero, puesto que dicha información tiene una dimensión turística incuestionable. En ese sentido, Huelva aparece como el destino andaluz con mayor proporción de usuarios no socios, lo cual viene a confirmar el carácter comercial de los campos y su orientación turística. Además, otro dato que viene a reforzar dicha hipótesis es que los usuarios extranjeros superan el 55%, cifra más alta que la que ofrecen los campos de Cádiz (50%), aunque todavía alejada de la proporción que se observa en la Costa del Sol (75%), o en el litoral de Almería (62%).

Cuadro 6.5. La demanda turística de golf en los campos andaluces. Año 2002.

	TOTAL SALIDAS	NO SOCIOS	%	EXTRANJEROS	%
HUELVA	162.580	133.316	82,0	90.138	55,44
CÁDIZ	192.111	155.034	80,7	95.522	49,72
COSTA DEL SOL	1.658.674	1.204.980	72,6	1.250.106	15,37
ALMERÍA	159.494	122.810	77,0	99.094	62,13
ANDALUCÍA	2.353.164	1.553.088	66	1.570.917	66,76

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Federación Andaluza de Golf.

El comportamiento de la demanda de golf tiene otra lectura particularmente interesante desde el punto de vista turístico y que tiene que ver con el tema de la estacionalidad, fenómeno que afecta a la mayoría de los destinos litorales peninsulares. En el caso de Huelva, los datos sobre usuarios por meses no hacen más que confirmar que se está ante una tipología que no se rige por el patrón estacional dominante (marcado por los puntos álgidos de julio y agosto), ya que la demanda se distribuye de una forma más equilibrada a lo largo del año. Así, puede verse como existen tres meses con afluencias muy parecidas, los de agosto, marzo y octubre, a los que siguen a corta distancia los meses de abril y noviembre⁷. Esta peculiaridad

7 Las datos sobre la distribución intranual de la demanda indican que no hay una especial concentración de la actividad en la época estival (en ese período se realizan el 27% de las vueltas), e incluso se puede afirmar que los

constituye, sin lugar a dudas, uno de los principales beneficios que esta actividad reporta a los destinos litorales, ya que contribuye a mitigar el fenómeno de la estacionalidad, que por otra parte resulta uno de los problemas más difíciles de corregir en las zonas turísticas costeras.

Cuadro 6.6. Evolución de las salidas a los campos de golf de Huelva por meses. Años 2000-2002.

	AÑO 2000	%	AÑO 2001	%	AÑO 2002	%
ENERO	4.159	3,67	4.919	3,83	5.072	3,77
FEBRERO	10.059	8,89	9.681	7,55	10.379	7,72
MARZO	13.475	11,90	15.909	12,40	17.308	12,87
ABRIL	11.166	9,86	12.144	9,47	13.476	10,02
MAYO	6.506	5,75	6.966	5,43	7.774	5,78
JUNIO	7.454	6,59	7.363	5,74	7.354	5,47
JULIO	8.488	7,50	9.899	7,72	10.990	8,17
AGOSTO	13.699	12,10	16.835	13,12	18.200	13,53
SEPTIEMBRE	9.791	8,65	12.329	9,61	11.852	8,81
OCTUBRE	12.907	11,40	14.813	11,55	15.876	11,80
NOVIEMBRE	10.609	9,37	12.380	9,65	12.208	9,08
DICIEMBRE	4.883	4,31	5.055	3,94	4.016	2,99
TOTALES	128.293	100	134.505	100	135.080	100

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Federación Andaluza de Golf.

Más allá de los datos sobre oferta y demanda, resulta especialmente interesante analizar los efectos socioeconómicos de este tipo de equipamientos, que han de ser tenidos en cuenta de manera preferente a la hora de explicar su proliferación y valorar la oportunidad o no de su realización. Según el *Libro Blanco del Golf en Cataluña* (2001), la inversión media para la construcción de un campo de golf de 18 hoyos supera los seis millones de euros (cuatro en terrenos e infraestructuras, uno y medio en obra civil y edificios, 500.000 euros en riego y electrificación, y 250.000 en maquinaria), pero resulta que por cada euro que se gasta estrictamente en el equipamiento turístico deportivo, se invierten otros 40 en diversas actuaciones (promoción inmobiliaria, equipamientos y servicios complementarios de carácter comercial, deportivo, recreativo, formativo, etc.). Si a ello se añaden los costos anuales de mantenimiento, alrededor de 600.000 euros, se obtiene un montante económico global muy considerable, que repercute de manera directa e indirecta sobre el empleo.

turistas hacen mayor uso de las instalaciones en otras épocas del año, como la primavera (29% de las vueltas), o el otoño (30%).

Cuadro 6.7. Aproximación a las inversiones realizadas en los campos de golf andaluces.

INVERSIONES REALIZADAS EN ANDALUCÍA						
PERÍODO		Nº CAMPOS GOLF	INVERSIÓN DIRECTA EN INSTALACIONES		INVERSIÓN INDUCIDA	
1960-2005		85	450 Millones euros		1.800 Millones euros	
INVERSIONES REALIZADAS EN EL CAMPO DE GOLF DE ISLANTILLA						
TERRENOS E INFRAESTR.	OBRA CIVIL Y EDIFICIOS	RIEGO Y ELECTR.	MAQUINARIA	PERSONAL ANUAL	MANTENIMIENTO ANUAL	OTROS ANUAL
4 Millones	1,5 Millones	450.000	25.000	450.000	400.000	220.000

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la CEA, 2000 e Islantilla Golf Club, 1998.

Cuadro 6.8. Personal empleado en campos de golf de Andalucía 2002*.

ÁMBITO	CAMPOS DE GOLF	EMPLEOS FIJOS	EMPLEOS TEMPORALES	TOTAL EMPLEOS	EMPLEOS / INSTALACIÓN
HUELVA	3	9	106	115	38,3
CÁDIZ	10	38	128	166	16,6
MÁLAGA	28	113	1.034	1.147	40,9
ALMERIA	5	18	78	96	19,2
ANDALUCÍA	55	193	1.439	1.632	29,6

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Federación Andaluza de Golf.

(*) Sólo se contabilizan los empleos directos generados por la instalación deportiva, no los creados en otras actividades como hostelería, restauración, comercio, construcción o gestión inmobiliaria.

Con relación a la rentabilidad económica de las inversiones realizadas, se suelen manejar dos parámetros básicos: el nivel de ingresos que genera el campo y sus instalaciones directamente vinculadas; y el negocio que constituye la venta o alquiler de la oferta de alojamiento que suele promocionarse junto al campo (las viviendas de uso vacacional). Centrándonos en el primero de los capítulos señalados, los ingresos específicos derivados de la práctica turística deportiva, éstos pueden distinguirse a su vez entre ingresos directos (gasto obligatorio de los *green fees* y gasto opcional en servicios especializados), e indirectos (paquete turístico y gasto extrahotelero).

Si se hace uso de la cifra de 163.000 vueltas para el año 2002⁸, y se sabe que el precio medio del green fee es de 65 euros y el gasto medio en alojamiento y comidas de 120 euros diarios, se obtienen unos ingresos en torno a los 30 millones de euros para ese año, todo ello sin contar el gasto opcional en material y servicios especializados (caddies, carritos, botas, guantes, gorros, etc.), ni el gasto extrahotelero (*pocket money*) (FEDERACIÓN ANDALUZA DE GOLF, 2003; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003). Por otra parte, este cálculo se realiza sin tener en consideración los ingresos por venta de inmuebles, que sin lugar a dudas resultan la parte más jugosa de la operación. Ante estos datos, parece que la rentabilidad económica de la actividad no admite discusión (PRIESTLEY y SABÍ, 1995; BLANQUER, 2002:1; VV.AA., 2006).

8 Los turistas de golf contratan, normalmente, paquetes con una estancia media de siete días, a un precio en torno a los 1.000 euros (de ese dinero, aproximadamente el 50% se queda en manos de los turoperadores). Durante ese período realizan, por regla general, cinco vueltas (una por día efectivo de estancia), por lo que el volumen de 163.000 vueltas para el año 2002 (FAG, 2003), arroja en realidad una cifra en torno a los 30.000 turistas.

Cuadro 6.9. Información sobre precios de los campos de golf de la costa de Huelva (en euros) y sobre hoteles con acuerdo. Año 2004.

	Isla Canela	Islantilla	El Rompido	Nuevo Portil	Bellavista	Dunas de Doñana
Green Fee	64-42	63	90	63	62	55-45
Abono anual	1.600	1.500	-	-	600 (*)	975
Buggy	36	38	36	33	36,50	30
Carrito mano / eléctrico	4	5 / 13	5	4	3,50	3,50 / 14
Alquiler palos	16	19	20	15	12	13
Campo prácticas	8	2	11	1	2	6,40
Clases	42	55	-	35	21	27,50
Hoteles con acuerdo	AC Quinta Canela, Riu Canela, Riu Atlántico, Iberostar Canela, Playa Canela, Parador Ayamonte	Islantilla Golf Resort, Confortel, Oasis	El Rompido Golf Hotel, y todos los hoteles de la zona	AC Nuevo Portil	Barceló, Aldea Golf, AC Nuevo Portil, Islantilla Golf Resort, Confortel, AC Quinta Canela, Riu Canela, Riu Atlántico	Dunas Doñana Golf Resort, Tierra Mar, Flamero, Carabela Club, El Cortijo, El Coto, AC Nuevo Portil, Los Mimbrales

Fuente: elaboración propia a partir de Andalucía Golf, 2004.

Quizá la principal debilidad que se observa desde el punto de vista económico y empresarial, radica en el ámbito de la promoción y la comercialización de los campos, ya que habitualmente han primado las acciones de promoción indirecta, vinculadas a las campañas de venta de viviendas que utilizan como reclamo el campo de golf. Junto a esa estrategia predominante, cada campo ha desarrollado sus propias iniciativas directas de carácter individual, con las que pretenden establecer una relación privilegiada con determinados turoperadores o agencias de viaje especializadas en el segmento del golf⁹.

Ese escenario ha observado un giro importante en los últimos años, sobre todo a raíz del desarrollo de una interesante iniciativa de cooperación empresarial que surge en la segunda mitad de los años noventa, y que plantea la comercialización de los campos de Islantilla e Isla Canela de forma asociada junto con los del Algarve¹⁰. Dicha acción se ha articulado a través del denominado Pasaporte del Golf, que ofrece la posibilidad de jugar en campos de características distintas, lo cual supone una motivación añadida para el turista de golf. En esa misma línea, a finales de los noventa se puso en marcha otra iniciativa de colaboración, la asociación de campos de golf Atlantee, que aglutina las instalaciones de Huelva, Cádiz y Sevilla, con el objetivo colaborar y actuar conjuntamente en el diseño de una oferta integrada y diversa, su promoción y su comercialización.

9 Sirvan de ejemplo los contactos y negociaciones realizados con European Golf Services Ltd. (Gran Bretaña), Intergolf (Estados Unidos de América), o Viking Travel (Irlanda), que han servido para dar a conocer las instalaciones onubenses a aficionados de esos países.

10 Sin caer en contradicción con lo señalado, el Algarve constituye uno de los principales destinos competidores de la costa de Huelva. En el año 2000 contaba con 17 campos de golf, la mayoría del tipo Golf Resort, de gran calidad y con un nivel de precios inferior al de España. La mejor dotación de infraestructuras de comunicación (aeropuerto de Faro) y la existencia de un organismo público encargado de coordinar de la promoción de este segmento (Golf Consul), sitúan al Algarve como un destino consolidado para la práctica del golf, circunstancia que ha sido aprovechada por los campos del litoral de Huelva en términos de promoción y comercialización asociada.

2.3. Problemática medioambiental de los campos de golf y medidas emprendidas por las instalaciones del litoral onubense

Evidentemente, en una tesis de estas características no se pueden omitir los aspectos problemáticos que plantea esta tipología turística, centrados fundamentalmente en cuestiones de índole medioambiental, tales como el excesivo consumo de agua, la modificación de las condiciones edafológicas y ecológicas preexistentes, o los efectos paisajísticos de los equipamientos y sus desarrollos urbanísticos asociados. En el caso de los campos localizados en la zona de estudio, lo primero que podría señalarse es que sus impactos negativos parecen ser de menor entidad que los generados por otras actividades humanas con mayor presencia territorial (caso de la industria o la agricultura intensiva); además, no debe olvidarse que se trata de instalaciones en su mayoría recientes, de última generación, con unas características técnicas y de diseño que tratan de ajustarse a un entorno social y normativo cada vez más exigente.

De hecho, se puede afirmar que la variable medioambiental empieza a ser considerada a nivel estratégico por parte de las empresas, que saben perfectamente que esa consideración mejora la cualificación de sus instalaciones y satisface de forma más eficiente las nuevas exigencias de la demanda (VARGAS, VACA y GARCÍA DE SOTO, 2004). Un buen ejemplo de esta preocupación lo ofrece el campo de golf de Islantilla, que no en vano fue el primero de Huelva que contó con las certificaciones ISO 14001 (medio ambiente) e ISO 9001 (calidad)¹¹. En el estudio titulado *Valoración ambiental de los campos de golf de Andalucía: una primera aproximación* (GÓMEZ-LAMA, PRIEGO, RECIO y BERBEL, 1994) se señalaban los principales aspectos positivos de este equipamiento desde el punto de vista ambiental y que resumimos a continuación:

- En relación a los conflictos que genera el consumo de recursos hídricos, hay que destacar que dicho campo utiliza agua del tramo final del río Carreras, sin entrar en competencia con las posibles demandas urbanas o agrícolas, además de disponer de un sistema de reutilización del agua procedente de las escorrentías. El consumo se acerca a los 500.000 m³/año (12.000 m³/ha./año), similar al de cualquier cultivo de regadío que ocupe una superficie de dimensiones similares. Estos datos ponen en cuestión, al menos en este caso concreto, la principal crítica medioambiental que se realiza contra los campos de golf; una crítica que peca a menudo de generalización, ya que no suele considerar las circunstancias climáticas y ecológicas específicas que rodean a cada instalación (op. cit., pág. 6.1.1) ¹².
- En lo que se refiere a la modificación de la cubierta vegetal, la actuación realizada en Islantilla fue considerada como “positiva”, en términos generales, por el estudio de referencia, ya que para la construcción del campo se talaron árboles de especies de repoblación consideradas nocivas desde el punto de vista medioambiental. En concre-

¹¹ Actualmente, el campo de golf de Nuevo Portil está en proceso de obtención de la certificación ISO 14001.

¹² Según el estudio indicado, un campo de golf consume una cantidad de agua similar a la de una explotación de regadío de las mismas dimensiones (alfalfa o algodón), 10.000 m³/ha./año, sólo que con la diferencia de que el número de hectáreas de ese cultivo en Andalucía es muy superior al que suponen los campos de golf, además de las diferencias de ingresos y empleo que generan una actividad y otra (4.000 millones y 1.100 empleos, frente a 500 millones y 167 empleos) (op. cit., pág. 7.4.7).

to, se eliminaron 3.500 eucaliptos¹³, mientras que por el contrario se respetaron las especies autóctonas. Además, las modificaciones edafológicas y ecológicas se realizaron sobre una superficie pequeña del terreno, un 20% del total, y en algunos casos se han observado determinados beneficios para una parte de la fauna, puesto que se ha comprobado la reproducción de especies casi desaparecidas, o la utilización de la vegetación y las superficies de agua del campo como escala de paso por parte de especies migratorias (ibidem, pág. 7.2 y 7.3).

- Igualmente, la integración paisajística del equipamiento es valorada como “excelente” por el mismo estudio, debido a la adaptación del campo de golf a las condiciones del terreno (aprovechamiento de barrancos, respeto a la red fluvial, etc.), la protección de la vegetación tradicional, y el camuflaje de las instalaciones entre la masa forestal.

Como puede apreciarse, el informe es bastante benévolo con el campo de golf de Islantilla, lo cual se debe en buena medida a que se trata de un estudio pretendidamente incompleto, que sólo analiza los impactos generados por el equipamiento deportivo, pero no los producidos por los desarrollos urbanísticos y residenciales que acompañan a la instalación y que en el fondo constituyen el objetivo fundamental de la mayoría de las operaciones de esta naturaleza. De hecho, éste es casi con toda seguridad el principal problema territorial y medioambiental que se deriva de la proliferación de nuevos campos de golf en el litoral español: su utilización como excusa y como reclamo promocional para dar rienda suelta a nuevos desarrollos urbanísticos y residenciales.

Cuadro 6.10. Campos de golf y gestión medioambiental en la costa de Huelva: análisis de casos.

	ISLANTILLA	GOLF DUNAS DE DOÑANA
UBICACIÓN	■ Suelo urbanizable en zona forestal sobre acantilado fósil	■ Parcela de Suelo Urbanizable degradado en el núcleo de Matalascañas
DISEÑO	■ Adaptación a la morfología del terreno ■ Conservación red de barrancos (encauzamiento)	■ Adaptación a la morfología del terreno ■ Construcción de lagos con pequeñas playas para el anidamiento y desove de aves ■ Pendientes en dirección al mar para evitar evacuación de aguas hacia P. Nacional
RIEGO	■ Aguas del tramo final del río Carreras ■ Reutilización agua de las escorrentías	■ Agua procedente depuradora de Matalascañas (tratamiento terciario) ■ Optimización recursos hídricos (control humedad vegetación)
VEGETACIÓN	■ Tala de 3.500 eucaliptos ■ Respeto vegetación autóctona	■ Respeto vegetación autóctona (matorral mediterráneo y sabinas) ■ Limitación uso fertilizantes y plaguicidas químicos (métodos de lucha biológica)
CERTIFICACIONES	■ ISO 14001 ■ ISO 9001	■ Etiqueta Doñana 21

Fuente: elaboración propia a partir de GÓMEZ-LAMA, PRIEGO, RECIO y BERBEL, 1994; Fundación Doñana 21 y www.golfdunasdedonana.com.

Siguiendo el camino iniciado por la instalación de Islantilla, en el año 2000 abrió sus puertas el campo de golf Dunas de Doñana, localizado en el núcleo de Matalascañas, junto

13 En el caso concreto de los eucaliptos, el propio *Plan Forestal Andaluz* (CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA, 1989) preveía para la provincia de Huelva una reducción desde las 234.794 hectáreas existentes en 1988, a las 106.794 previstas para el horizonte del año 2048.

al Parque Nacional, y que es considerado en términos mediáticos como “el primer campo de golf ecológico de España”. A pesar de no existir esa calificación desde un punto de vista oficial, lo cierto es que dicho campo constituye una referencia a nivel medioambiental, puesto que su diseño final es fruto de múltiples reuniones entre los promotores, el ayuntamiento, la administración ambiental y las asociaciones de defensa de la naturaleza.

El resultado final de dicho proceso es un campo situado sobre una antigua parcela de suelos degradados, donde se ha respetado al máximo la morfología original del terreno, se ha reintroducido vegetación autóctona, se limita de forma estricta la utilización de plaguicidas en favor de los tratamientos de lucha biológica y, lo que es más importante, se ha establecido un sistema de riego mediante la utilización de aguas residuales recicladas procedentes de la depuradora de Matalascañas, además de articularse sistemas de optimización de los recursos hídricos (monitorización de la vegetación). Todo ello ha provocado que la administración ambiental y las propios colectivos ambientalistas dieran su visto bueno al proyecto (Patrónato del Parque Nacional, Estación Biológica de Doñana, WWF/Adena y Ecologistas en Acción), lo cual no es nada habitual para este tipo de instalaciones¹⁴.

Otro proyecto interesante es la futura operación de El Molinillo, en Cartaya, considerado por el propio ayuntamiento como un “campo de golf ecológico y rural”. Este se sitúa en una finca de carácter agrícola cercana a las marismas del río Piedras, y contempla el mantenimiento de parte de las actividades agrarias preexistentes, así como la plantación de especies de vegetación mediterránea y/o autóctona (pinos, olivos, palmeras, romero, tomillo, lentisco, etc.). La instalación, que se ubica en suelo no urbanizable, no se apoya en ningún tipo de edificación (ni viviendas ni hoteles), circunstancia que constituye una interesante novedad en la costa de Huelva y sobre la que habrá que estar atentos, para comprobar que no se trata de un mero artificio político.

2.4. Previsiones futuras y necesidades de ordenación

A pesar de la positiva lectura que se ha hecho de los efectos socioeconómicos de la actividad y a pesar de que se observa un creciente interés por controlar y reducir los impactos medioambientales que producen las instalaciones, existe una cuestión preocupante con relación al desarrollo de este tipo de equipamientos y que apunta a las desmedidas previsiones de crecimiento de la oferta planteadas por los municipios de la zona.

Si se analizan los instrumentos de planeamiento urbanístico en vigor y los avances de los documentos que están siendo revisados, se puede comprobar cómo se propone la construcción de trece nuevos campos y la ampliación de dos de los existentes. Esta apuesta decidida por el golf, tiene su justificación en el efecto cualificador que este tipo de equipamientos ejerce sobre los destinos turísticos, tanto en términos de oferta (diversificación y diferenciación), como en términos de demanda (captación de segmentos con elevada capacidad de gasto). Además, con dicha opción se pretende incrementar la “masa crítica” con la que cuenta la costa onubense, de cara a conformar y consolidar un destino turístico de golf con reconocimiento a nivel nacional e internacional.

14 El propio responsable de aguas continentales de WWF/Adena, Guido Schmidt, alababa el esfuerzo realizado por los promotores del campo de golf Dunas de Doñana para adaptar la instalación deportiva a los requerimientos ambientales que exige un entorno tan sensible como el del Parque Nacional de Doñana (Huelva Información, 18 de junio de 2000).

La mayoría de esas instalaciones están vinculadas a los nuevos proyectos de desarrollo urbano turístico actualmente en marcha o previstos, de manera que en muchas ocasiones se convierten en el principal reclamo promocional de la oferta inmobiliaria¹⁵, junto con las instalaciones náutico deportivas. De esta forma, actividades que en el pasado eran consideradas como la oferta turística de carácter complementario, cada vez más se constituyen en el producto turístico principal, además de otorgar un excepcional valor añadido a la oferta de alojamiento.

Cuadro 6.11. Nuevos equipamientos proyectados según el planeamiento urbanístico vigente y en proceso de revisión.

MUNICIPIO	CAMPOS	LOCALIZACIÓN	USOS VINCULADOS
ALMONTE	1	■ Proyecto La Higuera, al noroeste de la cabecera municipal de Almonte	■ Residencial de alto standing, hotelero, actividades ecuestres, casino, actividades en la naturaleza
MOGUER	1	■ Mazagón (Urbanización Castillo de la Luz)	■ Residencial, hotelero, comercial
PALOS FRONTERA	1	■ Mazagón	■ Residencial, hotelero
PUNTA UMBRÍA	2	■ Valle de las Yeguas ■ Parcela RT-1, cerca de la playa de La Bota	■ Hotelero ■ Residencial, escuela municipal de golf
CARTAYA (*)	3	■ Dehesa de las Yeguas ■ Nuevo Rompido ■ El Molinillo	■ Hotelero, residencial, centro hípico, naturalístico, ■ Residencial, hotelero ■ Deportivo
LEPE (*)	1	■ El Brezo	■ Hotelero, residencial
ISLA CRISTINA	2	■ PAU 1 El Marquesado ■ SUZ 2 Arroyo la Chirina	■ Hotelero, residencial, comercial ■ Hotelero, residencial
AYAMONTE	2	■ Costa Esuri ■ Isla Canela	■ Residencial, hotelero, náutico ■ Residencial, hotelero

Fuente: elaboración propia a partir del planeamiento urbanístico vigente e información sobre el planeamiento en revisión. (*) Tanto en Cartaya como en Lepe se plantea también la ampliación de dos de los campos existentes: el de Nuevo Portil y el de Islantilla.

Lo que se pone en cuestión de los planteamientos municipales expuestos es la dimensión de las previsiones o, más bien, el ritmo de ejecución de las instalaciones previstas. Si se materializan las expectativas existentes, en los próximos cinco años se crearán en la costa de Huelva el doble de campos de golf de los que se han construido en los últimos quince años. Estas proyecciones, un tanto desproporcionadas, han hecho saltar la alarma de los colectivos ecologistas y de la propia administración regional.

Así, Ecologistas en Acción de Huelva solicitó a mediados de 2004 una moratoria en la creación de nuevas instalaciones y ha pedido que se aceleren los trámites conducentes a la aprobación de un decreto sobre campos de golf, en el que viene trabajando la Junta de Andalucía desde el año 2003¹⁶. Mayor trascendencia que las quejas manifestadas por los ecologistas, tienen las determinaciones establecidas en el *Plan de Ordenación del Litoral Occidental de*

15 Sirvan de ejemplo las numerosas promociones inmobiliarias estrechamente vinculadas al campo de golf que existen tanto en Islantilla (apartamentos Atlántica Golf, La Vereda Golf, Las Cumbres 7 o Palo Verde), como en Isla Canela (apartamentos Golf Isla Canela, Residencial Azagra, etc.).

16 Los ecologistas exigen que se impida la excesiva concentración de campos en un mismo municipio, que se prohíba la ocupación de zonas de valor natural por parte de las instalaciones, que se evite la generación de nuevos desarrollos urbanísticos alrededor de los campos, o que se regulen de forma más estricta los impactos

Huelva, documento que dedica una atención especial a las condiciones que han de reunir los nuevos campos de golf que se construyan en el ámbito.

Básicamente, el plan trata de evitar que los campos de golf proyectados en suelo urbanizable turístico sean utilizados como pretexto para ejecutar de forma prioritaria desarrollos de tipo residencial. Para evitar este tipo de situaciones, en las que habitualmente se antepone el negocio inmobiliario al equipamiento turístico deportivo, el documento exige que se construya previamente el campo de golf y las instalaciones hoteleras, como requisito indispensable para la concesión de licencias para usos residenciales.

Mapa 6.1. Localización de la oferta para la práctica del golf en la costa de Huelva: instalaciones existentes y previsiones futuras.



Fuente: elaboración propia.

Igualmente, el plan establece otra serie de normas para los campos de golf que se consideren de interés público en suelo no urbanizable. En estos casos, las determinaciones explicitan la imposibilidad de desarrollar usos residenciales vinculados al campo, aunque sí se permite la construcción de club social, instalaciones deportivas anexas, servicios de restauración e infraestructura hotelera, siempre bajo unas condiciones muy precisas en cuanto a dimensiones, altura de los edificios, morfología, etc.¹⁷

ambientales que puedan producirse (abastecimiento y evacuación de agua, uso de plaguicidas y fertilizantes, introducción de especies vegetales exóticas con alto consumo de agua, etc.).

17 En el caso por ejemplo de los hoteles, su capacidad no ha de ser superior a 100 plazas, deben localizarse a una distancia superior a 1,5 Km. de los núcleos de población, no pueden tener más de dos plantas o siete metros de altura, el estilo arquitectónico ha de propiciar su integración en el paisaje, y en ningún caso se podrán reconvertir las plazas hoteleras en residenciales por cese de la actividad empresarial.

En definitiva, tal y como señalaban VERA y TORRES ALFOSEA (1999, pág. 166), el tema clave en relación a la proliferación de los campos de golf reside en “establecer unos límites racionales a este tipo de oferta y su utilización como pretexto para promociones inmobiliarias”. Este planteamiento se ajusta perfectamente a la situación existente en la costa onubense, donde parece necesario reforzar el modelo de Golf Resort con vocación turística, frente a la tipología predominante del Golf Urbanización, al mismo tiempo que se ha de continuar trabajando para garantizar una adecuada gestión medioambiental de las instalaciones.

3. LA OFERTA NÁUTICO RECREATIVA: INSTALACIONES Y SERVICIOS TURÍSTICOS

3.1. Planteamientos generales y organización del sector en Andalucía

Las actividades náutico recreativas constituyen, junto con la práctica del golf, el grueso de la oferta turística complementaria de que dispone actualmente la costa de Huelva, afirmación que casi podría generalizarse para la mayor parte del litoral turístico andaluz. Por lo tanto, a la construcción de campos de golf, se une la creación de instalaciones náuticas como principal estrategia para incrementar las repercusiones socioeconómicas de la actividad turística y transformar la imagen de los destinos litorales. Esta decisión de fomentar las infraestructuras náutico deportivas, se justifica por parte de administraciones y empresarios en virtud de cuatro argumentos que se repiten continuamente (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:2):

- Se trata de operaciones que pueden ejercer un importante efecto cualificador sobre determinados destinos, especialmente aquéllos que requieren iniciativas de reconversión, tanto sectoriales como urbanísticas.
- Se trata de equipamientos que contribuyen a diversificar la oferta turística de los destinos litorales, así como también pueden incidir en la diferenciación de los mismos.
- Se trata de iniciativas que se adaptan a las nuevas tendencias de la demanda turística, cada vez más interesada por practicar modalidades de ocio activo y que impliquen un contacto directo con la naturaleza.
- Se trata de infraestructuras y servicios que atraen a segmentos de la demanda de elevado nivel socioeconómico y alta capacidad de gasto¹⁸.

Los argumentos señalados no hacen más que reforzar la hipótesis de que las infraestructuras y las actividades náutico recreativas adquieren una importancia estratégica de cara a la diversificación y la cualificación de los destinos turísticos litorales, planteamiento que no ha pasado inadvertido para la administración andaluza, que ha realizado un enorme esfuerzo en

18 Según el *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003), el 30% de los usuarios de los puertos deportivos ubicados en Andalucía son empresarios, mientras que el 23% son profesionales y técnicos superiores. Con respecto al gasto medio diario, éste oscila entre los 90 y los 120 euros.

los últimos quince años dirigido a ampliar y adecuar la oferta portuaria de carácter deportivo a una demanda en constante crecimiento y cada vez más exigente.

La transferencia de las competencias sobre este tipo de infraestructuras (a partir de 1983) y, sobre todo, la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA)¹⁹, han sido circunstancias decisivas para construir nuevos equipamientos en zonas donde apenas existía este tipo de oferta e inducir una nueva demanda que, aunque en fase todavía emergente, está consolidando las actividades náuticas en áreas litorales donde hasta hace poco tenían un carácter residual, como por ejemplo la costa atlántica andaluza (DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO y TURISMO DE ANDALUCÍA, 1993; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 2003:2).

En este proceso reciente de ampliación y mejora de la oferta náutico recreativa a nivel regional, se han tenido muy en cuenta aspectos tales como el diseño de las instalaciones y su tratamiento del dominio público, el nivel de integración de las actuaciones en el tejido urbano circundante, o el modelo de gestión de las infraestructuras y los servicios, de manera que se asegure la defensa del interés colectivo, frente a la visión estrictamente privada que predominaba en las operaciones ejecutadas en décadas anteriores y que se ubicaron preferentemente en la costa mediterránea andaluza²⁰.

19 El Parlamento de Andalucía aprobó la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA) mediante la Disposición Adicional Décima de la Ley 31/1991, de 28 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992. Su fin último es la mejora de la gestión y explotación de las infraestructuras portuarias bajo competencia de la Comunidad Autónoma.

20 La mayoría de las instalaciones náutico deportivas construidas durante las décadas de los setenta y los ochenta están vinculadas a operaciones inmobiliarias, que aprovechan la autorización recibida para realizar una ocupación privada de espacios públicos: "por su propia naturaleza, la construcción de puertos deportivos trae consigo la ocupación privada de zonas de dominio público correspondientes a la zona marítimo terrestre y aguas interiores, hecho que se ve reforzado por el diseño de buen número de instalaciones en las cuales la ordenación de los edificios forma una barrera que acentúa la segregación del puerto respecto al entorno circundante" (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1987, pág. 23).

Cuadro 6.12. El traspaso de competencias en materia de puertos y la evolución de la política autonómica, con especial referencia a las instalaciones náutico-recreativas.

	DESARROLLO COMPETENCIAL Y NORMATIVO	EVOLUCIÓN DE LA POLÍTICA PORTUARIA AUTONÓMICA
1983	La Junta de Andalucía inicia el desarrollo de sus competencias en materia de puertos, recibiendo el traspaso de 27 instalaciones portuarias (R.D. 3137/1983)	Recuperación de la funcionalidad básica de los puertos regionales, conformando una red de puertos pesqueros y deportivos: ■ Fuerte esfuerzo inversor en infraestructuras para la adecuación de las instalaciones transferidas y la construcción de nuevos puertos.
1988	La Ley 8/1988 de Puertos Deportivos de Andalucía regula la construcción y explotación de puertos deportivos, como competencia exclusiva de la Junta de Andalucía.	■ Diseño de una red territorialmente equilibrada de puertos pesqueros y deportivos, adecuando la plataforma portuaria a la actividad pesquera y otorgando dimensión regional a la oferta náutico-recreativa.
1992	Se constituye la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (Decreto 126/1992) como órgano específico de la Consejería de Obras Públicas y Transportes para la gestión de las competencias portuarias atribuidas a la Comunidad Autónoma.	Orientación hacia la prestación de un servicio integral con proyección socioeconómica y territorial: ■ Esfuerzo inversor concentrado en el desarrollo de equipamientos y servicios de calidad. ■ Notable incremento en la dotación de recursos humanos y materiales. ■ Explotación directa de las nuevas infraestructuras y servicios náutico-recreativos construidos por la Junta de Andalucía a través de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.
1995	Son transferidos a la Junta de Andalucía otros cuatro puertos, hasta entonces de titularidad estatal: Ayamonte, Punta Umbría, Rota y Bonanza (R.D. 1407/1995).	
1997	La Ley 62/1997, de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, atribuye a la Junta de Andalucía capacidad de participación en la planificación y gestión de los puertos de interés general de ámbito andaluz.	

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2004:2.

A pesar de las cautelas observadas y a pesar de los beneficios socioeconómicos y sectoriales que puede garantizar este tipo de operaciones, la construcción de un equipamiento de esta naturaleza siempre será una decisión polémica, debido a la existencia de una serie de problemas de diversa índole que tradicionalmente han estado y continúan estando asociados a los mismos (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1987 y 1992; MULERO, 1999; VERA, 2005:2):

- La negativa incidencia sobre el medio natural (alteración de la dinámica litoral, modificación del medio marino y de la calidad de las aguas, reducción de la productividad biológica, etc.).
- La ocupación generalizada de amplias zonas del dominio público marítimo terrestre (DPMT) y su privatización encubierta en no pocas ocasiones.
- Los efectos derivados de la escasa o inadecuada integración urbanística de los puertos en los entornos urbanos.
- La evidente relación de muchas de estas intervenciones con operaciones especulativas ligadas a promociones inmobiliarias.
- La problemática existente con relación a la tramitación y el otorgamiento de concesiones y autorizaciones (continuas modificaciones de los proyectos iniciales, concesión

indiscriminada e injustificada de prórrogas, transmisión a terceras personas de bienes revertibles –atraques o locales–, etc.);

- Y, por último, los conflictos jurídicos que surgen de la concurrencia de competencias que ostentan la administración central, la autonómica y la local, sobre los espacios portuarios.

En el caso de Andalucía, algunos de estos problemas se pueden abordar actualmente de una manera más directa y decidida, una vez que la situación legal y competencial de la actividad ha quedado aclarada²¹, del mismo modo que la organización y gestión del sector han sido encomendadas a la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), perteneciente a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

En esa misma línea, no se puede obviar el gran esfuerzo financiero e inversor realizado por la administración regional en materia de infraestructuras náutico deportivas (138 millones de euros durante el período 1984-2004), lo cual supone un 38% del total de las inversiones realizadas en el sistema portuario andaluz, cifra que se sitúa por encima de otras partidas importantes, como las obras de accesibilidad, abrigo y equipamientos generales (33%), las infraestructuras pesqueras (26%), o las comerciales (3%). Tal circunstancia se explica, fundamentalmente, por la situación de partida desfavorable que presentaban las instalaciones náutico deportivas y la necesidad de incidir desde la administración sobre el desarrollo de este tipo de oferta.

Una vez construidas las nuevas infraestructuras y ampliada la oferta, lo que constituyó la principal tarea de la EPPA durante sus primeros años de actividad, la empresa se centrará a finales de la década de los noventa en la consolidación de su estructura organizativa, la optimización de los sistemas de gestión, la creación y mejora de equipamientos en las infraestructuras ya existentes, el incremento de la calidad de los servicios prestados y su certificación, y el desarrollo de instrumentos de planificación para los puertos (Planes de Utilización y Planes Especiales de Ordenación).

Cuadro 6.13. Inversiones en puertos de la administración andaluza (en millones de euros).

PROGRAMA	1984-1993	1994-2003	1984-2003	% INVERSIÓN
Infraestructuras y equipamientos generales	68,8	52,8	121,7	33
Infraestructura pesquera	38,2	59,2	97,4	26
Infraestructura náutico recreativa	88,3	49,7	138,0	38
Infraestructura tráfico comercial	0,2	9,7	9,9	3
TOTAL	195,5	171,4	366,9	100

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2004:2.

Éstas han sido las líneas de acción desarrolladas por la empresa pública durante los últimos años, hasta llegar al momento actual, en el que de nuevo se vislumbra una crisis de cre-

21 La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencias exclusivas, según el artículo 13 del Estatuto de Autonomía, en aquellos puertos que no son de Interés General del Estado (básicamente los de tipo pesquero y deportivo). Las primeras transferencias tuvieron lugar mediante el R.D. 313/1983, de 25 de agosto, y han continuado hasta 1999. En materia legislativa son destacables la Ley 6/1986, de 5 de mayo, sobre Determinación y Previsión de Tarifas y Cánones en Puertos e Instalaciones Portuarias de la C. A. de Andalucía, y la Ley 8/1988, de Puertos Deportivos de Andalucía, que regula la construcción y la explotación de estas infraestructuras.

cimiento, puesto que se observa una situación de saturación de las instalaciones en muchos tramos del litoral andaluz. Esta circunstancia hace previsible la necesidad de incrementar la oferta en los próximos años, siempre sobre la base de intentar optimizar el aprovechamiento de las infraestructuras existentes, ampliar su capacidad y, sólo en última instancia, construir nuevos puertos en tramos de costa donde se constate un déficit de instalaciones y siempre que se asegure la generación de un impacto ambiental mínimo.

3.2. Las instalaciones náutico recreativas de la costa de Huelva: características, actuaciones recientes y repercusiones socioeconómicas y territoriales

El análisis y la evaluación de las actividades náutico recreativas en el litoral de Huelva, tiene como punto de partida obligado el estudio realizado por la empresa INITEC en 1985 para la Junta de Andalucía²², en el que se hacía un diagnóstico detallado de las necesidades de este tipo de instalaciones en la costa andaluza y se realizaban una serie de propuestas concretas, de las que se desprendía una situación claramente deficitaria del litoral atlántico en lo que respecta a este tipo de infraestructuras²³.

Como respuesta al diagnóstico realizado, uno de los objetivos que guiará la política de la Junta de Andalucía en materia portuaria, será el de “equilibrar la oferta de instalaciones náutico deportivas, ampliando las dotaciones del sector atlántico, y tratando de compensar una actividad fuertemente determinada por la iniciativa privada, que ha favorecido la concentración de instalaciones en las áreas más dinámicas del litoral mediterráneo” (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1992, pág. 20).

De este modo, gran parte de las inversiones realizadas por la administración regional en el período 1989-1995 (más de 100 millones de euros), se destinaron a la construcción y acondicionamiento de nuevas instalaciones en la costa atlántica andaluza, además de la modernización de las ya existentes. Las infraestructuras ejecutadas en Mazagón e Isla Cristina, junto con las adecuaciones y mejoras cualitativas operadas en Ayamonte y El Rompido, supusieron el esbozo de un sistema provincial compuesto por una oferta amplia y variada, conformada por siete puertos y 1.500 atraques. Este sistema se ha completado recientemente con la construcción de una nueva dársena deportiva en régimen de concesión en Isla Canela (2001) y la habilitación de nuevas instalaciones náutico recreativas en Punta Umbría (2003).

22 *Criterios para resolver la demanda de instalaciones náutico deportivas en el litoral andaluz*, INITEC, Madrid, 1985.

23 En este sentido se expresa la *Primera Memoria de Gestión de la EPPA 1993-1995*, al referirse a la situación de partida de Andalucía en materia de puertos (pág. 34): “el año 1983, cuando se reciben las transferencias, muestra una fuerte concentración de puertos deportivos en el litoral mediterráneo andaluz, que se justifica por el dinamismo de la actividad turística en esta área. Como consecuencia de estas tendencias, el litoral atlántico andaluz se encontraba en una situación fuertemente deficitaria, que perjudicaba al ejercicio de la actividad náutico deportiva y dejaba de lado el aprovechamiento de claras oportunidades para el apoyo al desarrollo turístico de una parte importante del litoral andaluz”.

Cuadro 6.14. Proceso configuración de la red de instalaciones náutico recreativas de la provincia de Huelva.

Año/Período	Acontecimientos y actuaciones más destacables
1983	Se recibe el traspaso de las instalaciones portuarias de Isla Cristina, El Terrón, El Rompido y Sanlúcar del Guadina (puertos con funciones fundamentalmente pesqueras).
1991-1994	Se construye el nuevo puerto deportivo de Mazagón. Se crean nuevas dársenas y zonas de uso náutico-deportivo en el puerto de Isla Cristina
1995	Son transferidos a la Junta de Andalucía los puertos de Ayamonte y Punta Umbría.
1995-2003	Se completa el equipamiento de los puertos deportivos gestionados directamente: edificios de servicios, locales comerciales e industriales, varaderos y equipos. Se realizan actuaciones de integración urbana.
1998-2003	Se reconvierte a usos recreativos la dársena de Ayamonte. Se habilitan nuevas instalaciones náutico-recreativas en Punta Umbría. Se construyes una nueva dársena deportiva en Isla Canela (en concesión).

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2004:2.

Todo ello pone de relieve la existencia de una red de instalaciones suficientemente diversificada, con infraestructuras de distinto tipo, correspondientes a diferentes periodos y dotadas con servicios especializados, lo cual aumenta las posibilidades de captación de segmentos de mercado variados, tal y como puede deducirse de la información expuesta en los siguientes cuadros.

Cuadro 6.15. Características de los puertos con funciones deportivas de la provincia de Huelva.

Puerto	Funciones principales	Tipo gestión	Zona servicio agua m ²	Zona servicio tierra m ²	Tipo instalación	Puestos amarre	Eslora máx. mts.	Calado máx. mts.
Ayamonte	Comercial, pesquero, deportivo	Directa EPPA	72.000	84.000	Dársena y fondeadero	173	32	3,5
Isla Canela	Deportivo	Concesión	-	-	Dársena	231	12	2,5
Isla Cristina	Pesquero, deportivo, comercial	Directa EPPA	27.135	23.988	Dársena	204	22	2
El Terrón	Pesquero (deportivo)	Directa EPPA	20.609	52.551	Fondeadero	63	-	1,20
El Rompido	Deportivo, refugio pesquero	Directa EPPA	53.542	10.178	Fondeadero	150	-	4
Punta Umbría	Pesquero, deportivo	Directa EPPA	12.880	1.228	Fondeadero	197	12	6
Mazagón	Deportivo	Directa EPPA	120.000	122.000	Puerto deportivo	498	20	4
Huelva	Comercial, pesquero, deportivo	APH	92.890	15.385				
Sanlúcar Guadiana	Deportivo	Directa EPPA	7.479	2.343	Fondeadero	-	-	2

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, 2005.

Cuadro 6.16. Servicios más destacables de los puertos deportivos de la provincia de Huelva.

Puerto	Servicios destacables
Ayamonte	Club náutico, coches de alquiler y taxis, accesos informatizados
Isla Canela	Club náutico, bar restaurante, centro comercial, venta y alquiler de material náutico, pistas deportivas, paseos en barco, rampas, travel lift.
Isla Cristina	Escuela de vela y deportes náuticos, bar restaurante, coches de alquiler y taxis, rampas, travel lift, marina seca, varadero, locales comerciales, lavandería, duchas, accesos informatizados.
El Terrón	Rampas y grúa.
El Rompido	Rampas.
Punta Umbría	Coches de alquiler y taxis, duchas.
Mazagón	Escuela de vela y deportes náuticos, club náutico, bar restaurante, coches de alquiler y taxis, rampas, travel lift, varadero, locales comerciales, lavandería, duchas, accesos informatizados.
Sanlúcar Guadiana	Rampas, varadero.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, 2005.

Hay que destacar que la labor que desarrolla la EPPA no se limita a la construcción y puesta en servicio de las instalaciones náutico recreativas, sino que tiene una permanencia en el tiempo a través de la realización de continuas inversiones y actuaciones, con las que se tratan de alcanzar los objetivos generales marcados por la Junta de Andalucía en materia portuaria: consolidar y mejorar los resultados de los puertos adscritos a la C. A. de Andalucía, coadyuvar mediante la prestación de servicios públicos de orden diverso al desarrollo de los sectores socioeconómicos fundamentales para el litoral andaluz (entre ellos el turismo), incidir positivamente sobre el hinterland de los puertos, y potenciar las economías municipales y comarcales (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2004:2). La concreción de estos principios se hace tangible a través de las actuaciones portuarias desarrolladas por la EPPA en los últimos años y que en el caso de la costa de Huelva se localizan fundamentalmente en los puertos deportivos de Mazagón, Punta Umbría, Isla Cristina y Ayamonte, tal y como puede comprobarse en el cuadro que se adjunta.

Cuadro 6.17. Principales actuaciones en puertos deportivos de la costa de Huelva. Período 1999-2003.

Puerto	Actuaciones	Período
Ayamonte	Puesta en funcionamiento dársena deportiva	1999
	Pavimentación	1999
	Sistemas de seguridad y control de acceso	1999
	Ordenación y urbanización	1999
	Proyectos de construcción de edificios	2000
	Construcción pantalán de combustible	2000
	Trabajos de urbanización	2003
Isla Canela	Inicio de la obras de la marina	1999
	Continuación obras	2000
	Apertura de la instalación	2001
Isla Cristina	Ordenación y urbanización	1999
	Mejora de varaderos	1999
	Segunda fase de pañoles	1999
	Conclusión de pañoles	2000
	Mejora y ampliación equipamientos en varaderos	2000
	Obras de balizamiento	2000
	Edificio de autoridad portuaria en el casco urbano	2000
	Nuevos sistemas de control de pantalanes	2001
	Dragado del canal del río Carreras	2002
Trabajos de urbanización	2003	
El Terrón	Estudios de aprovechamiento de abrigo e infraestructura portuaria	2000
El Rompido	Urbanización y cerramiento	1999
	Estudios de aprovechamiento de abrigo e infraestructura portuaria	2000
Punta Umbría	Ordenación y urbanización	1999
	Proyecto de retranqueo de cerramiento	1999
	Estudios de aprovechamiento de abrigo e infraestructura portuaria	2000
	Construcción de capitanía y servicios	2003
	Nuevas instalaciones de pantalanes para flota deportiva	2003
Mazagón	Sistemas de seguridad y control de acceso	1999
	Mejora de varaderos	1999
	Terminación de servicios y pañoles	1999
	Cerramiento de zona colindante	1999
	Construcción naves industriales	2000
	Construcción locales comerciales	2000
	Mejora y ampliación equipamientos en varaderos	2000
	Reparación de vial del dique de abrigo de Mazagón	2001
	Construcción de locales comerciales y talleres	2001
	Trabajos de urbanización	2001

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Esas actuaciones certifican que la inversión global realizada en los puertos de la costa de Huelva durante el período 1997-2003 se acerca a los 27 millones de euros, casi un 30% del presupuesto total de la EPPA para esos años (véase el cuadro 6.18). La distribución de las inversiones por puertos demuestra la importancia otorgada a las instalaciones náutico recreativas de Isla Cristina, Ayamonte, Punta Umbría y Mazagón, precisamente las de mayor capacidad de atraques de las gestionadas directamente por la EPPA, que concentran el 96% de la inversión realizada en Huelva en ese mismo período (25 millones de euros aproximadamente).

La rentabilización de estas cuantiosas inversiones resulta difícil a corto plazo, pero es de esperar que los efectos directos generados (en términos de captación de ingresos, generación de empleo y aumento del atractivo turístico), así como los de carácter indirecto (sobre las industrias locales auxiliares y el desarrollo de actividades complementarias), justifiquen la apuesta decidida por esta modalidad turística y el enorme esfuerzo público efectuado²⁴.

Cuadro 6.18. Inversiones certificadas por puertos (en euros). Período 1997-2003.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Ayamonte	279.500	1.841.032	1.339.499	196.200	648.666	1.124.769	178.357
Isla Cristina	962.719	1.362.578	1.547.558	1.228.841	1.853.899	1.435.899	723.596
El Terrón	13.895	42.611	24.280	36.463	71.983	187.563	4.210
El Rompido	213.094	18.649	69.362	38.164	5.577	8.732	2.440
Punta Umbría	128.292	269.175	833.651	1.015.620	1.645.517	987.478	1.143.147
Mazagón	1.438.714	1.260.045	894.029	695.593	462.562	14.774	63.551
Sanlúcar Guadiana	35.369	83.444	70.913	119.709	16.389	-	-
Total Puertos Huelva	3.071.583	4.877.534	4.779.292	3.330.590	4.704.593	3.759.215	2.115.301
Total Andalucía	13.784.597	16.929.765	15.539.179	18.100.657	12.467.497	12.470.055	8.487.914

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Según información de la EPPA, la gestión y explotación comercial de los puertos deportivos ha dado resultados positivos en la mayoría de las instalaciones gestionadas directamente por la empresa. Entre ellas destaca la gran actividad observada en los puertos de Isla Cristina y Mazagón, con una tendencia creciente en cuanto a la demanda de atraques, hasta el punto de que en los meses de mayor ocupación (julio y agosto), se supera la capacidad de acogida de los mencionados equipamientos.

A los ingresos obtenidos por las tarifas de los atraques, hay que sumar los provenientes de autorizaciones, concesiones y utilización de locales comerciales, más los originados directa o indirectamente por el consumo de los turistas y que son más difíciles de cuantificar. En el caso del área de estudio, los ingresos directos se pueden acercar a los seis millones de euros anuales, esto por supuesto sin contar con los efectos inducidos del consumo turístico regular (alojamiento y gasto extrahotelero). Si a ello se añade el empleo generado, en torno a los 150 puestos de trabajo directos vinculados a los servicios que ofrecen los puertos, se obtiene una primera aproximación a los efectos socioeconómicos producidos por estas instalaciones²⁵.

24 Sirva de referencia el Plan Plurianual de Actuaciones de la EPPA 1997-2000, que supuso una inversión global de 72 millones de euros, de los que casi el 50% se destinaron a las infraestructuras náutico deportivas, especialmente aquéllas ubicadas en la costa atlántica andaluza (Huelva y Cádiz).

25 El cálculo se ha realizado tomando como referencia la información ofrecida por la EPPA (2004), según la cual los ingresos medios generados por cada atraque se aproximan a los 4.000 euros anuales. Si a ello se añaden los ingresos obtenidos por autorizaciones, concesiones y alquiler de locales comerciales, el resultado supera ampliamente ese montante de seis millones de euros. Con respecto al empleo, la misma fuente estima que se crean entre seis y diez puestos de trabajo directos en cada puerto, por cada 100 atraques.

Cuadro 6.19. Número medio de embarcaciones durante los meses de enero y agosto en puertos deportivos de Huelva. Años 1995-2004.

	Ayamonte		Isla Cristina		Mazagón		Punta Umbría	
	Enero	Agosto	Enero	Agosto	Enero	Agosto	Enero	Agosto
1995	-	-	78	176	253	327	-	-
1996	-	-	109	179	294	359	-	-
1997	-	-	125	196	317	393	-	-
1998	-	87	164	193	325	399	-	-
1999	77	111	148	182	346	444	-	-
2000	82	122	156	167	382	431	-	-
2001	97	127	174	208	394	484	-	-
2002	109	138	196	209	446	496	-	74
2003	117	152	203	208	450	499	37	96
2004	129	162	207	209	457	518	73	167
Incremento 1995/2004	67,53	86,20	165,38	18,75	80,63	58,41	97,29	125,67

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Cuadro 6.20. Gestión del dominio público: concesiones y autorizaciones. Años 1996-2003.

Puerto	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Ayamonte	12	10	10	9	9	10	9	9
Isla Cristina	10	12	21	23	24	23	21	24
El Terrón	7	8	8	9	9	9	7	9
El Rompido	2	1	1	1	2	2	3	3
Punta Umbría	6	5	10	9	9	8	8	7
Mazagón	5	11	11	10	12	18	18	17
Sanlúcar Guadiana	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Huelva	42	47	61	61	65	70	66	69
Total Andalucía	202	213	248	249	264	320	335	335

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Las positivos resultados económicos obtenidos y las buenas perspectivas de cualificación turística auspiciadas, tanto en los ámbitos sobre los que se han ejecutado nuevas operaciones (Isla Cristina o Mazagón), como en el caso de las instalaciones tradicionales remodeladas (Ayamonte o Punta Umbría), no ocultan los efectos negativos que algunas de estas infraestructuras tienen para la dinámica natural de la costa, el crecimiento y la ordenación urbanística de los núcleos, o la integridad del dominio público marítimo terrestre (MULERO, 1999; VERA, 2005:2; GREENPEACE, 2001-2005). Aunque a decir verdad, en el caso de la costa onubense no se puede afirmar que las infraestructuras náutico deportivas sean las principales responsables de la modificación de la dinámica litoral, ya que se trata de operaciones de escaso calado ingenieril (caso del fondeadero de El Rompido), o de construcciones apoyadas sobre la base de infraestructuras pesqueras preexistentes (Ayamonte, Punta Umbría o Isla Cristina).

Sí resulta más polémica la actuación del puerto deportivo de Mazagón, que solapado tras el espigón del puerto de Huelva y afectado por las modificaciones del tránsito sedimentario costero, se ve obligado a realizar continuos dragados para aumentar el calado de sus

fondos²⁶. Igualmente ha recibido críticas importantes la construcción de la Marina de Isla Canela, ubicada en un ámbito especialmente dinámico y frágil, conformado por la red de caños que articulan las marismas asociadas a la desembocadura del río Carreras.

En otro orden de cosas, en lo que se refiere a la ordenación de los usos portuarios y la integración urbanística de las infraestructuras en los núcleos circundantes, los puertos cuentan con dos importantes instrumentos de planificación: los Planes de Utilización y los Planes Especiales de Ordenación. Los primeros han sido elaborados y aprobados para la totalidad de los puertos deportivos gestionados por la EPPA y tienen entre sus funciones el análisis físico y funcional de cada puerto, el estudio de la demanda de actividades, y la propuesta de las intervenciones que deben ser abordadas a corto, medio y largo plazo.

Por su parte, los Planes Especiales de Ordenación han estado redactándose y tramitándose en estos últimos años, y han planteado mayores problemas de elaboración debido a la complejidad y la dificultad de los temas que abordan. Se trata de auténticos instrumentos de carácter urbanístico que tienen importantes repercusiones sobre el modelo de ordenación urbana municipal, ya que tratan aspectos como la definición de los usos susceptibles de implantarse en los puertos, las ordenanzas que regulan esos procesos, la ordenación de los accesos, o el cerramiento del recinto. A finales de 2006 se encontraban aprobados los Planes Especiales de Ordenación de los puertos de Mazagón, El Terrón, El Rompido e Isla Cristina, y quedaban por tramitarse los de Ayamonte, Isla Canela y Punta Umbría.

3.3. Balance de la situación actual y perspectivas futuras

El *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003), ofrece un interesante diagnóstico del sector, en el que se destacan las grandes potencialidades que la costa onubense ofrece para el desarrollo de actividades turísticas basadas en los recursos náuticos. En este sentido, el citado documento señala una serie de fortalezas que justifican tal afirmación: las magníficas condiciones naturales que presenta el litoral de Huelva para disfrutar de las actividades náuticas (rasgos climáticos, características morfológicas, valores paisajísticos, etc.), la amplia tradición náutica con la que cuentan los núcleos costeros, o la existencia de una interesante red de infraestructuras náutico deportivas que constituyen la base imprescindible para la realización de las mencionadas actividades.

No obstante esta valoración general claramente positiva y que hace albergar importantes expectativas, el Plan Estratégico no ahorra esfuerzos en identificar también las debilidades que presenta el subsector y que se resumen básicamente en las siguientes reflexiones y constataciones:

- A pesar de la existencia de infraestructuras portuarias de diverso tipo, que ofrecen amplias posibilidades para la realización y el disfrute de actividades náutico recreativas, resulta evidente la escasez de productos turísticos elaborados tomando como base

26 Hay que subrayar que el puerto deportivo de Mazagón no constituye el principal factor de desequilibrio de la dinámica litoral del sector oriental de la costa onubense, sino que esa responsabilidad recae sobre el espigón del puerto de Huelva, con el que se trata de proteger la entrada a una infraestructura con funciones principalmente comerciales y pesqueras.

dichas infraestructuras, a excepción de las tradicionales iniciativas de algunas pequeñas empresas y asociaciones deportivas de ámbito local²⁷.

- En relación con lo anterior, también se observa una débil o nula articulación de las infraestructuras y los servicios náutico recreativos con la oferta de alojamiento de la zona y con otros recursos y actividades turísticas complementarias, con las que se podrían desarrollar sinergias productivas y comerciales interesantes.
- En otro orden de cosas, se advierte que existen pocas instalaciones especializadas y diseñadas expresamente para el desarrollo de actividades náutico recreativas y deportivas (a excepción de los equipamientos de Mazagón e Isla Canela), ya que la mayoría de las existentes tienen un carácter secundario y complementario con respecto a la actividad principal a la que dan servicio los puertos: la pesca.
- Otra de las debilidades que presentan las instalaciones náutico recreativas es que se trata de infraestructuras que ofrecen fundamentalmente servicios de carácter funcional (atraques, transporte, abastecimiento de combustible, reparaciones, limpieza, etc.), pero que ofrecen escasos servicios de tipo complementario que aumenten el atractivo de las instalaciones y generen mayores ingresos (servicios de restauración, establecimientos comerciales, actividades recreativas y de ocio, oferta formativa, etc.).
- Una característica especialmente relevante de las instalaciones náutico recreativas del litoral onubense es que están orientadas y son utilizadas mayoritariamente por la demanda turística de tipo residencial (aquella que veranea en viviendas propias o de alquiler), lo cual explica el marcado funcionamiento estacional de la actividad; mientras tanto, escasean los esfuerzos de promoción y comercialización dirigidos a la demanda turística más comercial (la que se aloja en establecimientos reglados) y que traten de rentabilizar las infraestructuras fuera de la temporada estival²⁸.
- Finalmente, el documento resalta el enorme protagonismo de la administración pública en la construcción y la gestión de las instalaciones y los servicios náutico deportivos, mientras que por el contrario se observa una débil participación de la iniciativa privada en el desarrollo de proyectos y en la organización de actividades y eventos relacionados con los recursos náuticos.

La mayoría de las características y dinámicas que acaban de ser señaladas están tratando de ser modificadas en la actualidad, mediante el desarrollo de nuevas iniciativas que redunden en una mayor especialización turística de las instalaciones y en el incremento de los beneficios socioeconómicos que éstas pueden generar, si se aprovechan mejor sus posibilidades.

27 Sirvan de ejemplo las actividades náuticas y deportivas ofertadas por diversas entidades como el Centro Turístico de Buceo S.C.A. y los Servicios Náuticos de la Ría del Piedras (ambas en Cartaya), o el Aula Marina de El Terrón y la Fundación de Estudios Marinos (ubicadas en Lepe). A ellas habría que añadir los paseos en barco organizados por empresas como Transguadiana (ruta fluvial entre Ayamonte y Sanlúcar del Guadiana), Turismar S.A. (excursiones en canoa por la ría de Punta Umbría) o el Charrán del Piedras S.A. (paseos por la ría del Piedras).

28 Un segmento de mercado especialmente interesante y al que empiezan a dirigirse algunas acciones promocionales, es el de los turistas noreuropeos y centroeuropeos que puedan estar interesados en el hibernaje de sus embarcaciones en instalaciones portuarias del sur de Europa, donde las condiciones climáticas ofrecen mayores posibilidades para realizar actividades recreativas y deportivas al aire libre durante el período invernal.

En ese sentido, destaca por encima de todo la reciente creación de la Estación Náutica de Isla Cristina, entidad constituida por la asociación de diversas empresas que tratan de combinar una amplia y variada oferta de actividades basadas en los recursos náuticos, junto con el ofrecimiento de servicios de alojamiento y otros productos complementarios. Lo más interesante de esta iniciativa es que se da un paso cualitativo importante, en el sentido de ofrecer productos y paquetes turísticos elaborados, que tienen como fundamento y principal atractivo el aprovechamiento de las infraestructuras y los recursos náutico recreativos de que dispone la zona.

Con unos objetivos y una lógica parecida, lleva funcionando algunos años la Marina de Isla Canela, instalación deportiva concesionada por la EPPA a la empresa promotora de Isla Canela, ISCASA, que además de ofrecer 231 puestos de amarre²⁹ y óptimos servicios técnicos, dispone de una variada oferta complementaria (venta de accesorios náuticos, alquiler de embarcaciones, paseos en barco, cursos de formación, restaurantes, bares, cafeterías, tiendas, servicio de alquiler de coches, acuerdos con hoteles y con el campo de golf de Isla Canela, etc.).

Cuadro 6.21. Características de la Estación Náutica de Isla Cristina.

Empresas y entidades constituyentes	Faro del Sur S.L. Escuela de Vela Islantilla Traiker Tours S.L. Escuela de Navegación Capitán R. Biedma S.L. Club de Isla Cristina de Actividades Subacuáticas Asociación Agua Salada Norax Actividades S.L. Los Baños del Guadiana S.L. Ámbar Otros Viajes S.L.
Actividades náuticas ofrecidas	Vela ligera, catamaranes, piragüismo, windsurf, buceo, pesca deportiva y submarina, paseos en barco, cruceros, hidropedales, motos náuticas, esquí acuático, observación de aves, cursos patrón de yate y de recreo, etc.
Actividades complementarias	Golf, paseos en bicicleta y a caballo, senderismo, fiestas populares, festivales y actividades culturales, visitas a espacios naturales protegidos y centros de interpretación, parque animales exóticos, gastronomía, etc.,
Alojamientos asociados	Hotel Isla Cristina Palace ***** Hotel Sol y Mar** Hotel Paraíso Playa ** Hotel Los Geranios ** Hotel Brisamar * Camping Giralda 1°C

Fuente: elaboración propia a partir de material promocional.

Siguiendo la estela de la Marina de Isla Canela y de la Estación Náutica de Isla Cristina, la iniciativa más ambiciosa y también más discutible que se plantea para un futuro próximo es el proyecto del Puerto Natural del Río Piedras (en Cartaya), que prevé nada menos que el establecimiento de cuatro instalaciones náutico recreativas en el canal de salida del río Piedras, con una capacidad para 1.570 atraques.

Con esta operación se pretenden ordenar los usos náutico recreativos actualmente existentes en el tramo final del río, que es utilizado como fondeadero natural debido a sus especiales características morfológicas (flecha del Rompido), y que ciertamente presenta una

29 En un futuro inmediato se prevé la ampliación de la instalación con 400 nuevos puntos de atraque, que permitirán acoger embarcaciones de mayor dimensión, de hasta 18 metros de eslora.

situación un tanto anárquica y difícilmente compatible con otros usos recreativos y con las necesidades de protección de ese espacio.

Las actuaciones contempladas prevén la disposición de pantalanes flotantes de estructura ligera, que no requieren grandes obras ni transformaciones importantes del medio costero, lo cual no justifica en ningún caso el emplazamiento de estas instalaciones en pleno Paraje Natural de las Marismas del Río Piedras y la Flecha del Rompido. Asimismo, también es cuestionable el número de atraques previstos (1.570), que multiplican por diez la actual capacidad del fondeadero del Rompido y que, caso de ejecutarse, supondría duplicar la oferta actualmente existente en la costa de Huelva, lo cual en ningún caso responde al ritmo de crecimiento que presenta la demanda en la zona.

Mapa 6.2. Localización de la oferta para la práctica de actividades náuticas en la costa de Huelva: instalaciones existentes y previsiones futuras.



Fuente: elaboración propia.

Por último, no quisiera poner fin a este apartado sin hacer una reflexión crítica acerca de la contradicción que se observa entre las líneas de actuación futura establecidas por la EPPA, y las recientes operaciones y proyectos planteados en la costa onubense, que no parecen observar los criterios considerados por la administración autonómica en relación a las estrategias de crecimiento de la oferta náutico recreativa.

Así, por un lado, la EPPA defiende públicamente una política de optimización del aprovechamiento de las instalaciones existentes y de ampliación de las mismas, frente a la construcción de nuevas infraestructuras, que sólo sería justificable en caso de detectarse un

déficit de equipamientos en la zona en cuestión y siempre que no se generasen impactos ambientales negativos.

Frente a esos planteamientos, en el litoral onubense se crean nuevos puertos (Isla Canela) y se proyectan nuevas instalaciones (ría del Piedras), actuaciones que además no pueden escudarse en un supuesto déficit de equipamientos (ya que la dársena de Isla Canela se sitúa justo enfrente del puerto deportivo de Isla Cristina, a escasos 500 metros), y tampoco pueden justificarse en virtud de la inexistencia de impactos ambientales (puesto que tanto las operaciones previstas en la ría del Piedras, como la de Isla Canela, se ubican en el interior o en el borde de espacios naturales protegidos).

4. LA OFERTA DE TURISMO AMBIENTAL: EQUIPAMIENTOS DE USO PÚBLICO, ACTIVIDADES Y SERVICIOS TURÍSTICOS

4.1. Las posibilidades del nuevo escenario turístico

Al analizar las actividades complementarias que ofertan los distintos núcleos y entidades turísticas de la costa de Huelva, se constata la presencia de dos segmentos que dominan claramente sobre los demás, cuales son el turismo de golf y las actividades náutico recreativas, que sin duda constituyen la principal apuesta de los municipios y los agentes empresariales de la zona. Pero más allá de esta especialización, hecho que admite poca discusión a tenor de los datos expuestos anteriormente, se observa también la posición emergente de una tercera tipología, el turismo de naturaleza, que tiene su fundamento en los excepcionales valores medioambientales del litoral onubense y su vasta red de espacios naturales protegidos (18 ámbitos que suponen 155.000 hectáreas, un 15 % de la superficie provincial).

No obstante la existencia de tan importantes recursos y sus enormes potencialidades desde el punto de vista recreativo y turístico, la situación que presenta la oferta de actividades y servicios vinculada al conocimiento y el disfrute de la naturaleza pone de manifiesto un panorama muy desigual, en el que se aprecian grandes contrastes entre el litoral de Doñana y el sector occidental de la costa onubense.

De ese modo, mientras que en Doñana se confirma la creciente presencia de una oferta turística y recreativa de naturaleza, cuyo desarrollo es relativamente reciente y que se inscribe dentro de unos nuevos esquemas de relación entre la actividad turística y el entorno natural, basados en su necesaria articulación e interacción en términos positivos; en el sector occidental de la costa apenas existe ese tipo de oferta, a pesar de contar también con destacables valores y recursos medioambientales, con el agravante de que en este ámbito predominan todavía unas prácticas turísticas claramente depredadoras y que subrayan la conflictiva relación entre la actividad turística y los espacios de valor natural, a pesar de los discursos oficiales existentes (sobre todo por parte de la administración municipal y los agentes empresariales).

En relación a esta última cuestión, la compatibilidad o no entre actividad turística y protección de la naturaleza es un tema recurrente en múltiples investigaciones y publicaciones (VALENZUELA, 1990; KRIPPENDORF, 1992; WILLIAMS, 1999; BRIASSOULIS, 2000; BLÁZQUEZ y VERA, 2001; VERA e IVARS, 2003). Los hechos demuestran que hasta

el momento han sido actividades difícilmente conciliables, cuando no contradictorias, si se atiende a los resultados medioambientales de la puesta en marcha de un modelo de corte desarrollista, cuyos patrones de crecimiento turístico se han basado única y exclusivamente en la urbanización masiva y desordenada del territorio, y el ingente consumo de recursos naturales (suelo, agua, paisaje, etc.) (MARCHENA Y VERA, 1995).

Las consecuencias del modelo descrito son a todas luces paradójicas: los presupuestos teóricos y las prácticas territoriales que dieron lugar al despegue económico del sector turístico español en la década de los sesenta, han tenido unos efectos gravemente perjudiciales sobre el medio natural, que precisamente se tornan en la actualidad contra la propia sostenibilidad económica, y por supuesto medioambiental, de los destinos turísticos tradicionales. Además, tales destinos se están viendo afectados negativamente en su competitividad como consecuencia de los cambios observados en los mercados, ya que las motivaciones de la demanda están virando decididamente hacia aspectos de orden más cualitativo, entre los que destaca la aparición de nuevas exigencias territoriales y medioambientales por parte de los turistas (GONZÁLEZ FERNÁNDEZ y ESTEBAN, 2003:1; ANTÓN, 2004:2; CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE, 2004 y 2005; INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS, 2005).

Los nuevos valores y concepciones sociales acerca de la necesidad de frenar el deterioro del medio ambiente y reconocer su importancia para el bienestar colectivo y el adecuado desarrollo del ser humano, tienen su concreción práctica en la consolidación de un marco normativo para atender las necesidades de protección de los espacios y los valores naturales; marco en el que además se establecen una serie de instrumentos de planificación para regular las distintas actividades y aprovechamientos que pueden o no realizarse dentro de los ámbitos protegidos³⁰.

En relación con este contexto general, se plantea también la necesidad de desarrollar un nuevo discurso sobre las relaciones entre turismo y medio ambiente, a la vista de las consecuencias territoriales y medioambientales producidas por el modelo de desarrollo dominante en las últimas décadas, y de los cambios motivacionales observados en la demanda turística. El convencimiento de que es necesario un entendimiento entre la actividad turística y la conservación de las condiciones naturales o, más bien, de que las actuaciones turísticas han de considerar inevitablemente las variables medioambientales, se basa tanto en razones de orden sociocultural (adecuación de la oferta a las nuevas tendencias sociales), como de orden económico (asegurar el éxito comercial de las nuevas iniciativas). Todo ello constituye un nuevo marco teórico que, además de superar la consideración antagonista de ambos fenómenos³¹, subraya la obligada articulación entre los mismos, como posible vía para garantizar

30 Nos referimos en concreto a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y la Fauna Silvestre; la Ley 2/1989, de 18 de julio, de Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía; y la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la Flora y la Fauna Silvestres de Andalucía. Con respecto a los instrumentos de planificación, destacan los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG) y los Planes de Desarrollo Integral (PDI). Los PORN y los PRUG se definen en la Ley 4/1989; mientras que los PDI, actualmente denominados Planes de Desarrollo Sostenible (PDS), se establecen en la Ley 2/1989.

31 En apoyo de esta hipótesis se expresaba FERNÁNDEZ TABALES (1994) en su obra *Turismo natural y desarrollo local. Un análisis desde la oferta: el caso de los parques naturales andaluces*, concretamente en el capítulo 1.2., titulado de forma muy sugerente "Turismo versus ecología, o un antagonismo ficticio" ... "el turismo natural y rural aparece como una de las actividades cuyo florecimiento y rentabilidad, tanto presente como futura, están indisolublemente unidas al mantenimiento en el territorio de un medio ambiente no deteriorado, *capital fijo indis-*

la rentabilidad socioeconómica de la actividad turística a medio y largo plazo y, si es posible, su contribución al mantenimiento de las políticas de conservación y regeneración del medio natural.

Esta vía es precisamente la que se ha puesto en marcha en Doñana y cuenta ya con un recorrido de más de una década de experiencia; en definitiva, se trata de una opción que pretende hacer compatibles el aprovechamiento socioeconómico de los excepcionales valores con los que cuenta esta zona, con su necesaria preservación, como única estrategia que puede asegurar un desarrollo equilibrado de la comarca a medio y largo plazo, incardinado en el paradigma de la sostenibilidad.

4.2. La oferta turística de naturaleza en el ámbito de Doñana

En Doñana y su entorno se ha producido un importante desarrollo de la oferta turística vinculada a la naturaleza en los últimos diez años. Dicha oferta no sólo se circunscribe a la extensa red de equipamientos de uso público que ofrecen los espacios naturales protegidos de la zona y que atraen a un buen número de visitantes³², sino que abarca también un amplio abanico de actividades, productos y servicios turísticos ofertados empresarialmente.

Cuadro 6.22. Equipamientos de uso público en los espacios naturales protegidos del litoral de Doñana. Año 2005.

	Senderos y carriles bici	Áreas recreativas	Observat.	Miradores	C. Recep. Informac.	Campamentos	Otros	TOTAL
Parque Nacional de Doñana	4	-	1	-	7	-	2	14
Parque Natural de Doñana	9	1	-	-	1	1	2	14
Estero de Domingo Rubio	1	-	1	-	-	-	-	2
Lagunas de Palos y Las Madres	2	-	5	-	-	-	-	7
TOTAL	16	1	7	0	8	1	4	37

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Medio Ambiente, 2006.

pensable para la continuidad de la actividad... nos encontramos ante la posibilidad de establecer una conexión causal directa e inmediata entre la conservación del medio en un área concreta y la rentabilidad económica de las actividades que en ella se asientan” (pág. 10-14).

32 En los últimos años, la cifra de visitantes al Parque Nacional se ha mantenido alrededor de las 400.000 personas anuales (según los recuentos realizados en los centros de visitantes del Parque). Con relación al Parque Natural, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía estimó un volumen de visitantes en torno a los 750.000 para el año 2002, cifra que incluía a los usuarios de las playas ubicadas dentro de este espacio protegido. En términos globales, entre Parque Nacional y Parque Natural, la cifra superaría el millón de visitantes anuales.

Cuadro 6.23. Equipamientos de uso público en el Parque Nacional de Doñana.

Equipamiento	Dotaciones y servicios
Centro de Visitantes El Acebuche	Zona recreativa, punto de información, sala de audiovisuales, espacio interpretativo, tres senderos peatonales, observatorios, cafetería, tienda de recuerdos-librería, espacio para empresas concesionarias, aparcamiento
Centro de Visitantes La Rocina	Punto de información, sala de audiovisuales, espacio interpretativo, aparcamiento, cuatro senderos peatonales, observatorios
Centro de Visitantes El Acebrón	Zona ajardinada, punto de información, sala de audiovisuales, espacio interpretativo, puesto de refrescos y recuerdos, aparcamiento, dos senderos peatonales, observatorios
Centro de Visitantes José Antonio Valverde	Punto de información, sala de audiovisuales, espacio interpretativo, tienda de recuerdos-librería, sala de exposiciones temporales, cafetería, aparcamiento, sendero peatonal, observatorio, pantalla de protección y panel informativo
Centro de Visitantes Los Centenales (Hinojos)	Zona ajardinada, punto de información, sala de audiovisuales, espacio interpretativo, tienda de recuerdos-librería, espacio para empresas concesionarias, sala de exposiciones temporales
Centro de Visitantes Fábrica de Hielo (Sanlúcar Bda.)	Punto de información, sala de audiovisuales, espacio interpretativo, tienda de recuerdos-librería, espacio para el concesionario fluvial, mirador
Observatorio de Vetalalengua	Mirador, espacio interpretativo
Poblado de la Plancha	Observatorio, sendero peatonal, nueve chozas tradicionales
Aula de la Naturaleza	Núcleo cocina, comedor y taller; seis barracones, servicios higiénicos y almacén, tienda de recuerdos-librería, aparcamiento
Sendero Dunar	Recorrido peatonal desde el primer cordón de dunas móviles del Parque Nacional hasta el final del paseo marítimo de Matalascañas

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Doñana*, 2004.

Por lo tanto, una de las características diferenciales de Doñana desde el punto de vista turístico, es que presenta un modelo con clara vocación medioambiental, orientado al conocimiento y disfrute del entorno natural, y comprometido con los principios del desarrollo sostenible. Un modelo en el que se han dado pasos sustanciales en el terreno de la producción, la promoción y la comercialización turística, y en el que el núcleo de El Rocío ejerce de *base de operaciones* de las principales empresas e instituciones implicadas en la puesta en marcha de tales actividades³³.

Esta opción de desarrollo turístico es consecuencia, en gran medida, de la influencia ejercida por el *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana*, convocada por la Presidencia de la Junta de Andalucía en 1992. En dicho documento, que es analizado detenidamente en el capítulo 9 de esta tesis doctoral, se ponían las bases del actual modelo de desarrollo turístico implementado en Doñana, cuyos principios y recomendaciones básicas serán recogidos con posterioridad por el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* y el *Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana*.

En relación con los citados instrumentos, de los que se dará también buena cuenta en otros capítulos de la tesis, resulta especialmente importante la creación de una entidad dedicada a la gestión y el seguimiento de la planificación: la Fundación Doñana 21. Esta entidad contempla entre sus actividades un Programa de Turismo, en el que se explicitan dos grandes líneas de actuación: el fomento de iniciativas de turismo sostenible (de tipo ambiental, rural,

33 No en vano, El Rocío ocupa una posición estratégica en el ámbito de Doñana, al situarse a medio camino entre Almonte y la costa (Matalascañas), y al facilitar un contacto inmediato con las marismas y los principales centros de visitantes del Parque Nacional.

deportivo, etc.) y la recualificación de los destinos maduros del litoral (reconversión y nuevas propuestas para Matalascañas y Mazagón, fundamentalmente)³⁴.

La relevancia turística de la Fundación Doñana 21 es aún más significativa si se tiene en cuenta que se trata de uno de los miembros fundadores de la sociedad Turismo de Doñana S.L., constituida además por diversas entidades empresariales, con el objetivo de “crear, promocionar y comercializar productos y servicios turísticos de calidad en la comarca de Doñana” (consultese www.turismodedonana.com)³⁵. Esta asociación con fines empresariales, que expresa reiteradamente su compromiso con el desarrollo sostenible y la conservación del medio ambiente, se constituye actualmente como el gran turoperador de Doñana, ofreciendo servicios tanto a nivel mayorista como minorista, diseñando y comercializando paquetes turísticos, y ofreciendo programas a medida que van desde un día hasta una semana en Doñana y su entorno. Para tener una idea más clara de las dimensiones de esta iniciativa, las empresas que componen Turismo de Doñana dan empleo directo a 250 personas, gestionan 1.400 plazas de alojamiento y 1.800 plazas de restauración en establecimientos propios, y cuentan con destacables recursos para la realización de rutas y excursiones de todo tipo (21 vehículos todoterreno y 95 boxes para caballos y coches de caballo).

Cuadro 6.24. Iniciativas de Desarrollo Sostenible-Turismo de Doñana: productos turísticos ofertados.

Nombre actividad	Lugares visitados	Duración	Precio
Visita combinada Isla Mágica Doñana	Isla Mágica – El Rocío – Bosque en galería – Museo Etnográfico de Doñana – Parque Dunar – Playa de Doñana	2 jornadas / 1 noche o 3/2	Desde 78 euros
Birdwatching desde Faro	Marismas del Odiel – Parque Dunar – Zona Sur Parque Nacional – El Rocío – Arroyo La Rocina – Zona Norte Parque Nacional – Reserva Natural Concertada Dehesa de Abajo – Finca Veta La Palma	5 jornadas / 4 noches	Desde 838 euros
Doñana un sueño de cuatro amaneceres	El Rocío – Arroyo La Rocina – Bosque en galería – Museo Etnográfico de Doñana – Zona Sur Parque Nacional – C.V. Acebuche – Marismas del Odiel – Médanos del Asperillo (P. Natural)	3 jornadas / 4 noches	Desde 234 euros
Fin de semana ven en ave	Arroyo La Rocina – Visita Zona Norte Parque Natural – Visita Parque Nacional de Doñana	2 jornadas / 1 noche	Desde 84 euros
Doñana bungalows	Camping La Aldea – El Rocío – Zona Sur Parque Nacional – Zona Norte Parque Nacional – Museo Etnográfico de Doñana	2 jornadas / 2 noches	Desde 160 euros
Doñana a caballo	Introducción teórico-práctica en picadero – Ruta El Rocío – Ruta La Rocina – Ruta Norte Parque Nacional	2 jornadas / 3 noches	Desde 167 euros
Birdwatching Doñana seis días	Veta La Palma – El Rocío – Arroyo de La Rocina – Bosque en galería – Parque Nacional – C.V. Acebuche – Marismas del Odiel – Médanos del Asperillo	4 jornadas / 4 noches	Desde 577 euros
Birdwatching Doñana Puentes	Zona Sur Parque Nacional – Dunas fósiles del Asperillo – Zona Norte Parque Nacional – Veta La Palma	3 jornadas / 3 noches	Desde 495 euros

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Fundación Doñana 21.

34 Además, la Fundación ha emprendido otras iniciativas interesantes, como la elaboración de *las Bases para un modelo de desarrollo sostenible en Doñana* (1997), la puesta en marcha de la Etiqueta Doñana 21 como distintivo de calidad para productos y servicios desarrollados por empresas de la comarca, la publicación de la revista de periodicidad bimestral *Sostenible*, o la creación del portal de internet www.donana.es.

35 Turismo de Doñana-Iniciativas de Desarrollo Sostenible Doñana 21 está compuesta por siete miembros: la Fundación Doñana 21 y las empresas Doñanatour, Camping La Aldea, Cooperativa Marismas del Rocío, Doñana Ecuestre, Cortijo Los Mimbrales y Finca Veta La Palma.

También con el apoyo de la Fundación Doñana 21, hay que destacar la creación de la Asociación Comarcal de Empresas de Turismo Activo (ACETA) en el año 1998, iniciativa que aglutina a la mayoría de las empresas de este tipo que operan en el ámbito de Doñana. En total forman parte de esta asociación cerca de 20 empresas, la mayoría de ellas localizadas en los municipios ubicados en el sector onubense de Doñana, las cuales ofrecen productos y servicios turísticos de diverso tipo, entre los que destacan especialmente los que a continuación se señalan:

- Organización de visitas y excursiones por los espacios protegidos de Doñana y su entorno (Cooperativa Marismas del Rocío, Discovering Doñana, Doñana Educa, Marismas de Doñana, etc.).
- Actividades de turismo ecuestre (Doñana Ecuestre, Club Hípico el Pasodoble, Turismo a Caballo Doñana, etc.).
- Servicios de alojamiento y restauración (Cortijo Los Mimbrales, Camping La Aldea, Hotel Puente del Rey, Restaurante Aires de Doñana, etc.).
- Otros servicios especializados, como la organización de convenciones e incentivos de empresa (Incentivos Doñana), o la exposición de contenidos didácticos (Centro de Interpretación del Litoral de Doñana, gestionado por la empresa Arenas de Doñana y ubicado en una torre almenara en las proximidades de Matalascañas).
- Servicios turísticos integrales, que abarcan desde la realización de visitas y excursiones, la organización de eventos, los servicios de alojamiento, restauración y catering, el alquiler de vehículos, o el ofrecimiento de personal especializado –guías, formadores, informadores, azafatas, etc.– (Doñanatur y Turindo-Turismo Integral de Doñana).

Cuadro 6.25. Asociación Comarcal de Empresas de Turismo Activo de Doñana: productos ofertados.

Nombre de la actividad	Modalidad	Grupos mínimos	Precios por persona
Playas, dunas, marismas y pinares	En vehículo todoterreno	21 personas	Desde 30 euros
Marismas, lucios y aves acuáticas	En vehículo todoterreno	21 personas	Desde 27 euros
A lomos de caballo	A caballo	8 personas	Desde 51 euros
Camino rociero	En caballo y en carruaje	30 personas	Desde 90 euros
Amantes del senderismo	A pie	15 personas	Desde 9 euros
Visitas en autobús	En autobús	50 personas	Desde 21 euros
Marineros de agua dulce	En barco	No se especifica	No se especifica
Fines de semana a la medida	En vehículo todoterreno o a caballo	No se especifica	Desde 140 euros
Veta La Palma: santuario de aves	En vehículo todoterreno	No se especifica	No se especifica

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Fundación Doñana 21.

El conjunto de actividades empresariales descritas, se completa con otro tipo de iniciativas turísticas desarrolladas por diversas instituciones y entidades sin ánimo de lucro, como los cursos de observación e identificación de aves organizados por la Sociedad Española de Ornitología (SEO), los programas de educación ambiental desarrollados en el Parque Natural por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, la puesta en marcha del Centro Lúdico Educativo Doñanita por parte del Ayuntamiento de Almonte, o la creación

del Museo del Mundo Marino y el Parque Dunar de Matalascañas, también por parte de la administración regional.

En definitiva, este panorama pone de manifiesto los recientes avances operados en la configuración del nuevo modelo turístico de Doñana, que tal y como señalaba Fernando Prats a finales de 2003, debía orientarse hacia “el desarrollo de iniciativas empresariales, apoyadas institucionalmente, articuladas en estrategias turístico territoriales sostenibles y capaces de ofrecer productos de calidad en los mercados internacionales”³⁶.

4.3. La oferta turística de naturaleza en el litoral occidental de Huelva

A diferencia de lo que ocurre en Doñana, la articulación productiva entre espacios de interés ambiental y turismo de naturaleza apenas se ha producido en el litoral occidental de Huelva, a pesar de las positivas consecuencias que ello podría tener para la difusión del conocimiento y la revalorización social de los espacios catalogados, o de cara a avanzar en la salvaguarda de aquellos ámbitos naturales no protegidos que todavía peligran ante las presiones urbanizadoras.

No está de más recordar que la costa occidental de Huelva está jalonada por numerosos espacios marismenos y forestales de gran valor natural, los cuales presentan distintos niveles de protección en función de las determinaciones legales que les afectan, aunque todos ellos forman parte la extensa red de espacios naturales protegidos de la provincia de Huelva. En conjunto constituyen un recurso turístico de primer orden, pero no entendido como un atractivo a explotar desde las concepciones urbanísticas y privatistas propias del modelo turístico implementado tradicionalmente en esta costa, sino como un valor en sí mismo, que merece la pena conservar e integrar dentro del sistema turístico del área, debido al importante papel que puede ejercer de cara a la recualificación y la transformación de la imagen del destino (GDT, 1995; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

Siguiendo esos planteamientos se han desarrollado algunas iniciativas en los últimos años, pero que no dejan de tener un carácter aislado y desvinculado de cualquier estrategia de tipo general. Así, se pueden citar las actividades de turismo rural y ecuestre puestas en marcha en los ámbitos interiores y forestales de Cartaya (Hacienda San Miguel, Rutas Ecuestres La Cañadilla); la consolidación del Centro de Turismo Activo Waingunga (junto al embalse de Los Machos, en Lepe); la adecuación de espacios naturales para su uso público prevista en el Plan de Dinamización Turística de Isla Cristina (creación de un paseo y un mirador en el entorno de las salinas y de un observatorio de aves en las Marismas del Río Carreras); o el programa ambiental desarrollado por la Mancomunidad de Islantilla, que contempla desde la creación y el mantenimiento de equipamientos interpretativos³⁷, hasta la organización de actividades de voluntariado ambiental y la edición de guías naturalísticas.

36 Este planteamiento ya aparecía en la *Estrategia de Turismo Sostenible de Doñana*, elaborada por el mencionado planificador para la Fundación Doñana 21 entre los años 2002 y 2003, y cuyas principales conclusiones y propuestas fueron expuestas en el Foro Doñana de la Empresa Sostenible, celebrado en El Rocío en noviembre de 2003.

37 Entre ellos destacan el Centro de Interpretación El Hombre y la Marisma, ubicado en el molino de marea rehabilitado en Pozo del Camino; o el sendero interpretativo del Parque de los Cabezos, localizado en el talud del acantilado fósil sobre el que se construyó el campo de golf de Islantilla.

Más allá de estas iniciativas, que tienen un carácter casi anecdótico en la zona, la relación entre actividad turística y entorno natural ha sido claramente conflictiva en la mayoría de las ocasiones. La ocupación de áreas forestales por parte de urbanizaciones turísticas, la construcción sobre dunas activas con los consiguientes efectos sobre el tránsito sedimentario costero, la contaminación de lagunas y espacios marismenos por vertidos y residuos sólidos urbanos, o la modificación de la dinámica litoral y el deterioro de la calidad de las aguas, han constituido graves ataques, a menudo irreversibles, sobre las condiciones y los procesos naturales del medio.

Y en los casos en que esto no se ha producido, se ha debido en buena medida, no debemos olvidarlo, al fracaso o el escaso grado de materialización de algunos de los proyectos turísticos diseñados para la zona en los años sesenta y setenta (ARENAS y VILLA, 1993, pág. 60)³⁸. A esta circunstancia habría que añadir, ya a finales de los ochenta, la aprobación de la Ley 2/89 de Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, que garantizará la conservación, a partir de ese momento, de una parte significativa del litoral onubense, aunque un efecto indeseado de la misma será que el resto de la costa verá aumentar las presiones urbano turísticas.

Una línea de acción a considerar para optimizar las relaciones entre actividad turística y medio ambiente, tiene como objetivo la integración respetuosa de los espacios naturales protegidos en el sistema turístico de la zona, estrategia que apenas se ha desarrollado hasta el momento. Dicho planteamiento cuenta con el *handicap* de que las dotaciones y equipamientos de uso público de las zonas protegidas del área son escasas, muy por debajo del nivel que presentan otros ámbitos protegidos onubenses y, en general, andaluces. Son prácticamente inexistentes, por ejemplo, los centros de acogida e información, los servicios de alojamiento, las áreas recreativas, o los equipamientos didácticos, situación que sin duda repercute negativamente en las posibilidades de uso y disfrute de este tipo de espacios por parte de la sociedad en general. Todo ello, unido a las débiles acciones de promoción, conduce a un casi total desconocimiento y desinterés por parte de esa demanda potencial que emplea parte de su tiempo y sus recursos a escasa distancia de estos atractivos naturales.

Tan sólo el Paraje Natural de las Marismas del Odiel presenta un sistema de uso público medianamente desarrollado, aunque todavía muy alejado de los niveles de oferta y demanda que se observan en Doñana. Dicho enclave cuenta con doce equipamientos de diverso tipo y destaca por ser el único espacio protegido de la costa occidental de Huelva en el que existe la posibilidad de realizar excursiones guiadas y otras actividades organizadas por una empresa especializada (Erebea-Gestión Ambiental y Turismo). Ambas cuestiones, disponibilidad de equipamientos de uso público e iniciativa empresarial, explican en parte el mayor número de visitas contabilizadas en las Marismas del Odiel en comparación con otros ámbitos protegidos del área³⁹, donde salvo la existencia de algunos senderos señalizados, apenas existen otro tipo de dotaciones y menos aún la posibilidad de hacer uso de servicios turísticos.

38 Recuérdense las pretensiones urbanísticas para la flecha del Rompido, o las previsiones iniciales del CITN de Isla Canela; aunque quizá el caso más emblemático sea el del proyecto de Costa Doñana, previsto inicialmente en lo que posteriormente sería el Parque Nacional de Doñana, desplazado en varias ocasiones y finalmente desestimado (véanse los capítulos 4 y 9).

39 El Paraje Natural de las Marismas del Odiel ha recibido en los últimos años alrededor de 4.000 visitas anuales al Centro de Información Anastasio Senra, cifra muy superior a la que puedan presentar otros espacios protegidos del litoral occidental, como las Marismas del río Piedras y Flecha del Rompido, o las Marismas de Isla Cristina.

La deficitaria situación general que existe con relación a los equipamientos de uso público y, sobre todo, en lo que se refiere a la oferta de actividades de ocio y recreativas ofertadas empresarialmente, dificulta las posibles actuaciones en pro de la articulación entre los principales componentes del sistema turístico existente y los recursos de tipo medioambiental, perspectiva deseable en el marco de un modelo de desarrollo turístico cualificado.

Dicho planteamiento constituye, sin duda alguna, una de las más interesantes alternativas de diversificación y recualificación turística para la costa occidental de Huelva. De hecho, en relación con esta línea acción han surgido algunas iniciativas comerciales por parte de los establecimientos de alojamiento reglado (hoteles y campings fundamentalmente), que están incorporando a su oferta básica productos y actividades complementarias relacionadas con el conocimiento y el disfrute de la naturaleza de la zona (véase el capítulo 8).

Cuadro 6.26. Equipamientos de uso público en los espacios naturales protegidos del litoral occidental de Huelva. Año 2005.

	Senderos y carriles bici	Áreas recreat.	Observat.	Miradores	C. Recep. Informac.	Campa-mentos	Otros	TOTAL
Marismas del Odiel	6	1	4	0	1	0	0	12
Enebrales de Punta Umbría	7	0	0	0	0	0	0	7
Laguna del Portil	2	0	0	2	0	0	0	4
Marismas de Isla Cristina	3	0	0	0	0	0	0	3
Marismas del río Piedras y Flecha del Rompido	3	0	0	0	0	0	0	3
TOTAL	21	1	4	2	1	0	0	29

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Consejería de Medio Ambiente, 2006.

Bien distinta es la situación que se aprecia en el caso de la oferta de alojamiento no reglado, que mantiene una absoluta desvinculación con respecto a los espacios de valor ambiental o, peor aún, que protagoniza dinámicas de presión y generación de conflictos. Tan sólo en ocasiones excepcionales, como en los proyectos urbanos turísticos más recientes, se asocia la promoción de los conjuntos inmobiliarios a las características naturales del área, aunque siempre como estrategia de atracción de la demanda y de cualificación del producto, nunca como planteamiento integrador (cuestión sobre la que se profundiza en el capítulo 8).

En el resto de complejos residenciales turísticos, aquéllos que fueron construidos en décadas anteriores, el desconocimiento (y en muchos casos desprecio) de este recurso fundamental para el futuro de la actividad turística de la zona, es un hecho generalizado. Ello se explica, en gran medida, en función de la lógica de actuación de los promotores inmobiliarios, cuyo único objetivo ha sido siempre rentabilizar en el menor tiempo posible las inversiones realizadas, sin tener en cuenta escenarios socioeconómicos, sectoriales y territoriales a largo plazo.

4.4. Balance de la situación actual y perspectivas futuras

En definitiva y para concluir con el presente capítulo, el litoral de Huelva se configura hoy en día como el tramo costero de Andalucía con mayor extensión y proporción de espa-

De esos visitantes, aproximadamente la mitad acudieron de forma independiente, mientras que la otra mitad lo hizo de forma organizada, a través de agencias de viaje, asociaciones y grupos de escolares y jubilados.

cios naturales protegidos, debido a sus grandes valores medioambientales (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 2006). A pesar de ello, el modelo turístico implementado desde los años sesenta, basado en el desarrollo urbanístico y la apuesta por un crecimiento inmobiliario un tanto desordenado, ignoró cualquier posibilidad de potenciar el turismo de naturaleza, de forma que actualmente sólo el ámbito de Doñana cuenta con una oferta consolidada y un uso turístico significativo en ese sentido.

Una de las propuestas que se plantean desde las instancias públicas para modificar esta situación, es procurar la incorporación de otras zonas de interés natural a la dinámica de fomento del turismo ambiental iniciada por Doñana, procurando además aprovechar el arrastre que dicha marca puede ejercer sobre el resto de los espacios catalogados del litoral onubense. Tal planteamiento requiere avanzar en la consolidación de un auténtico sistema de espacios naturales protegidos de la costa de Huelva, en el que prime la colaboración y el desarrollo de acciones e iniciativas conjuntas, además de proyectar una imagen común y potente de los amplios valores naturales del área, que por supuesto van más allá de lo que ofrece Doñana.

Otra propuesta, algo más controvertida, aboga por atraer a parte de la demanda convencional de sol y playa hacia los espacios de interés natural, siempre por supuesto desde planteamientos que aseguren la preservación de estas zonas y que incidan sobre su mejor conocimiento, la difusión de sus valores y el afianzamiento social de la necesidad de su conservación.

Ambas reflexiones indican la existencia de nuevas ideas acerca del futuro turístico del litoral onubense, que tratan de matizar, aunque sea muy levemente, un modelo fuertemente determinado por el predominio de la oferta no reglada de alojamiento, a la que se ha unido recientemente la proliferación de campos de golf e instalaciones náutico deportivas, en una señal inequívoca de profundización en un modelo de base urbanística y con fuerte incidencia territorial y medioambiental.

CAPÍTULO 7. LAS CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA TURÍSTICA

1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTOS METODOLÓGICOS

Las investigaciones geográficas sobre la actividad turística han centrado tradicionalmente su atención sobre aspectos relativos a la organización y el funcionamiento espacial de los destinos y, en especial, desde un enfoque de oferta, es decir, manifestando su interés por las estructuras y sistemas, tanto territoriales como productivos, que configuran los espacios turísticos. Dentro de este marco se encuadran los diversos trabajos sobre identificación y evaluación de recursos de atracción turística, localización y desarrollo espacial de productos y servicios turísticos, evolución histórica de los espacios turísticos o los referidos a la problemática ambiental y de ordenación territorial de los destinos (véase el primer apartado del capítulo 8).

Este panorama científico pone de manifiesto una importante carencia, o más bien debilidad, en el ámbito de la investigación del fenómeno turístico desde la perspectiva territorial: la escasa consideración de la demanda turística como objeto de análisis (VERA et al., 1997). Sin duda alguna, la demanda turística ha sido la gran olvidada en los trabajos de investigación de Geografía del Turismo, y ello a pesar de su trascendencia dentro del sistema turístico, pues se erige como uno de los componentes básicos del mismo junto a los recursos turísticos, la oferta turística, las infraestructuras y servicios de apoyo al funcionamiento de la actividad y los agentes de intermediación turística.

Las causas que explican este olvido, desinterés o tratamiento colateral de la demanda son múltiples y diversas, destacando entre las mismas como razones principales de esa desatención, las siguientes:

- En primer lugar la situación de excesiva confusión conceptual y terminológica en relación a la demanda turística¹, lo cual, evidentemente, no facilita su análisis científico, sino que, más bien al contrario, genera cierta animadversión hacia la temática en tanto no se produzca una clarificación que permita la identificación de objetivos claros de investigación y el diseño de métodos de análisis con carácter general y homogéneos.

1 El concepto de demanda turística no tiene una significación unívoca o comúnmente aceptada, de hecho no existe una definición institucional elaborada y suscrita por organismos científicos, estadísticos o administrativos, como sucede en el caso de términos como turismo, turista o excursionista. Esa falta de nitidez conceptual se debe al hecho de que la demanda turística ha sido abordada desde diferentes perspectivas disciplinares, con una significación bien distinta en cada caso. Así por ejemplo, desde la perspectiva económica se ha considerado a la demanda turística como oferta demandada, “la cantidad de producto turístico que los potenciales consumidores del mismo están dispuestos a adquirir a un precio en un momento determinado” (MONFORT, MORANT e IVARS, 1996, pág. 70). Frente a esta concepción, los investigadores que se encuadran dentro de los intereses de otras áreas de investigación como las ciencias sociales y territoriales, ofrecen otro tipo de definiciones basadas en la consideración de la demanda como conjunto de agentes decisores dentro del sistema turístico o como usuarios del espacio turístico, es decir, como “el número total de personas que viajan o desean viajar, para disfrutar de facilidades turísticas y de servicios en lugares distintos al de trabajo y residencia habitual” (MATHIE-SON y WALL, 1986, pág. 15).

- En relación directa con el argumento anterior se encuentra el hecho de la dificultad de cuantificación y medición de la demanda turística. Si no existe un total acuerdo científico e institucional sobre los elementos que integran el concepto de demanda turística y, además, se aprecia una situación de heterogeneidad y falta de criterio común en cuanto al uso de los diversos términos relacionados con la misma, entonces se explica que aparezcan dificultades añadidas a la hora de cuantificar y medir el fenómeno, lo cual repercute sobre la debilidad de los análisis científicos realizados (a excepción de los trabajos descriptivos sobre flujos de demanda, que se circunscriben casi exclusivamente a la determinación del origen, el destino, las características socioeconómicas y, en menor medida, motivacionales de los grupos que la componen).
- En última instancia, y lo que es más determinante desde la perspectiva geográfica, habría que considerar como tercera causa explicativa la particular dificultad de análisis de la demanda en términos territoriales, debido a su movilidad, ritmo de renovación y diversidad de acción, frente a la facilidad que propicia, de cara a su estudio, el carácter localizado y de mayor estaticidad de la oferta.

A pesar de ese carácter dinámico y cambiante de la demanda, que hace especialmente complejo su análisis geográfico más allá de la consideración de los puntos de origen y destino, no cabe duda de su naturaleza espacial y de su interés territorial, al mismo nivel que el que ofrecen los recursos y la oferta. Es evidente que la demanda turística se moviliza guiada por unas motivaciones², entre las que destacan, aparte de otras, las motivaciones espaciales, aquellas referidas a las preferencias de los visitantes en relación a aspectos como la distancia, la accesibilidad, las características geográficas del destino, la autenticidad, la diversidad o el grado de naturalidad.

Pero la demanda no sólo manifiesta motivaciones de índole espacial, sino que también desarrolla comportamientos de naturaleza claramente espacial y con evidentes repercusiones territoriales. Comportamientos de la demanda tales como la concentración o la dispersión, la estacionalidad o la fragmentación temporal, la pasividad o la movilidad, la fidelidad o el cambio, la organización o la espontaneidad, la integración o la segregación, son todos ellos patrones de actuación con una dimensión principalmente espacial y con claros efectos sobre la organización y funcionamiento del territorio turístico.

En un tercer nivel, tras las motivaciones y los comportamientos, es oportuno señalar que la demanda elabora percepciones, construye valoraciones y emite opiniones que entroncan directamente con las características espaciales de los destinos (recursos, productos, infraestructuras, servicios, entorno natural, etc.). Este material constituye un tipo información que no ha de ser desdeñada por los investigadores y planificadores de cara a la elaboración de un diagnóstico completo del funcionamiento de la actividad y como instrumento de apoyo para el planteamiento de actuaciones.

2 La teoría de la motivación tiene su origen en los trabajos de investigación de la psicología general y desde ese ámbito ha sido incorporada a diversas disciplinas debido a su utilidad para analizar los más diversos fenómenos relacionados con las decisiones humanas. En el campo de la investigación turística, este concepto ocupa un lugar central en numerosos estudios que persiguen conocer las causas explicativas de las decisiones y comportamientos de los viajeros (PLOG, 1974 y 1987; ISO-ALOHA, 1982; PEARCE, P. L., 1988; PEARCE, D. G. y BUTLER, R. W., 1991).

Por lo tanto, la existencia por parte de la demanda de motivaciones, comportamientos, percepciones y valoraciones de carácter espacial, justifica su consideración en una tesis de estas características, en la que el objeto de análisis lo constituye un espacio turístico, entendido éste no sólo como un ámbito de producción, sino también como un ámbito de uso y consumo, tanto de recursos y productos turísticos, como de infraestructuras, equipamientos y servicios con funcionalidad turística. En este contexto, el tratamiento de la demanda resulta imprescindible para analizar e interpretar el funcionamiento del espacio turístico en toda su complejidad, superando las limitaciones que implica el enfoque de oferta e incluyendo a la demanda como uno de los actores esenciales en la configuración espacial y sectorial de los destinos.

A partir de tales premisas se elabora el presente capítulo, que se plantea como objetivo final realizar una caracterización global de la demanda turística³, tomando como base los datos objetivos obtenidos y la información cualitativa extraída en las sesiones de trabajo de campo realizadas. De esta forma se pretende contrastar científicamente las hipótesis o afirmaciones genéricas y, a menudo, superficiales que se realizan en numerosas investigaciones y documentos de planificación, pero que generalmente no se fundamentan en un trabajo riguroso, sino que se apoyan en meras percepciones o ideas preconcebidas⁴.

Ese objetivo final de la caracterización global de la demanda turística se obtiene a partir del cumplimiento y la interrelación de una serie de objetivos parciales o más concretos que a continuación se destacan:

- Realizar una descripción estadística de la demanda, prestando especial interés a las características socioeconómicas, las motivaciones y los comportamientos de los usuarios del espacio turístico.
- Establecer, en la medida de lo posible, conexiones causales entre las características socioeconómicas de los diferentes segmentos de demanda turística identificados y sus motivaciones y comportamientos.
- Recoger y tomar en consideración las opiniones y valoraciones de la demanda, enriqueciendo de esta forma los datos objetivos con un importante caudal de información cualitativa y perceptual.
- Reconocer las características comunes y los rasgos diferenciales que puedan presentar los distintos grupos de usuarios turísticos vinculados a los diferentes núcleos y áreas que integran el ámbito de estudio.

3 Con esta caracterización se persigue, en última instancia, definir el perfil del “visitante tipo” que acude al espacio litoral onubense por motivos turísticos, de ocio o recreación; por lo cual serán mínimas las referencias a los visitantes poco usuales, tales como los turistas extranjeros (escasos y circunscritos exclusivamente a enclaves muy concretos) o los beneficiarios de programas de turismo social, tanto jóvenes como personas pertenecientes al segmento de la tercera edad.

4 Este sería el caso del informe sobre *Los Factores Limitantes, Actual o Potencialmente, al Turismo Andaluz, con Especial Énfasis en el Litoral* (SECRETARÍA DE ESTADO DE COMERCIO, TURISMO Y PYMES y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997), que establece conclusiones sobre las características de la demanda turística basadas en la realización de apenas cincuenta entrevistas; o también el caso del *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana* (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1992), que cuenta con un capítulo de análisis de la demanda en el que los contenidos no se apoyan en ningún tipo de trabajo de campo o información estadística.

Para conseguir el cumplimiento de tales objetivos, global y parciales, se ha decidido utilizar como método de trabajo la realización de una encuesta. La primera cuestión discutible a la hora diseñar una encuesta es determinar la población de referencia a la que va dirigida. En este caso, la población de referencia es la constituida por los usuarios turísticos de la costa de Huelva, es decir, aquellas personas que hacen uso de recursos, productos, infraestructuras o servicios de naturaleza turística y que no son residentes habituales del área en la que se realiza el trabajo de campo. Esto implica que la encuesta no se restringe a los turistas, a aquéllos que pernoctan, sino que alcanza a los excursionistas, puesto que éstos evidentemente son usuarios del espacio turístico y de determinados servicios turísticos, aunque no consten como turistas en las estadísticas oficiales.

Una segunda cuestión importante es determinar el tamaño de la muestra para realizar la encuesta, de forma que sea representativa de la población que se quiere analizar. Partiendo de la base de que estamos ante una población infinita desde el punto de vista estadístico (más de 100.000 unidades), la muestra definida para un nivel de confianza del 95% y bajo el supuesto de máxima indeterminación de los elementos de la misma ($p=q=0,5$), establece un tamaño muestral de 600 personas, con lo que se garantiza un error máximo de $\pm 4,1\%$. El método de muestreo utilizado ha sido de tipo estratificado por zonas turísticas, con afijación proporcional al volumen de plazas turísticas de cada uno de los estratos considerados (8 estratos o zonas turísticas).

El trabajo de campo efectivo se realizó durante los veranos de los años 2003 y 2004⁵, puesto que, ante la evidencia de la fuerte estacionalidad de la actividad turística en la zona, se consideró que el período veraniego era el más representativo e idóneo para la identificación de usuarios tipo del espacio turístico, independientemente de la excepcionalidad que pudieran suponer los visitantes en otros períodos del año. Las personas encuestadas fueron elegidas de forma aleatoria de entre aquéllas que en el momento de realización del trabajo de campo se ubicaban en la playa, al considerarse a ésta como el recurso turístico por excelencia del ámbito analizado, la motivación principal para la mayoría de los visitantes y el espacio de uso más común por parte de los no residentes. Hay que destacar que, además del criterio de aleatoriedad, se impuso un método de trabajo basado en la realización de recorridos a lo largo y ancho de la playa para evitar la concentración de las encuestas en determinados puntos, lo cual podía dar lugar a importantes desviaciones⁶.

5 Quisiera destacar en este punto la inestimable ayuda prestada por Antonio Feria Agüera, Eva Fernández Díaz, María Domene Núñez y Alejandro Muñoz Bryson, alumnos de último curso de la Diplomatura de Turismo durante el año académico 2002/2003 y que colaboraron con el autor de la investigación en la realización y la recogida de las entrevistas.

6 Un ejemplo concreto de estas desviaciones se dio, en la práctica, durante la realización del trabajo de campo. Las primeras encuestas realizadas en Matalascañas dieron como resultado un altísimo índice de entrevistados alojados en hoteles (más del 80%), lo cual resultaba muy extraño para el caso de un núcleo con claro predominio del turismo residencial. La explicación de esta desviación fue fácil de identificar, puesto que la mayoría de las encuestas se realizaron en un área con un radio inferior a 50 metros, concretamente frente al hotel Flameró, en el tramo de playa donde se concentraban los clientes de este establecimiento. Una vez reconocido el error, fue subsanado mediante la realización de una nueva tanda de encuestas con mayor dispersión espacial.

Cuadro 7.1. Ficha técnica de la encuesta realizada.

Ámbito	Playas de la costa de Huelva
Universo	Usuarios turísticos mayores de 18 años
Tamaño de la muestra	600 personas
Nivel de confianza	95%
Error máximo	+/- 4,1% para $p=q=0,5$ y $Z=1,96$
Método de muestreo	Estratificado con afijación proporcional, aleatorio y polietápico
Forma de obtención de la información	Cuestionario autocumplimentado por los entrevistados
Diseño y pre-test del cuestionario	Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía
Fecha de realización de la encuesta	Veranos de 2003 y 2004

Fuente: elaboración propia.

Mapa 7.1. Localización y número de encuestas realizadas.



Fuente: elaboración propia.

Con respecto al cuestionario utilizado, se ha diseñado uno que se basa en gran medida en el empleado anteriormente por la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía en sus trabajos de diagnóstico y planificación⁷, aunque debidamente transformado y adaptado a las necesidades de la presente investigación (dicho cuestionario se ofrece en un

⁷ En concreto se ha tomado como referencia el cuestionario utilizado por la empresa consultora PROINTEC-PLANTA S.A. para la elaboración del informe citado en la nota a pie de página número 4 del presente capítulo y que después también fue usado para la elaboración del apartado sobre la demanda del *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003). Este cuestionario cuenta fundamentalmente con tres tipos de preguntas: unas totalmente abiertas, con absoluta libertad de expresión en la respuesta para el entrevistado; otras completamente cerradas, en las que sólo se puede contestar sí o

anexo al final de la tesis). El cuestionario se estructura en cuatro partes que responden a distintos intereses informativos, aunque no se puede decir que formen bloques absolutamente independientes, puesto que son evidentes las interrelaciones entre unos y otros, e incluso en algún caso sería posible trasladar alguna de las preguntas de un bloque a otro diferente al de su ubicación actual. Las partes en las que quedaría organizado el cuestionario serían las siguientes:

- a) Una primera parte en la que se solicitan los datos personales básicos del entrevistado (sexo, edad, lugar de procedencia, profesión) y en la que se realiza un primer acercamiento a la motivación general del visitante (razón principal de su estancia) y su contextualización turística (acompañantes, nivel de conocimiento previo del lugar, etc.). Con ello se obtiene un perfil descriptivo de los entrevistados en términos sociodemográficos, geográficos y motivacionales, que aporta un buen caudal de información objetiva para iniciar la tarea de clasificación de los usuarios del espacio turístico.
- b) Una segunda parte en la que se profundiza en el comportamiento turístico del entrevistado, puesto que se le pregunta por aspectos tales como la duración del viaje, el tipo de alojamiento utilizado, la forma de contratación del alojamiento, el medio de transporte elegido, las actividades realizadas durante su estancia, etc. Esta información constituye la base para determinar las pautas de actuación turística de la demanda, su patrón de comportamiento en términos sectoriales.

También dentro de este bloque adquieren especial importancia las preguntas sobre los gastos realizados por el entrevistado y que se diseccionan a diferentes niveles, desde el gasto total durante las vacaciones y el gasto por conceptos, hasta el gasto medio diario excluyendo alojamiento y transporte. Con estas cuestiones se pretende obtener una idea aproximada acerca del perfil socioeconómico de los entrevistados, tomando como referencia la significación de su gasto turístico global, la distribución de ese gasto entre los diferentes conceptos considerados (transporte, alojamiento, gastos del hogar, ocio y restauración, y otros gastos) y el nivel de consumo cotidiano en actividades y servicios turísticos (puesto que no se consideran en el apartado de gasto medio diario los gastos fijos de alojamiento y transporte).

- c) Una tercera parte en la que se recoge la valoración que los visitantes hacen de los aspectos territoriales y sectoriales del destino turístico, entre los que se consideran con especial atención cuatro: las infraestructuras de comunicación, los servicios y dotaciones básicas, la oferta turística y servicios complementarios, y la situación medioambiental del entorno.

Los datos recogidos en este apartado ofrecen, de forma directa, información sobre la experiencia territorial y turística del entrevistado, sus percepciones, sus valoraciones y, lo que es más importante, se puede deducir el nivel de satisfacción con las estructuras y sistemas territoriales y sectoriales del destino turístico a través de sus evaluaciones parciales; todo lo cual es de gran interés para la identificación de déficits o conflictos y la consiguiente determinación de líneas de actuación y medidas prioritarias de intervención sobre el sistema territorial turístico.

no, o marcar con un aspa la casilla elegida; y finalmente existen preguntas con opción múltiple en la respuesta (ver anexo al final de la tesis).

- d) En la última parte se intenta recoger de forma sintética la opinión sobre el grado de cumplimiento de las expectativas depositadas en el destino y sobre el previsible comportamiento turístico futuro del entrevistado. Con ello se pretende determinar el nivel global de satisfacción o insatisfacción con el destino elegido, para lo cual se ofrece la posibilidad al entrevistado de contestar a una pregunta abierta en la que se pide su opinión sobre los principales valores y problemas que detecte en la zona. Esta última pregunta da lugar a la adquisición de una información muy variada, rica e interesante, puesto que el entrevistado tiene la oportunidad de exponer en términos personales sus satisfacciones y preocupaciones en relación al espacio turístico considerado.

No obstante las pretensiones de objetividad marcadas, desde el inicio del proceso de trabajo se observaron algunos problemas en la respuesta a determinadas preguntas, entre los que destacan los siguientes:

- En más ocasiones de las deseadas los datos personales de los entrevistados se corresponden con los de jóvenes estudiantes o desempleados, debido a que el cabeza de familia delega en ellos la cumplimentación del cuestionario. Pero esta circunstancia no será determinante de cara al valor de los restantes datos de la encuesta, ya que inmediatamente se observa en las demás respuestas que la información se refiere a la unidad familiar (datos sobre gastos, alojamiento, transportes, etc.).
- Otra cuestión que se observa es la renuencia de muchos de los entrevistados a contestar a todas las preguntas referidas a los gastos realizados. Un porcentaje significativo sólo responde en relación al gasto total realizado, dejando en blanco las casillas de gasto por conceptos y gasto medio diario.
- También se aprecia, en algunas zonas, el excesivo peso específico de los excursionistas o visitantes de día, que no explicitan entre las motivaciones de su visita razones vacacionales, sino que señalan otros motivos como causas explicativas de su presencia (ocio, visita a amigos o familiares, etc.). Esta presencia significativa de los excursionistas justifica su inclusión dentro del universo muestral que abarca la encuesta, al tratarse sin lugar a dudas de usuarios de recursos, infraestructuras, servicios y equipamientos turísticos.
- Por último hay que señalar que, en relación a las valoraciones de los aspectos infraestructurales, dotacionales y medioambientales, muchas personas no tenían información suficiente sobre determinadas cuestiones, en especial sobre los medios de transporte público (autobuses de línea regular, ferrocarril y avión) o sobre aspectos de carácter muy concreto como la presencia de carriles bici o espacios peatonales, por lo que el porcentaje de personas que no contestan a estas preguntas es muy alto en comparación a otras.

La fase final del trabajo, una vez realizadas todas las encuestas, consistió en ordenar y estructurar toda la información extraída, organizándola mediante un sistema de tabulación que permitiera la segmentación o agrupación de los datos en virtud de las similitudes entre los encuestados. Ello facilita el comentario de los datos obtenidos, ayuda al establecimiento de comparaciones y, en última instancia, permite la elaboración de conclusiones tanto parciales (para cada una de las áreas muestreadas), como globales (para todo el espacio turístico de la costa de Huelva). A continuación se presenta la caracterización parcial de la demanda de cada

una de las zonas en las que se dividió el ámbito de estudio para realizar el trabajo de campo, para terminar con las conclusiones globales sobre los usuarios turísticos del litoral onubense entendido como espacio unitario.

2. MATALASCAÑAS

2.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

De las encuestas realizadas en el núcleo de Matalascañas habría que destacar, por encima de otros datos referidos a los entrevistados, el relativo a la procedencia de la demanda, una demanda que tiene su origen mayoritariamente en la aglomeración urbana de Sevilla (50%), seguida de los visitantes provenientes de Madrid (14%), del resto de España (12%) y curiosamente, en un nivel casi insignificante, de la propia provincia de Huelva, con sólo cuatro casos, a pesar de ser una de las escasas playas con oferta alojativa, servicios turísticos y equipamientos públicos de la vertiente oriental de la provincia. Esto confirma la opinión popular que señala a Matalascañas como “la playa de Sevilla”, recalcando su función como uno de los principales destinos turísticos veraniegos de la población residente en los municipios del área metropolitana de la capital regional. De esta forma, Matalascañas se presenta como un espacio turístico de vocación preferentemente subregional, en el que la práctica totalidad de la demanda proviene del exterior de la comarca litoral, con escasa presencia de usuarios procedentes de los municipios del ámbito de estudio, lo cual se explica en buena medida por el alejamiento de este centro vacacional respecto de los principales núcleos de población onubenses, mientras que se erige como la playa más cercana y mejor comunicada con la capital regional.

Cuadro 7.2. Matalascañas: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
61,90	38,09	19,04	30,95	26,19	14,28	7,14	0	2,38
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia		Sevilla y provincia	Resto Andalucía	Extremadura	
4,76		0	4,76		50	4,76	4,76	
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N	
14,28		11,90		0	2,38		2,38	
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
9,52		14,28		9,52		42,86		23,80

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Con respecto al perfil socioprofesional de los entrevistados, entre ellos abundan los empleados sin cualificación del sector privado (trabajadores por cuenta ajena sin formación media o superior), aunque también es significativa la presencia de trabajadores cualificados y empleados de la Administración Pública, frente a la inexistencia de empresarios, autónomos y profesionales liberales, todo lo cual determina el predominio de una demanda de nivel

socioeconómico medio y bajo, a excepción de las *islas* que conforman los contingentes de demanda alojada en los hoteles.

Estas circunstancias explican los datos sobre gastos realizados, en los que se observa que el 57% de los entrevistados emplean menos de 1.200 euros durante sus vacaciones, frente a sólo tres personas que declaran gastar más de 1.800 euros (7%). En cuanto al gasto por conceptos, el alojamiento y los gastos diarios de comida y del hogar constituyen las partidas más importantes, quedando los consumos de restauración, ocio y otros conceptos en un nivel sensiblemente inferior al de otros destinos del litoral onubense y, por supuesto, andaluces. Por último, el gasto medio diario⁸ ofrece todavía datos más ilustrativos: el 31% de los encuestados gasta menos de 30 euros al día y el 21% entre 30 y 60, por sólo dos entrevistados que superan los 60 euros diarios en su consumo turístico.

Cuadro 7.3. Matalascañas: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
11,90	35,71	21,42	4,76	16,66	0	2,38	2,38
GASTO TOTAL APROXIMADO (Euros)							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400	N/N		
26,19	33,33	11,90	7,14	11,90	4,76		
GASTO MEDIO DIARIO (Euros)							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120	N/N		
30,95	21,40	2,38	0	0	45,23		

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

2.2. Motivaciones y comportamiento turístico

Tres rasgos definitorios del perfil de la demanda localizada en Matalascañas son su carácter vacacional, familiar y fiel al destino. Setenta y ocho de los ochenta y cuatro encuestados esgrimen como motivo principal de su visita el disfrute de las vacaciones, razón a la que solamente se une en muy pequeña medida la visita a familiares (seis personas). La mayor parte disfruta de su estancia acompañados de su familia nuclear directa (62%), aunque también son significativos los porcentajes de personas que están acompañadas por amigos, pareja u otros familiares (47%), circunstancias que no son excluyentes, tal y como se aprecia en los datos expuestos. Una importante proporción de los entrevistados responde que ha venido muchas veces de vacaciones a la zona (43%), a los que habría que añadir aquellos que ni siquiera responden a tal pregunta, y de los cuales se deduce, a partir de otros datos facilitados por ellos mismos, que se encuentran en su lugar de vacaciones habitual⁹. El 24% manifiesta que ha venido en menos de cinco ocasiones a esta playa, de ellos ocho personas por primera vez, las

8 Se recuerda que este concepto hace referencia al gasto realizado diariamente en todo tipo de consumos, a excepción de los gastos fijos de alojamiento y transporte. Por lo tanto refleja tanto los gastos del hogar, en el caso de que los haya, como los gastos en actividades y servicios complementarios (restauración, ocio y diversiones, etc.).

9 Una gran proporción de las personas que no responden a la pregunta sobre el número de veces que ha venido a la zona, afirma contar con casa propia, de lo cual se puede deducir que las visitas han sido numerosas.

cuales coinciden prácticamente con los procedentes de fuera de la C. A. de Andalucía y que se alojan en establecimientos reglados o viviendas de alquiler.

En relación al comportamiento turístico de los entrevistados, sorprende el predominio de los visitantes que permanecen menos de quince días en la zona (52%), lo cual puede explicarse en virtud de la práctica habitual del alquiler quincenal de casas o apartamentos (26%) y la menor estancia media de los usuarios de establecimientos reglados de alojamiento (24%). Frente a ellos, más del 40% de los sondeados presenta una estancia superior a los 15 días, con proporciones muy parecidas entre los que permanecen entre 15 y 30 días y los que alargan su período vacacional por encima del mes.

Cuadro 7.4. Matalascañas: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Solo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
92,86	7,14	2,38	0	0	19,04	16,66	61,90	11,90	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
90,47	26,19	0	11,90	0	19,04	9,52	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
4,76	19,04	33,33	21,42	19,04	0	2,38			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos		Hotel			
30,95	14,28	11,90	14,28	4,76		16,66			
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping	Otros		N/N				
4,76	0	2,38	0		0				
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros			N/N			
30,95	14,28	2,38	0			52,38			
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros		N/N			
92,86	9,52	2,38	2,38	0		0			

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

El alojamiento mayoritariamente utilizado es la casa o el apartamento propio (43%), aunque seguido a corta distancia por el alquiler (29%), y siendo significativa la contratación de alojamiento reglado (hoteles, pensiones y campings), que en total es utilizado por un 24% de los entrevistados. Este dato matiza la visión excesivamente simple que se tiene de Matalascañas, como destino exclusivamente residencial, de vivienda propia o en alquiler, e introduce indicios que permiten sugerir su progresiva consolidación como destino turístico *strictu sensu*, con una estructura de oferta alojativa que tiene ya presencia y respuesta en los mercados turísticos. Esta afirmación se apoya además en la constatación de la utilización de mecanismos

comerciales de contratación del alojamiento por parte de los usuarios, tales como agencias de viajes (30%) o agencias de la propiedad inmobiliaria (5%), aunque todavía predomina el contacto y la contratación directa sin intermediarios (65%).

Las actividades preferidas durante las vacaciones son las relacionadas con la playa (90%), seguidas de las excursiones a áreas cercanas como la aldea del Rocío, los Parques Nacional y Natural de Doñana o las bodegas de Bollullos (11%), siendo todavía bastante poco significativa la práctica de nuevos deportes vinculados a una demanda más cualificada, como las actividades hípcas (5%) o el golf (2%)¹⁰.

2.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

En cuanto a la valoración de los aspectos infraestructurales, dotacionales y medioambientales del destino, se destaca la evaluación positiva de la señalización hacia el área y dentro del área, los servicios básicos de abastecimiento (agua, electricidad, teléfonos, etc.), el nivel de los alojamientos y, en especial, la calidad del aire. Frente a ellos, se valoran de forma especialmente negativa los aparcamientos públicos, la situación del tráfico y los accesos por ferrocarril y vía aérea, quedando también en suspenso aspectos como la limpieza del agua y de las arenas de la playa, la dotación de parques y zonas verdes, la oferta cultural y recreativa, y los puntos de información turística.

En definitiva, el 71% de los entrevistados expresa su satisfacción con el destino, frente a un 29% que se muestra defraudado por el mismo. A pesar de ello, todos piensan volver a Matalascañas en el futuro próximo debido a diversas razones, entre las que destacan el contar con vivienda en propiedad, el ambiente familiar del destino, su cercanía al lugar de residencia habitual y, en menor medida, la calidad del entorno geográfico y de las playas, junto a la aptitud climática del área para el disfrute de actividades turísticas y recreativas.

Por el contrario, se advierten opiniones en contra de la calidad turística del destino que hacen hincapié en los principales problemas o conflictos que presenta, tanto actual como potencialmente. Entre ellos se destaca de forma repetida el fenómeno de la masificación, aunque también tienen un eco importante problemas como el de la regresión litoral y la pérdida de la playa, los riesgos previsibles derivados de los excesos urbanísticos, la degradación medioambiental del entorno y la supuesta dejación de funciones por parte del ayuntamiento¹¹.

10 En el caso de las actividades hípcas, el núcleo en el que se concentra principalmente la oferta y, por lo tanto, la demanda, es el de El Rocío (también en el municipio de Almonte, aunque en el interior, a 15 kilómetros de Matalascañas). Con respecto a la práctica del golf, los datos sobre usuarios se explican por la apertura reciente del campo de golf Dunas de Doñana, todavía en fase de consolidación comercial.

11 Este sentimiento se refleja en la creación de la Asociación de Propietarios de Matalascañas (APROMA), colectivo vecinal que mantiene un fuerte pulso con el Ayuntamiento de Almonte, cuya máxima expresión son las pretensiones de segregación del núcleo de Matalascañas. Entre las quejas más repetidas por parte de esta asociación destacan las que se refieren a los déficits de equipamientos y servicios públicos (comerciales, culturales, de seguridad, de playas, etc.), así como los problemas existentes en las infraestructuras de comunicación (red viaria interna y aparcamientos).

Cuadro 7.5. Matalascañas: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Sí	No	N/N	Sí	No	N/N
71,42	28,57	0	100	0	0
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Disposición de vivienda propia Cualidades del entorno geográfico					
Ambiente agradable y familiar Playas					
Cercanía al lugar de residencia Clima					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Masificación Déficits servicios de playa Deficiencias señalización interna					
Regresión de la playa Congestión urbanística Infraestructuras comunicación insuficientes					
Abandono ayuntamiento Escasez oferta complementaria Degradación medioambiental					
Suciedad, recogida basuras Efectos de la movida, ruidos					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

3. MAZAGÓN

3.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

Las encuestas realizadas en Mazagón ponen de manifiesto algunas diferencias significativas de los usuarios de este espacio turístico en comparación con los de Matalascañas, a pesar de las similitudes territoriales, urbanísticas y sectoriales entre ambos núcleos turísticos. En primer lugar, la propia relación proporcional que existe entre los visitantes que provienen de los municipios del litoral onubense y los procedentes de fuera del ámbito costero, es mucho más equilibrada que en el caso de Matalascañas, con un 44% de los entrevistados que son originarios de municipios vecinos, frente a un 54% que provienen del exterior del ámbito litoral. Este dato revela el alcance comarcal y provincial de Mazagón como destino turístico, un destino especializado, en buena medida, como centro vacacional para los habitantes de los municipios del entorno y del resto de la provincia de Huelva¹², quedando en un segundo lugar la demanda procedente de Sevilla (18%) y siendo aún menos significativa la demanda originaria de fuera de Andalucía (un 15%, de los que la mitad proceden de Extremadura).

12 Caso de los visitantes procedentes de la propia ciudad de Huelva y de municipios como Moguer, Palos de la Frontera, San Juan del Puerto, Lucena del Puerto, Trigueros, Bonares, Niebla, Villarrasa, La Palma del Condado, etc.

Cuadro 7.6. Mazagón: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
51,28	19	15,38	35,89	28,20	20,51	0	0	0
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia		Resto Andalucía	Extremadura	
10,25		35,89	15,38	17,94		2,56	7,69	
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N	
2,56		5,12		0	2,56		0	
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
2,56		10,25		5,12		41,02		41,02

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Las características socioeconómicas de la muestra entrevistada presentan también algunas diferencias con respecto al ámbito anteriormente analizado, aunque, de nuevo, el grupo mayoritario se corresponda con los trabajadores por cuenta ajena sin cualificación (28%), a los que siguen a corta distancia los empleados de la administración (23%) y los estudiantes y desempleados (23%). Lo más llamativo es la existencia de un significativo porcentaje de autónomos y profesionales liberales (10%), lo cual indica la existencia de un escenario más heterogéneo desde el punto de vista socioeconómico, en el que junto a la clase media trabajadora, se observa también la presencia de pequeños empresarios de ámbito provincial, tradicionales propietarios de las viviendas unifamiliares independientes existentes en Mazagón desde hace décadas¹³.

Estos datos tienen su reflejo en la información recabada sobre los gastos realizados por los entrevistados: aunque siga existiendo un predominio de aquéllos que tienen gastos totales por debajo de los 1.200 euros (46%), es significativa la proporción de los que superan los 1.800 euros (21%) y en especial la de aquéllos que declaran gastar más de 2.400 euros durante sus vacaciones (8%), lo cual introduce pequeñas diferencias destacables en relación a Matalascañas, que se aprecian también en el gasto medio diario (un 8% de los encuestados afirma tener un gasto superior a 60 euros diarios, frente al 2% de Matalascañas).

13 Este fenómeno es un hecho diferencial de Mazagón con respecto a Matalascañas. Desde los años cincuenta existen en Mazagón chalets unifamiliares aislados, ubicados en áreas de pinares y con destacable calidad constructiva, que se utilizaban como alojamiento veraniego por parte de familias de la élite agraria de los municipios del entorno, mientras que en Matalascañas la urbanización turística tuvo desde el principio una clara orientación hacia la clase media urbana de Sevilla, lo cual conllevó también unas diferentes tipologías constructivas en la fase inicial de crecimiento.

Cuadro 7.7. Mazagón: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
23,07	28,20	7,69	0	23,07	10,25	5,12	2,56
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400	N/N		
20,51	25,64	23,07	12,82	7,69	10,25		
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120	N/N		
23,07	25,64	5,12	2,56	0	43,58		

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

3.2. Motivaciones y comportamiento turístico

También en lo relativo a las razones principales de la estancia se vislumbran algunas particularidades en Mazagón, puesto que aunque las vacaciones siguen siendo el motivo fundamental de la estancia (69%), también adquieren importancia otras razones como la visita a familiares (15%) y el apartado de otras razones (31%), entre las que habría que destacar los motivos de ocio esgrimidos por aquellas personas procedentes de municipios cercanos que realizan desplazamientos de ida y vuelta en el día tras su jornada laboral o en día no laborable.

De entre aquellos que se encuentran en Mazagón por razones vacacionales, el 79% lo hace acompañado de sus familiares directos, aunque también destacan los que tienen como compañía a otros familiares (28%), los que pasan sus vacaciones con amigos (19%) y, en menor medida, los que han venido exclusivamente con su pareja (8%). De todo ello se puede concluir que aunque la familia nuclear sea el eje principal del modelo turístico desde el lado de la demanda, es destacable la presencia de otras agrupaciones, tanto de carácter familiar como de amistad, también protagonistas de la experiencia turística o de ocio. El carácter familiar señalado, no sólo se circunscribe al apartado de la compañía de los entrevistados, sino que se refleja también en los datos sobre conocimiento del destino y fidelidad al mismo, puesto que es abrumador el número de aquéllos que dicen escoger siempre Mazagón como lugar de vacaciones (82%) o que lo han visitado en más de una ocasión (16%), frente a sólo dos entrevistados que declaran venir por primera vez. Esto refuerza el perfil de Mazagón como destino tradicional, que se conoce y difunde a través de familiares o amigos, que no aparece fácilmente en los circuitos de promoción turística y que, por lo tanto, no suele atraer a nuevos visitantes, sino que es más bien un lugar de costumbre para la demanda.

Cuadro 7.8. Mazagón: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Solo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
69,23	15,38	25,64	0	0	15,38	7,69	79,48	28,20	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
97,43	20,51	0	7,69	2,56	20,51	15,38	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
10,25	10,25	17,94	17,94	35,89	7,69	0			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos		Hotel			
12,82	15,38	38,46	7,69	7,69		5,12			
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping		Otros	N/N				
0	0	5,12		0	7,69				
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros			N/N			
23,07	2,56	7,69	0			66,66			
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros		N/N			
94,87	5,12	0	0	0		0			

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

En lo que respecta al comportamiento turístico de los entrevistados, se observa, como primer rasgo distintivo, una duración media de la estancia superior a la de otros destinos onubenses, puesto que cerca del 40% de los encuestados permanecen por un período superior al mes en Mazagón. Esto puede tener una correlación directa con el origen cercano de los visitantes, procedentes en una importante proporción de los municipios próximos, lo cual puede facilitar la ampliación de la estancia estival de las familias, aún cuando su responsable económico se vea obligado a reanudar su actividad laboral en el lugar de residencia habitual¹⁴. Otro 40% de los entrevistados se reparte a partes iguales entre estancias de 15 a 30 días (20%) y estancias de 7 a 15 días (20%), quedando un grupo destacable de excursionistas en torno al 10%.

El alojamiento mayoritariamente utilizado es el apartamento o casa propia (51%), al que sigue la vivienda en alquiler (23%) y la casa de familiares o amigos (8%), datos que recalcan el carácter residencial del modelo turístico de Mazagón, en el que la demanda de oferta reglada de alojamiento tiene una significación minoritaria, en torno al 10% entre establecimientos hoteleros y campings. Este perfil sectorial de tipo residencial, escasamente empresarial, con ausencia de canales de promoción, comercialización y distribución turística, se constata en

14 Es una práctica común que el cabeza de familia, tras cumplir con las obligaciones laborales, se reencuentre con la familia que permanece en la playa, ya sea aprovechando los fines de semana, los días festivos o incluso desplazándose después de la jornada diaria de trabajo.

los datos sobre la forma de contratación del alojamiento entre los no propietarios, donde destaca ampliamente el acuerdo privado sin intermediarios, que se observa en nueve de los veintiseis casos analizados (70%), frente a seis casos en los que se hizo uso de los servicios de agencias de la propiedad inmobiliaria (23%) y sólo dos casos en los que se acudió a una agencia de viajes (7%).

En cuanto a las actividades realizadas durante la estancia, destaca, como en todas las áreas encuestadas, el uso y disfrute de la playa (95%), aunque también aparecen de forma reseñable la realización de excursiones a zonas cercanas¹⁵ y la práctica de deportes tradicionales como el footing, el fútbol o el tenis, con un 28% en uno y otro caso. Del resto de actividades, merece la pena señalar la existencia de un significativo grupo de personas que practica deportes náuticos especializados (8%), lo cual se explica en buena medida en función de las instalaciones y servicios que proporciona el puerto deportivo de Mazagón (construido en 1995).

3.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

La valoración, por parte de los usuarios entrevistados, de las diferentes infraestructuras, los servicios básicos y especializados, y la situación medioambiental, ofrece un panorama que se puede calificar como negativo. Sólo se observa una valoración positiva de algunas dotaciones muy elementales como el abastecimiento de agua corriente, la recogida de basuras y la presencia de servicios de teléfono y correo, frente a una evaluación muy negativa de los aspectos de tipo infraestructural (conexiones mediante ferrocarril y vía aérea, aparcamientos públicos), de tipo dotacional (ausencia de paseo marítimo, deficits de equipamientos comerciales, inexistencia de puntos de información turística y escasez de actividades culturales) y de tipo medioambiental (suciedad de las arenas de la playa).

Esta información se completa con la opinión de los entrevistados acerca del grado de satisfacción con el destino, donde se aprecia que casi el 72% muestra su agrado con el mismo en términos globales, frente a un 28% que no está satisfecho o no contesta. Pero a pesar de estos datos, el 92% piensa volver a Mazagón, decisión que justifican por diversas razones entre las que destacan la tradición y el ambiente familiar del destino (26%), el carácter tranquilo y agradable del mismo (18%), la vinculación que supone el disponer de vivienda en propiedad (13%), la cercanía al lugar de residencia habitual (13%) y los valores naturales del entorno, el paisaje y las playas (13%).

15 Las excursiones se realizan principalmente a los lugares colombinos (Monasterio de la Rábida, Palos de la Frontera y Moguer) y a la propia ciudad de Huelva, debido a la gran proximidad y accesibilidad de estos enclaves desde el núcleo de Mazagón.

Cuadro 7.9. Mazagón: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (%).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Si	No	N/N	Si	No	N/N
71,79	20,51	7,69	92,30	0	7,69
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Disposición de vivienda propia Zona agradable Paisajes y belleza del entorno Ambiente familiar Tranquilidad Playas Costumbre y tradición familiar Cercanía al lugar de residencia					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Masificación Proximidad polo químico Abandono ayuntamiento Oferta complementaria insuficiente Déficits infraestructurales Suciedad, recogida de basuras Congestión urbanística Escasez accesos a la playa Señalización interna insuficiente Destrucción paisaje-tala del pinar Escasez de servicios de playa					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Frente a los citados valores, se destacan como principales conflictos o amenazas del destino turístico los relacionados con el fenómeno de la masificación, que aparecen en primer lugar como en el caso de Matalascañas, seguidos de los vinculados al intenso crecimiento urbanístico experimentado en los últimos años, tal y como se deduce de la opinión repetida acerca de la destrucción del paisaje y la tala del pinar que bordea al municipio por el norte. Otros problemas específicos señalados con cierta recurrencia son la excesiva cercanía del polo industrial de Huelva, con lo que ello implica desde el punto de vista medioambiental, la escasez de accesos y servicios de playa, los problemas de suciedad y recogida de basuras y la insuficiencia de oferta complementaria en el núcleo.

4. PUNTA UMBRÍA

4.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

El núcleo de Punta Umbría, histórico enclave pesquero y tradicional centro vacacional y de ocio desde finales del siglo XIX (cuando lo empezaron a utilizar como lugar de descanso los directivos y técnicos ingleses de las explotaciones mineras de Riotinto), no ha cesado de reforzar su función turística a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, hasta convertirse en uno de los principales destinos del litoral en términos cuantitativos. Ese papel se sustenta, en gran medida, en la consolidación de Punta Umbría como primer destino turístico, de ocio y recreación de los habitantes de la capital onubense, muchos de los cuales disponen de una segunda residencia en este núcleo para disfrutar durante sus períodos vacacionales y los fines de semana, mientras que otros se desplazan habitualmente a Punta Umbría para disfrutar de la playa en su tiempo libre tras la jornada laboral. Esto siempre y cuando no se produzca la elección de Punta Umbría como lugar de residencia habitual por parte de personas que trabajan en Huelva, fenómeno cada vez más común y que provoca el incremento de los movimientos pendulares entre ambos núcleos, ya de por sí significativos por motivos de ocio.

Cuadro 7.10. Punta Umbría: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
45,23	54,76	16,66	42,85	23,80	11,90	2,38	2,38	0
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia	Resto Andalucía	Extremadura		
11,90		54,76	0	16,66	4,76	0		
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N	
9,52		2,38		0	0		0	
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
7,14		4,76		7,14		26,19		54,76

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

De las entrevistas realizadas se puede extraer como primera conclusión que Punta Umbría es el lugar de veraneo o de descanso preferido por los onubenses de la capital provincial, que suponen el 55% de los encuestados. A mucha distancia aparecen los visitantes procedentes de Sevilla y su provincia, con un 17%, mientras que los provenientes de otros municipios del ámbito litoral onubense se sitúan en el 12%¹⁶, en una proporción cercana a la que representan los turistas madrileños (10%). Si a Matalascañas se la considera “la playa de los sevillanos” y a Mazagón la de los onubenses de la provincia (especialmente del entorno litoral), Punta Umbría es la playa de Huelva capital, lo cual se explica fundamentalmente por su proximidad y fácil accesibilidad desde la misma (apenas diecisiete kilómetros por autovía), y también debido a la calidad y amplitud de sus playas, mayor que la de otros núcleos cercanos, como Mazagón.

Los datos sobre el perfil profesional de los encuestados indican una mayor cualificación de la demanda localizada en Punta Umbría en comparación con las dos áreas analizadas anteriormente. El grupo sociolaboral más importante en Punta Umbría es el de los empleados cualificados del sector privado, con formación académica de nivel medio o superior, que suponen el 31% de los encuestados, seguidos por los empleados de la administración y los trabajadores por cuenta ajena sin cualificación, ambos grupos con un 19% del total. Los empresarios, autónomos y profesionales liberales tienen una presencia significativa (7,1%), así como los estudiantes y desempleados, que a menudo forman parte de unidades familiares más amplias en las que el cabeza de familia se encuentra en alguno de los grupos anteriormente citados.

16 En total, entre los usuarios provenientes de Huelva capital y los que proceden de otros municipios del litoral onubense suponen el 67 % de los visitantes, lo cual significa el porcentaje más elevado de demanda turística y recreativa de ámbito intraprovincial, o más exactamente comarcal, existente en los destinos de la costa onubense.

Cuadro 7.11. Punta Umbría: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
14,28	19,04	30,95	7,14	11,90	7,14	7,14	2,38
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400	N/N		
21,42	23,80	19,04	7,14	19,04	9,52		
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120	N/N		
28,57	11,90	7,14	4,76	0	47,61		

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Esos niveles de cualificación en términos profesionales tienen una traducción directa en los datos sobre gasto turístico, puesto que aunque el grupo más numeroso de los encuestados manifieste gastos totales entre los 600 y los 1.200 euros (24%), aparecen a muy corta distancia grupos que declaran gastos sensiblemente superiores: un 19% emplea entre 1.200 y 1.800 euros durante sus vacaciones y, lo más destacable, otro 19% declara gastos superiores a los 2.400 euros, cifra no muy habitual para los núcleos turístico-vacacionales del litoral onubense. La información del gasto por conceptos apoya esta hipótesis, puesto que además de los gastos de alojamiento y funcionamiento diario del hogar, en Punta Umbría adquieren importancia los gastos de restauración y ocio, tal y como demuestra el hecho de que un 44% señale una dedicación superior a los 300 euros para esta partida y un 16% más de 600 euros, lo cual se completa con el 31,3% de encuestados que declara gastar más de 300 euros en otros gastos. También en el gasto medio diario se observa esta mayor propensión al consumo, pues frente al 54,5% que tiene un gasto menor a los 30 euros diarios, existe un 23% que gasta entre 30 y 60 euros y otro 23% que gasta más de 60 euros diarios, lo cual apoya la tesis de mayor cualificación económica de la demanda turística de Punta Umbría, en comparación con la de los destinos de Matalascañas y Mazagón.

4.2. Motivaciones y comportamiento turístico

En lo que no se observan diferencias significativas entre Punta Umbría y otros enclaves turístico de la costa es en relación a la razón principal que justifica la estancia, donde sigue predominando el disfrute de las vacaciones (78,6%), aunque existe un grupo importante de entrevistados, el 19%, que señala “otros motivos” para explicar su presencia, debiendo considerarse en este grupo a todos aquellos que pasan parte del día en Punta Umbría, una vez cumplidas sus obligaciones laborales en la ciudad de Huelva. Entre las actividades realizadas durante la estancia destacan, además del disfrute de la playa (91%) y la realización de excursiones (19%), la práctica de deportes náuticos (12%), con gran tradición en Punta Umbría al contar con puerto y embarcadero desde hace décadas, y la cada vez mayor presencia de golfistas que acuden a la instalación situada en el municipio de Aljaraque o a la recientemente inaugurada en Nuevo Portil (5%).

La mayoría de los encuestados disfruta de su estancia en compañía de la familia, ya sea con su cónyuge e hijos (62%), ya sea con otros familiares (24%), aunque también son importantes los grupos de amigos (24%) y la presencia de parejas (12%). La mayor parte de estos grupos de amigos y parejas los forman jóvenes procedentes de la capital provincial, puesto que la cercanía y la fácil accesibilidad de las playas de Punta Umbría facilitan la organización de desplazamientos y estancias sin la necesidad de depender de la decisión y los recursos familiares, dando lugar así a unas prácticas de ocio de proximidad muy consolidadas.

El perfil comportamental de los entrevistados se completa con una serie de rasgos que abundan en ese carácter de Punta Umbría como destino turístico o de ocio apoyado en la proximidad de la capital provincial, su principal mercado demandante. Así, es curioso observar como en este caso la duración media de la estancia es bastante alta, con un porcentaje cercano al 40% que mantiene estadias por encima de los 30 días, lo cual sólo es posible para los estudiantes, desempleados y jubilados, o en el caso de familias cuyo lugar de trabajo esté lo suficientemente próximo como para mantener la estancia veraniega por encima del mes (véase nota a pie nº 14 del presente capítulo). Pero más llamativo es el hecho de que el 24% manifieste una estancia de un solo día o de fin de semana, lo cual se explica evidentemente por la proximidad de la ciudad de Huelva. Por el contrario, los períodos de estancia quincenales o mensuales, típicos de los destinos tradicionales del litoral, sólo representan y se observan en el 7,1% y el 16,6% de los casos, respectivamente.

Cuadro 7.12. Punta Umbría: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Solo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
78,57	9,52	19,04	0	0	23,80	11,90	61,90	23,80	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
90,47	19,04	0	11,90	4,76	16,66	21,42	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
4,76	11,90	7,14	16,66	38,09	19,04	2,38			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos	Hotel				
33,33	11,90	30,95	9,52	0	7,14				
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping	Otros		N/N				
0	0	0	0		7,14				
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros			N/N			
21,40	7,14	0	0			0			
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros		N/N			
90,47	0	0	2,4	0		7,14			

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

El alojamiento mayoritariamente utilizado es la vivienda propia, casa o apartamento, con un 64% de los encuestados, frente a un 21,4% de alquileres y un 7,1% de usuarios de hoteles de muy distinta cualificación (cuatro y dos estrellas). La forma de contratación del alojamiento que predomina es la directa, sin intermediarios (75%)¹⁷, aunque los entrevistados hospedados en hoteles sí recurren a empresas especializadas de intermediación, concretamente agencias de viajes. Ni que decir tiene que el medio de transporte utilizado de forma casi exclusiva es el vehículo particular, puesto que el 90% afirma haberlo utilizado, mientras que el 10% restante no contesta la pregunta.

4.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

En relación a la satisfacción con el destino, el 69% declara haber visto cumplidas sus expectativas, frente a un 19% que ofrece una valoración negativa y un 12% que no sabe o no contesta. Los datos sobre fidelidad futura al destino son más positivos, con un 88% de los entrevistados que están decididos al volver en próximas ocasiones, un 5% que no lo hará y un 7% que no sabe o no contesta.

Cuadro 7.13. Punta Umbría: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Si	No	N/N	Sí	No	N/N
69,04	19,04	11,90	88,09	4,76	7,14
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Disposición de casa propia Ambiente familiar					
Tradición familiar Playas Valores paisajísticos del entorno					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Déficits de aparcamientos Insuficiencias red viaria					
Masificación Degradación medioambiental-tala pinares					
Escasez actividades culturales y de ocio Suciedad de la ciudad y la playa					
Desarrollo urbanístico excesivo Movida-ruido nocturno					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Las razones que más se repiten para explicar la decisión de volver son la familiaridad o la tradición familiar del destino (20%) y la circunstancia de contar con vivienda en propiedad (20%). La proximidad al lugar de residencia habitual y la calidad de las playas, junto al atractivo paisajístico del entorno, son otros motivos que también se esgrimen para explicar la elección de Punta Umbría (12% en cada caso). Pero especialmente interesantes son las valoraciones favorables realizadas sobre determinados aspectos que en otras áreas del litoral son objeto de crítica, como por ejemplo la señalización y los accesos hacia el área, la existencia de carriles para bicicletas y calles peatonales, la entidad y variedad de las diversiones nocturnas o la calidad de los restaurantes. En estas evaluaciones positivas influye sin duda el papel de Punta Umbría como cabecera municipal e importante centro poblacional, un núcleo con funciones urbanas de primer rango a escala supramunicipal y provincial, lo cual explica su buen nivel de accesibilidad (conexión por autovía desde Huelva), su importante dotación

¹⁷ Es interesante señalar que en un núcleo con clara vocación residencial y un entramado inmobiliario de grandes dimensiones como es Punta Umbría, no se haya contabilizado ningún caso de veraneantes que hayan hecho uso de los servicios de Agencias de la Propiedad Inmobiliaria (APIs), circunstancia que sí se observa en el caso de otros núcleos de menor entidad o con una mayor vocación turística.

de oferta complementaria en cantidad y calidad, y sus esfuerzos por mejorar la calidad del espacio urbano y su habitabilidad¹⁸.

En el capítulo opuesto, se destacan como principales problemas actuales y futuros de la zona los relativos a la masificación turística (escasez de aparcamientos, insuficiencias en la red viaria interna, problemas de limpieza en la ciudad y las playas), el desmesurado crecimiento urbano-turístico del municipio, el progresivo deterioro del entorno natural (con especial alusión a la tala de pinos), la escasez de actividades culturales, o el excesivo ruido como consecuencia de las actividades nocturnas.

5. EL PORTIL-EL ROMPIDO

5.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

La cuarta zona seleccionada para realizar el trabajo de campo es un área de características heterogéneas y conformadas por distintas unidades residenciales turísticas que se articulan en torno a los núcleos de El Portil y El Rompido¹⁹. A pesar del diferente origen histórico de ambos núcleos y de las diferencias jurídico-administrativas, urbanísticas y sociodemográficas, en la práctica se observa una progresiva convergencia territorial y productiva entre ambos, que se hace especialmente patente en el proceso en ciernes de fusión urbana que difumina los posibles límites o los elementos de separación que existen entre los mismos. Este fenómeno de progresiva integración, con una evidente tendencia hacia la configuración de un continuo urbano, es el que explica la determinación de este sector como una de las áreas para abordar el análisis de la demanda turística y recreativa, puesto que presenta rasgos de identidad común desde el punto de vista territorial y sectorial.

En principio no se observan grandes diferencias significativas entre los resultados extraídos en este sector y los obtenidos en las áreas anteriormente analizadas, salvo algunas diferencias de matiz o de dimensión que en cierta medida pueden otorgar a los usuarios de este espacio algunos rasgos distintivos.

18 Precisamente estos son los criterios en los que se apoyó el diseño y la ejecución del carril bici, situado a la entrada del municipio, en el entorno de la playa de los Enebrales, y que supuso un pequeño hito en el litoral onubense, al tratarse de la primera operación de estas características que se realizaba en la zona (ya que fue abierto al público a principios de los años noventa).

19 El Portil se sitúa sobre el límite intermunicipal entre Punta Umbría y Cartaya y se trata de un núcleo de carácter residencial-turístico creado *ex novo* a partir de mediados de los años sesenta (apoyado en la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional); mientras que El Rompido es una entidad urbana perteneciente al municipio de Cartaya, que originariamente era un núcleo dedicado exclusivamente a la extracción pesquera, pero que a lo largo de las últimas décadas del pasado siglo experimentó un gran crecimiento urbano vinculado a la creciente función residencial y turística del mismo, hecho que ha desdibujado en gran medida su primigenia vocación pesquera.

Cuadro 7.14. El Portil-El Rompido: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
56,66	43,33	13,33	50	30	6,66	0	0	0
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia		Resto Andalucía		Extremadura
0		36,66	3,33	33,33		0		6,66
Madrid		Resto de España		Portugal		Otros		N/N
6,66		6,66		0		6,66		0
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
13,33		13,33		6,66		33,33		33,33

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

La primera particularidad que se observa es la existencia de una situación de mayor polarización en lo que respecta al lugar de procedencia mayoritario de los visitantes, que se distribuye de forma casi equitativa entre los provenientes de Huelva capital (36,6%) y los originarios de Sevilla y su área metropolitana (33,3%). El 30% restante tiene orígenes diversos, siempre nacionales, entre los que destacan madrileños, extremeños y algunos visitantes procedentes de municipios del propio ámbito litoral onubense.

Estos datos no hacen más que certificar la hipótesis de que la distancia y la accesibilidad son los factores más determinantes para la mayor parte de la demanda turística a la hora de elegir destino vacacional, puesto que aquellos núcleos más cercanos en términos espaciales y temporales a las grandes aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla, son los que presentan mayores concentraciones de visitantes procedentes de las mismas, mientras que a medida que el radio de desplazamiento se amplía, la demanda comienza a presentarse más heterogénea y menos especializada desde el punto de vista de su composición geográfica.

En relación a la composición socioprofesional y al perfil económico de los encuestados se observa, como en el caso de Punta Umbría y a diferencia de Matalascañas, un ligero predominio de los trabajadores por cuenta ajena cualificados (33,3%), que superan levemente a los trabajadores no cualificados (26,6%) y a los empleados de la administración (23,3%), siendo insignificante la presencia de empresarios, autónomos y profesionales liberales. Esta estructura sociolaboral heterogénea, explica la aparición de unos datos sobre gastos totales en los que se aprecia una equilibrada distribución de los casos entre las horquillas consideradas, sin un predominio claro de un segmento determinado: el 16% gasta menos de 600 euros durante sus vacaciones, un 30% entre 600 y 1.200 euros, el 26,6% entre 1.200 y 1.800 euros, y otro 16,6%, una cifra nada despreciable, gasta más de 1.800 euros.

Si se disecciona ese gasto total mediante la consideración de diferentes conceptos, se observa que el capítulo que concentra los mayores esfuerzos es el de gastos del hogar (mantenimiento y comidas), aunque también se destacan entre los encuestados los gastos en ocio y restauración (una tercera parte declara gastar más de 300 euros en estos conceptos) y el apartado de otros gastos (un 20% emplea entre 180 y 300 euros en actividades y servicios complementarios). No se corresponde con estos últimos datos la información sobre gasto

medio diario, que muestra en general un perfil bajo, tal y como demuestra el hecho de que el 50% de los que responden gastan menos de 30 euros diarios, frente a sólo un 11% que emplea más de 60 euros.

Cuadro 7.15. El Portil-El Rompido: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
6,66	26,66	33,33	6,66	16,66	3,33	6,66	0
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400		N/N	
16,66	30	26,66	10	6,66		10	
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120		N/N	
30	23,33	3,33	3,33	0		40	

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

5.2. Motivaciones y comportamiento turístico

De nuevo, tampoco en este sector de la costa se aprecian diferencias significativas con respecto a otros destinos del litoral onubense en lo que se refiere a la razón principal de la estancia y la compañía durante la misma. El disfrute de las vacaciones sigue siendo el motivo principal para el desplazamiento hasta la zona, mientras que los familiares directos son los principales acompañantes en la mayoría de los casos (76,6%), aunque es importante el porcentaje de personas que han venido con su pareja (36,6%) o en compañía de amigos (26,6%).

Entre las características más destacables del comportamiento turístico de los entrevistados destaca la utilización mayoritaria de la vivienda propia como medio de alojamiento (60%), mientras que la opción del alquiler presenta unos niveles menores que en otros núcleos o urbanizaciones residenciales turísticas (23,3%). El alojamiento reglado tiene escasa presencia en este tramo, a excepción de los campamentos turísticos, tal y como se deduce de la existencia de un porcentaje de usuarios de los mismos en torno al 7%. La oferta hotelera es prácticamente inexistente en un área claramente especializada en el segmento de alojamiento no reglado, a excepción de la salvedad que suponen las nuevas instalaciones en proceso de apertura o de construcción en la urbanización de Nuevo Portil y, en menor medida, en El Rompido, de muy reciente creación²⁰. Como consecuencia de ese perfil residencial, reforzado por un carácter claramente tradicional y familiar, la contratación del alojamiento se hace casi siempre de forma directa (78%), a excepción de algunos usuarios que deciden contratar los servicios de agencias de la propiedad inmobiliaria (22%)²¹.

20 De hecho, no se ha contabilizado entre los encuestados a ninguna persona que se aloje en establecimientos hoteleros, pensiones o apartamentos turísticos, tendencia que puede variar en los próximos años cuando se consolide el funcionamiento de las citadas dotaciones hoteleras de Nuevo Portil y El Rompido.

21 En esta zona no se contabiliza ninguna persona que haya acudido a empresas de intermediación turística para contratar el alojamiento (agencias de viajes), a diferencia de lo que sucede en otros núcleos cuya oferta tiene una mayor presencia en los mercados o presentan una vocación turística más nítida.

Cuadro 7.16. El Portil-El Rompido: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Sólo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
83,33	6,66	13,33	0	0	26,66	36,66	60	16,66	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
100	10	0	10	3,33	16,66	23,33	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
10	6,66	20	23,33	33,33	6,66	0			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos	Hotel				
40	16,66	20	6,66	0	0				
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping	Otros		N/N				
0	0	6,66	0		10				
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros			N/N			
23,33	0	6,66	0			70			
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros		N/N			
90	3,33	3,33	0	0		3,33			

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

El predominio de la utilización de la residencia secundaria en propiedad explica la amplia estadía media de los entrevistados, con un tercio de los mismos que pasa más de 30 días en el destino, junto a un 23,3% que permanece entre 15 y 30 días. Sólo el 20% disfruta de estancias de 15 días o menos y un 16,6% manifiesta venir días sueltos o fines de semana.

Algunos datos de interés se observan en relación a las actividades realizadas durante la estancia. El 100% de los encuestados señala el uso de la playa como una de las actividades principales de las que disfrutan, a la que siguen la práctica de deportes tradicionales (17%) y la práctica de deportes náuticos (12%), esto último vinculado a las posibilidades que ofrece la ría del Piedras como fondeadero y embarcadero natural, sin duda uno de los principales centros de actividades náuticas y pesqueras en todo el litoral onubense. Las excursiones tienen una presencia menor entre las actividades ejercidas por los entrevistados, lo cual denota el carácter más estático de los usuarios, fijados al alojamiento y su entorno próximo, quizá debido al mayor componente residencial y menos turístico de la demanda de esta zona.

5.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

La satisfacción con el destino presenta un nivel alto entre los entrevistados (70%), así como la fidelidad futura al área (83,3%), respuestas que contrastan con la magnitud de las críticas vertidas sobre los déficits y conflictos que presenta el destino. Los problemas infraes-

estructurales son los más citados, en especial las deficiencias de la red viaria (tanto interurbana como urbana), las situaciones de congestión provocadas por el excesivo tráfico de vehículos, la insuficiencia de los aparcamientos públicos y la inexistencia de conexiones ferroviarias para acceder a la zona. En un segundo lugar se destacan los problemas medioambientales, sobre todo la degradación del paisaje natural, provocada tanto por las acciones de deforestación sobre los pinares del entorno, como por la escasa integración de las edificaciones en el paisaje preexistente. Además se señalan problemas de suciedad en la playa²² y en las mismas urbanizaciones, recalándose por parte de algunos de los encuestados la insuficiencia de los servicios de limpieza municipales.

En un lugar destacado se sitúan también las quejas sobre las dotaciones públicas urbanas y sobre las actividades y servicios complementarios. En el primer caso se citan de forma mayoritaria las deficiencias de todo tipo: paseo marítimo, calles peatonales, carriles bici, parques y zonas verdes, zonas de juego para niños, etc. En relación a las actividades y servicios complementarios se repite la valoración negativa sobre los puntos de información turística, la oferta cultural y la oferta recreativa y de ocio especializada, en todos los casos prácticamente inexistentes²³.

Cuadro 7.17. El Portil-El Rompido: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Si	No	N/N	Si	No	N/N
70	23,33	6,66	83,33	6,66	10
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Disposición de vivienda propia Ambiente familiar Tranquilidad					
Cercanía al lugar de residencia Paisaje y valores del entorno Precios asequibles					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Masificación Escasez oferta complementaria					
Deficiencias infraestructuras comunicación Equipamientos y servicios públicos deficientes					
Degradación paisaje y medio ambiente Suciedad agua de la playa (río Piedras)					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Una cuestión llamativa es la opinión que se observa en varios de los entrevistados acerca de una situación que algunos tildan de problemática y otros de positiva. Se trata del fenómeno de la diferenciación acusada entre los viejos y los nuevos complejos residenciales-turísticos que se localizan en el área, diferencias que se perciben en múltiples aspectos: desde el punto de vista urbanístico, dotacional, medioambiental, paisajístico, promocional, etc. Esto es señalado por algunos de los encuestados como uno de los futuros problemas del área, en tanto que va a consolidarse una situación de fuerte segregación socioeconómica y espacial

22 Problemas que se relacionan fundamentalmente con la deficiente situación higiénico-sanitaria que presentan a menudo las arenas y el agua del canal del Piedras, afectado no sólo por los materiales provenientes del desagüe final del río, sino también por los desechos de las numerosas embarcaciones que fondean en el mismo.

23 Un punto discordante lo constituye la oferta de restauración, que es especialmente bien valorada por los entrevistados. En relación a esto habría que señalar que el núcleo de El Rompido se ha especializado en cierta medida en esta actividad, puesto que su tradición marinera y la existencia de numerosos almacenes pesqueros con escaso uso han propiciado la proliferación de restaurantes de tipo familiar, bastante frecuentados por los turistas de toda la costa occidental onubense.

entre los diferentes modelos sectoriales y territoriales existentes²⁴; mientras que otros lo valoran como una oportunidad de elevar el nivel general de cualificación turística del área, que propiciará efectos positivos en las zonas más tradicionales y menos competitivas.

El hecho de que la mayor parte de los usuarios se dirija todavía hacia esas urbanizaciones tradicionales explica los datos sobre las razones esgrimidas para elegir el lugar de vacaciones, entre las que destacan motivos como el disponer de vivienda propia, la cercanía, la familiaridad o el nivel de precios bajo del destino, frente a opciones minoritarias que toman sus decisiones en función de criterios como el paisaje, los valores del entorno o la existencia de nuevas urbanizaciones y alojamientos de calidad.

6. LA ANTILLA

6.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

El núcleo de La Antilla, ubicado en el tramo central de la fachada costera del municipio de Lepe, comienza a especializarse en funciones de ocio y recreativas a partir de la década de los años cincuenta del pasado siglo, aunque ya con anterioridad existía la costumbre, entre las familias de la élite agraria local, de disfrutar de períodos de descanso en esta playa. Ello contribuirá, a través de la extensión del efecto simulación, a su posterior expansión turística, convirtiéndose así en una de las playas con mayores ritmos de crecimiento urbanístico de la costa de Huelva y en lugar de veraneo tradicional y familiar por excelencia.

Ese carácter tradicional y familiar se confirma en los resultados obtenidos en varios de los ítems del cuestionario formulado. En ese sentido, las respuestas a la pregunta sobre el tipo de vacaciones planteado ofrecen una lectura bien clara, puesto que el 74 % de los encuestados disfruta de las mismas acompañado de familiares, ya se trate de los pertenecientes a la familia nuclear (62 %) o de parientes más alejados (13 %), de forma que dominan claramente sobre los que declaran estar en compañía de amigos (23 %) o únicamente con su pareja (15 %). La razón principal de la estancia, al igual que en el resto de áreas del litoral, es el disfrute de las vacaciones (90 %), siendo también significativas las visitas a familiares (8 %) y los desplazamientos de un día o parte del mismo sin pernoctación desde los núcleos cercanos, en especial desde Lepe.

24 También subyace en esa valoración negativa la preocupación ante el posible encarecimiento de la zona, sobre todo como consecuencia del contagio que pueden provocar los precios de los nuevos productos y servicios de calidad localizados en las nuevas urbanizaciones.

Cuadro 7.18. La Antilla: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
53,84	46,15	25,64	41,02	15,38	7,69	10,25	0	0
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia		Resto Andalucía	Extremadura	
10,25		2,56	2,56	25,64		15,38	33,33	
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N	
7,69		2,56		0	0		0	
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
23,07		17,94		15,38		28,20		15,38

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

En un sentido opuesto, se observan algunos datos que contradicen en cierta medida la imagen tradicional de La Antilla como centro vacacional, tal y como sugiere la información obtenida sobre el grado de fidelidad a la zona. A diferencia de lo que sería esperable, el grupo de los que acuden siempre a La Antilla, año tras año, no es claramente dominante, ya que supone el 44 % del total, mientras que son especialmente reseñables los porcentajes de aquellos que acuden por primera vez (23 %) y de los que han venido entre dos y cinco veces (18 %).

Pero quizá los datos que ofrecen un perfil más diferenciado de La Antilla, un rasgo claramente distintivo, sean los relativos a la procedencia de los turistas y usuarios de la playa. Si anteriormente, de forma coloquial, se decía que Matalascañas era la playa de Sevilla, Mazagón la de los onubenses de la provincia y Punta Umbría la de Huelva capital, La Antilla sería, en esta misma línea, la de los extremeños, especialmente la de los pacenses. Esta afirmación no es novedosa ni extraña, ya que el acceso más próximo y fácil al litoral desde el sur de Extremadura lo ofrece la costa occidental onubense, conectada a la comunidad autónoma vecina mediante la N-435 Huelva-Badajoz. Así, el 33 % de los entrevistados procede de Extremadura, mayoritariamente de la provincia de Badajoz, seguidos de los sevillanos (26 %) y los provenientes de otras provincias andaluzas distintas a Huelva y Sevilla (15 %), lo cual contrasta con la escasa presencia de usuarios procedentes de Huelva, tanto de la capital como de la provincia²⁵.

En lo que respecta al perfil socioeconómico de los encuestados, los datos sobre la situación profesional y sobre el nivel de gastos ofrecen algunas disfunciones que hacen difícil su interpretación, como por ejemplo el predominio entre los entrevistados de los estudiantes y los desempleados (23 %), lo cual no parece deberse a la mayor presencia de estos colectivos en La Antilla, sino a la opción elegida para rellenar el cuestionario²⁶. A éstos les siguen los empleados sin cualificación del sector privado, con un 21 %, lo que sugiere una imagen de

25 Frente a la cifra de ocho encuestados que proceden de los municipios vecinos del ámbito litoral (10 %), sólo se han contabilizado cuatro casos de personas provenientes de Huelva capital o del resto de la provincia de Huelva (5 %).

26 En muchos casos, el cabeza de familia delega en los hijos parte de la responsabilidad de contestar a las preguntas del cuestionario, aunque posteriormente se compruebe su participación en la respuesta a las cuestiones más comprometidas (forma de contratación del alojamiento, gastos, valoración de las infraestructuras, servicios y equipamientos, nivel de satisfacción con el destino, etc.).

La Antilla como playa fundamentalmente popular; aunque si se analizan bien los datos, no se observan grandes diferencias estadísticas con respecto a otros colectivos como el de los trabajadores cualificados o el de los empleados de la administración (15 % en cada caso), por lo cual en última instancia podría afirmarse la existencia de una situación de heterogeneidad desde el punto de vista de la composición socioprofesional.

También en los datos sobre gastos se aprecia ese panorama de heterogeneidad, puesto que existe un amplio colectivo de personas con un gasto total y un gasto medio diario de tipo medio-bajo y bajo, frente a un grupo sensiblemente menor, aunque significativo, que presenta gastos inusualmente altos²⁷, lo cual puede poner de manifiesto el contraste entre los propietarios y usuarios tradicionales de La Antilla, con un marcado perfil residencial que implica un escaso nivel de gastos turísticos, y los arrendatarios de viviendas o usuarios de establecimientos hoteleros y asimilados, con un nivel de gastos superior. El gasto total por conceptos ofrece pocas diferencias con respecto a los resultados obtenidos en otros núcleos del litoral: el alojamiento sigue suponiendo el principal capítulo del consumo, junto con los gastos de comida y mantenimiento de la vivienda, no siendo especialmente reseñables, en comparación con otros destinos, los gastos en actividades complementarias.

Cuadro 7.19. La Antilla: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
23,07	20,51	15,38	2,56	15,38	12,82	10,25	0
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400	N/N		
28,20	20,51	33,33	2,56	10,25	5,12		
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120	N/N		
17,94	25,64	0	2,56	7,69	46,15		

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

6.2. Motivaciones y comportamiento turístico

En relación a la organización de las vacaciones, el rasgo ya citado de la heterogeneidad se confirma a partir de la diversidad observada en la distribución de las respuestas a los diferentes ítems, sin claras polarizaciones o concentraciones que indiquen unas características dominantes. Así, la duración de la estancia refleja un equilibrio entre aquellos que permanecen menos de una semana en el destino, los que lo hacen entre siete y quince días, y aquellos cuya estancia se extiende por un período entre la quincena y el mes (con un porcentaje entre el 20 y el 25 % de los entrevistados en cada caso); sólo el grupo de los veraneantes que supera el mes de estancia tiene una significación claramente inferior, con sólo el 13 % de los encuestados.

27 El 33 % de los encuestados gasta entre 1.200 y 1.800 euros durante sus vacaciones, un 28 % menos de 600 euros, mientras que un 10 % emplea más de 2.400 euros; los datos sobre gasto medio diario reflejan que un 26 % gasta entre 30 y 60 euros, el 18 % emplea menos de 30 euros y un 8 % más de 120 euros diarios.

Del mismo modo, los datos sobre el alojamiento utilizado refuerzan la señalada situación de diversidad, sin predominio absoluto de ninguna opción²⁸; aunque hay que destacar el mayor peso de las prácticas residenciales, que en conjunto suponen el 71 %, y el sorprendente resultado de los usuarios de oferta reglada, que superan el 23 % si consideramos conjuntamente establecimientos hoteleros y campings, lo cual contradice la imagen de La Antilla como destino exclusivamente residencial²⁹. En el caso de los usuarios de viviendas de alquiler o establecimientos de oferta reglada, el canal preferente de contratación ha sido el contacto directo con los propietarios (59 %), frente al 27 % que acudió a agencias de viaje y un 14 % que hizo uso de los servicios de las agencias de la propiedad inmobiliaria.

Cuadro 7.20. La Antilla: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Sólo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
89,74	7,69	7,69	0	0	23,07	15,38	61,53	12,82	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
92,30	17,94	0	5,12	0	12,82	17,94	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
7,69	23,07	25,64	20,51	12,82	0	10,25			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos	Hotel				
20,51	20,51	15,38	12,82	2,56	10,25				
Pensión / Hostal	Apto. turístico	Camping	Otros	N/N					
7,69	0	5,12	0	5,12					
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros	N/N					
33,33	15,38	7,69	0	43,58					
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros	N/N				
94,87	5,12	0	0	0	0				

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

6.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

En los apartados dedicados a la evaluación del nivel de las infraestructuras, servicios y condiciones ambientales del destino, destacan las positivas opiniones emitidas acerca de

28 El apartamento o la casa en propiedad lo utilizan el 38 % de los entrevistados, la vivienda alquilada es la opción del 33 % de los consultados y, finalmente, los usuarios de oferta reglada de alojamiento suponen el 23 %.

29 En los últimos años se ha observado la creación de varios establecimientos alojativos de la gama media y baja (hoteles de menos de tres estrellas y pensiones), que han venido a complementar la raquítica oferta reglada previamente existente (conformada casi exclusivamente por el Hotel Lepe Mar, si exceptuamos las plazas en campings).

la señalización indicativa hacia el área, la limpieza viaria (tanto a nivel de servicios como de equipamientos) y el nivel de calidad de los alojamientos, restaurantes y dotaciones comerciales. En sentido negativo se destacan especialmente los problemas infraestructurales, como la escasez de aparcamientos, los problemas de tráfico interno y el déficit de transportes públicos. También se señalan las deficiencias en cuanto a puntos de información turística, diversiones nocturnas, actividades culturales, áreas de juegos para niños y zonas verdes. Por último, desde el punto de vista medioambiental, se recalca la inadecuada conservación del paisaje del entorno³⁰ y la suciedad del agua de la playa.

Cuadro 7.21. La Antilla: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (%).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Si	No	N/N	Si	No	N/N
79,48	17,94	2,56	76,92	10,25	12,82
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Ambiente agradable y familiar Disposición de vivienda propia Tradicción familiar Tranquilidad					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Masificación Escasez oferta complementaria Problemas de tráfico interno y aparcamiento Regresión costera y desaparición playa Saturación urbanística Insuficiencias infraestructuras comunicación (accesos)					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

A pesar de esas valoraciones, casi el 80 % de los entrevistados está satisfecho con el destino, frente a un 18 % que no lo está; además, el 76 % piensa repetir lugar de vacaciones en el futuro, mientras que un 10 % es renuente a volver. Entre las razones que más se repiten para justificar la fidelidad al destino se encuentran las relacionadas con aspectos como la costumbre o la familiaridad, argumentos que indican claramente el perfil mayoritariamente *psicocéntrico* (PLOG, 1987) de la demanda turística de La Antilla. En muy contadas ocasiones se citan los valores naturales o culturales de la zona como causa explicativa de la elección.

Por el contrario, los problemas más citados por los entrevistados, a la hora de identificar las principales amenazas del área, son la masificación turística, la saturación urbanística y la escasez de espacios libres. Además se señalan, en más casos de lo esperado, la pérdida de arenas de la playa, el temor a los efectos de los pesticidas utilizados en las explotaciones agrícolas cercanas y la preocupación ante el posible encarecimiento de la zona (como consecuencia del desarrollo de la contigua urbanización de Islantilla).

30 Es curioso comprobar que aunque se destaque la deficiente conservación y el progresivo deterioro del paisaje natural de la zona, al mismo tiempo se valore de forma aceptable el nivel de integración de los edificios en el entorno. Es una contradicción que parece indicar que la población entrevistada ha asumido el discurso general de preocupación por los problemas medioambientales, pero sin reflexionar de forma crítica sobre las causas que los producen. Se reconoce el hecho, pero no las causas.

7. ISLANTILLA

7.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

Los resultados del trabajo de campo realizado en Islantilla reflejan con meridiana claridad las características diferenciales de esta *nueva ciudad turística*, situada a caballo entre los municipios de Lepe e Isla Cristina, con respecto a las tradicionales urbanizaciones residenciales-turísticas de la costa onubense (El Portil, El Rompido, La Antilla, Urbasur, Mazagón, Matalascañas, etc.). Unas diferencias que se advierten tanto desde el punto de vista sectorial, tal y como se deduce de la información obtenida sobre el perfil socioeconómico y comportamental de la demanda turística, como desde el punto de vista territorial, tal y como se concluye de las valoraciones y opiniones emitidas por los usuarios del espacio turístico sobre los aspectos infraestructurales, dotacionales y medioambientales.

Cuadro 7.22. Islantilla: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
43,58	56,41	15,38	35,89	17,94	23,07	2,56	0	5,12
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia		Resto Andalucía	Extremadura	
2,56		0	7,69	66,66		2,56	5,12	
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N	
15,38		10,25		5,12	0		0	
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
25,64		20,51		43,58		5,12		5,12

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Islantilla presenta una situación de progresiva consolidación como destino turístico a escala regional y nacional, superando los estrechos límites del ámbito comarcal y provincial, e incluso abriendo paso a la llegada de turistas internacionales, sobre todo portugueses. Los visitantes con mayor presencia son los procedentes de Sevilla, que ejercen un papel hegemónico dentro de los flujos turísticos (51 %), seguidos a cierta distancia por los madrileños (15 %) y por los visitantes del resto de España excluyendo a andaluces y extremeños (10 %). En una proporción entre el 5 y el 10 % aparecen los usuarios procedentes de la propia provincia de Huelva, Extremadura y Portugal, que completan el panorama de usuarios turísticos de Islantilla. Estos datos ponen de manifiesto la vocación de Islantilla como destino turístico con distintos radios de acción, que abarcan varias escalas: la escala regional (tal y como lo atestigua el protagonismo mayoritario de los sevillanos), el nivel nacional (certificado por la significativa presencia de madrileños, extremeños y el resto de españoles procedentes de otras CC.AA.) y la escala internacional (fundamentada en la cada vez más habitual presencia de visitantes portugueses)³¹.

31 En definitiva, Islantilla se configura como un destino turístico con vocación extracomarcal y extraprovincial, donde el 97 % de los entrevistados proceden de fuera del ámbito de estudio (los municipios costeros de Huelva), situación que difiere de la de otros núcleos turísticos del litoral, en los que hay una mayor proporción de

Las características socioeconómicas de los encuestados indican también importantes diferencias con respecto a otros núcleos turísticos del litoral. El grupo laboral con mayor presencia en Islantilla es el compuesto por empresarios, autónomos y profesionales liberales, con un 36 % de los entrevistados. Se trata de la única zona del litoral donde predomina este colectivo, lo cual explica que el 28 % de los entrevistados presente unos gastos totales durante sus vacaciones superiores a los 1.800 euros, mientras que un 23 % emplea entre 1.200 y 1.800 euros, cifras que están muy por encima de la media que presentan otros enclaves turísticos del litoral³².

Cuadro 7.23. Islantilla: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
10,25	10,25	23,07	0	15,38	35,89	0	5,12
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400	N/N		
17,94	25,64	23,07	15,38	12,82	5,12		
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120	N/N		
25,64	17,94	15,38	7,69	2,56	30,76		

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Otros colectivos profesionales con destacable presencia son los trabajadores cualificados del sector privado, que representan el 23 %, y los empleados de los cuadros medios y altos de la administración, con un 15 %, grupos que refuerzan la imagen de Islantilla como destino cualificado, si atendemos a las características socioeconómicas de la demanda. Esa cualificación se observa en los datos sobre gasto mensual por conceptos, sobre todo en el capítulo de gastos en restauración y actividades de ocio y en el apartado de otros gastos, en los que se comprueba que en torno al 46 % de los entrevistados emplea más de 300 euros mensuales. En contra de lo esperado, no sucede lo mismo en el apartado de gasto medio diario, puesto que se observa un grupo bastante amplio que afirma gastar menos de 30 euros al día (37 %), cifra que va en la misma línea de los destinos más populares y familiares de la costa, información contrarrestada, sólo en parte, por el 22 % de entrevistados que gasta entre 60 y 90 euros diarios, o el 15 % que emplea más de 90 euros³³.

visitantes procedentes de Huelva capital o de los municipios del entorno (caso de Mazagón, Punta Umbría o el área de El Portil-El Rompido).

32 En la zona de El Portil-El Rompido sólo el 17 % de los encuestados tiene gastos superiores a los 1.800 euros durante su estancia, nivel que se reduce al 15 % en La Antilla y que llega hasta el 20 % en Isla Cristina, cifras todas ellas por debajo de la que presenta Islantilla (28 %).

33 De hecho, a pesar de la imagen de cualificación turística de Islantilla, se comprueba que gran parte de los propietarios de viviendas de esta nueva urbanización lo eran ya, anteriormente, de inmuebles localizados en otros núcleos y urbanizaciones de la costa onubense, con lo cual los cambios operados en el tipo de demanda no han sido tan significativos, sino que se observa la coexistencia de dos tipos de usuarios: los pertenecientes al tramo más cualificado económicamente de la demanda tradicional del litoral onubense (aquellos de nivel económico medio-alto y alto que pueden invertir en nuevos inmuebles de mayor calidad en la misma costa) y los nuevos visitantes que hacen uso de los establecimientos de alojamiento reglado (hoteles, apartamentos turísticos y apartamentos gestionados empresarialmente), los cuales constituyen una demanda verdaderamente cualificada desde el punto de vista turístico, ya que realizan gastos importantes en productos y servicios turísticos.

7.2. Motivaciones y comportamiento turístico

Si se atiende a la información obtenida acerca de las características generales de la visita, se observan de nuevo algunas disparidades con respecto a las zonas anteriormente analizadas, aunque evidentemente subsistan rasgos en común³⁴. A pesar de que el grupo familiar siga siendo el principal protagonista de la experiencia turística, esta opción no llega al 60 % de los visitantes de Islantilla, porcentaje claramente inferior al de los destinos tradicionalmente familiares; por el contrario, es bastante significativo el colectivo de visitantes que acude acompañado de amigos (31 %) o el conformado por parejas (21 %), lo cual indica cierto cambio con respecto al patrón turístico convencional. En concordancia con los citados cambios en las pautas de comportamiento turístico tradicionales, se encuentran los datos sobre la recurrencia turística al destino: el 46 % de los encuestados declara haber venido en menos de cinco ocasiones a Islantilla, de los cuales un 26 % lo hace por primera vez; frente a ellos, un 44 % afirma haber venido entre cinco y diez ocasiones; finalmente, un 5 % tiene en Islantilla su destino habitual de vacaciones³⁵.

Cuadro 7.24. Islantilla: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Solo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
89,74	2,56	5,12	2,56	0	30,76	20,51	58,97	15,38	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
94,87	12,82	0	5,12	7,69	20,51	17,94	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
12,82	15,38	33,33	17,94	15,38	2,56	2,56			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos	Hotel				
33,33	25,64	10,25	5,12	5,12	7,69				
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping	Otros		N/N				
0	7,69	0	5,12		0				
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros			N/N			
17,94	7,69	15,38	0			58,97			
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros		N/N			
92,30	5,12	7,69	0	0		0			

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

34 Por ejemplo, la razón principal que explica la estancia es el disfrute de las vacaciones, con un 90 % de los casos; y el principal medio de transporte utilizado es el automóvil privado, con un 92 % de los encuestados, aunque un 8 % manifiesta haber utilizado la combinación ferrocarril-autobús, en concreto algunos de los visitantes procedentes de Madrid y que han hecho uso del AVE y de la conexión mediante transporte público entre Sevilla y Lepe.

35 Hay que recordar, en relación a estos datos, que la urbanización de Islantilla cuenta apenas con diez años de funcionamiento, lo cual condiciona la valoración los resultados obtenidos. De todas formas, a pesar de su corta historia como destino turístico, diez años pueden ser considerados como suficientes para que pueda consolidarse entre los visitantes una cierta tradición vacacional, circunstancia que no se ha producido, tal y como lo demuestra el hecho de que el grupo de los que acuden por primera vez a Islantilla represente más de la cuarta parte de los encuestados.

En lo que no se observan especiales diferencias con respecto a otros destinos, es en la jerarquía de las actividades preferidas por los usuarios del espacio turístico durante su estancia: el disfrute de la playa sigue siendo la principal opción, ya que es señalado por el 95 % de los encuestados, seguido de la práctica de deportes tradicionales (21 %) y la realización de excursiones a lugares cercanos (13 %). Merece la pena destacar la significativa proporción de turistas que se orientan a la práctica del golf (8%), la cifra más alta de las observadas en los distintos núcleos del litoral analizados, sin duda alguna como consecuencia de la atracción ejercida por las instalaciones, equipamientos y servicios del complejo golfístico de Islantilla.

Otros datos que completan la información sobre el comportamiento turístico son los relativos a la duración de la estancia, el tipo de alojamiento utilizado y la forma de contratación del mismo. En el primer caso, predomina el grupo que disfruta de estancias cortas, puesto que un 33 % de los encuestados permanece entre siete y quince días en el destino, mientras que un 15 % lo hace por un período inferior a la semana y el 13 % realiza estancias de un solo día. Estas cifras parecen indicar la presencia de pautas de comportamiento más turísticas y menos residenciales que en otros núcleos, patrones probablemente vinculados a la utilización de oferta de alojamiento reglada o gestionada empresarialmente.

Aunque el uso de la vivienda en propiedad, ya se trate de apartamentos o casas, siga siendo predominante (44 %), el alquiler se sitúa a poca distancia, con un 31 % de los encuestados. Además, la demanda alojada en establecimientos hoteleros y similares de contrastada cualificación³⁶ tiene una presencia mayor que en el resto de enclaves litorales (16 %). En consonancia con estos datos, los referidos a la forma de contratación del alojamiento señalan un alto índice de utilización de vías de gestión profesionales, tal y como se deduce del 37 % de usuarios que acudieron a los servicios de agencias de la propiedad inmobiliaria o del 19 % que reservó el alojamiento a través de agencias de viaje³⁷.

7.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

El capítulo de valoración de los aspectos infraestructurales, dotacionales y medioambientales del destino ofrece unos resultados cualitativamente distintos a los que se observan en otras áreas, con un carácter marcadamente positivo. Sólo se evalúan de forma negativa por parte de los entrevistados algunos aspectos infraestructurales como las conexiones por ferrocarril y vía aérea, la situación del tráfico interno o la escasez de aparcamientos. Por el contrario, existe una muy buena valoración de todos los servicios y dotaciones básicas, y también de la oferta de servicios turísticos. En relación a este último aspecto destaca, al contrario que en otros puntos del litoral, las referencias positivas al paseo marítimo, los espacios peatonales y carriles bici, la oferta comercial, los servicios de alojamiento y restauración, e incluso los puntos de información al turista. También en el apartado medioambiental existen escasos suspensos, a excepción del nivel de limpieza del agua de la playa, siendo reseñable la buena valoración que se hace de la integración de las edificaciones en el paisaje preexistente y de la conservación del entorno.

36 Se emplea la expresión “establecimientos de contrastada cualificación” porque se trata de equipamientos hoteleros de cuatro estrellas y de apartamentos turísticos de tres llaves, no siendo significativa la presencia de plazas de campings.

37 De todas formas, todavía un grupo significativo de turistas realizó la gestión de contratación del alojamiento de forma directa, poniéndose en contacto con los propietarios y sin acudir a intermediarios.

Cuadro 7.25. Islantilla: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (%).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Sí	No	N/N	Sí	No	N/N
84,61	10,25	5,12	87,17	7,69	5,12
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Disposición de vivienda propia Clima Ambiente agradable Limpieza Tranquilidad Oferta complementaria					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Masificación Saturación urbanística Insuficiente equipamiento comercial Regresión costera y pérdida de playa Escasez de aparcamientos Encarecimiento					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Estos resultados tienen como consecuencia un nivel de satisfacción con el destino que alcanza al 85 % de los encuestados, frente a un 10 % de insatisfechos. Las cifras mejoran si se pregunta por la decisión turística en el futuro, puesto que el 87 % declara que volverá, frente a un 8 % que no lo hará (en ambos casos un 5 % de los entrevistados no sabe o no contesta). Entre las cualidades que se citan como argumentos de la elección no hay novedades destacables, aunque sí en el orden de importancia. En primer lugar aparece la tranquilidad de la zona con un 18 %, seguida del ambiente agradable y la circunstancia de contar con vivienda en propiedad, con un 15 % en cada caso. A tales razones habría que añadir, por su significación en términos cualitativos, la referencia a la limpieza del lugar y al buen nivel de servicios complementarios que presenta el mismo, opinión repetida por varios de los entrevistados.

Por el contrario, las principales amenazas señaladas son los problemas derivados de la masificación³⁸, la vertiginosa saturación edificatoria de la zona³⁹, los problemas de regresión costera y pérdida de playa, y el previsible encarecimiento del destino una vez que se encuentre totalmente finalizada la urbanización.

8. ISLA CRISTINA-URBASUR

8.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

En el caso de Isla Cristina, el trabajo de campo se centró básicamente en la realización de encuestas en dos puntos: por una parte, en la principal playa del municipio por número de usuarios y entidad de la oferta de servicios turísticos, la denominada playa central (ubicada en el frente costero correspondiente a la cabecera municipal) y, por otra parte, en la playa de

38 Entre las opiniones vertidas por algunos de los encuestados se cita como problema inminente del área el hecho de que se está convirtiendo en un “lugar demasiado turístico”, afirmación sin duda relacionada con los episodios de masificación detectados durante la temporada veraniega.

39 Con este hecho se relacionan las referencias al creciente deterioro paisajístico de la zona, circunstancia todavía no suficientemente percibida por parte de la mayoría de los visitantes, aunque ya se adviertan algunas opiniones al respecto, en concreto sobre el sector del campo de golf, donde las urbanizaciones están congestionando un entorno especialmente sensible (la plataforma del acantilado fósil cubierta por pinos y matorral mediterráneo).

Urbasur, situada en el sector oriental del término municipal, vinculada a la urbanización del mismo nombre y situada justo al lado del núcleo y la playa de Islantilla (hasta el punto de que en la actualidad se observa una situación de continuidad urbana entre ambas entidades, hecho que no desdibuja las diferencias sectoriales y territoriales existentes entre ambas⁴⁰).

Cuadro 7.26. Isla Cristina-Urbasur: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
58,97	41,02	10,25	35,89	23,07	23,07	2,56	2,56	2,56
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia		Resto Andalucía	Extremadura	
7,69		5,12	0	30,76		7,69	12,82	
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N	
23,07		10,25		2,56	0		0	
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
17,94		23,07		25,64		28,20		5,12

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Los datos sobre procedencia de los visitantes ofrecen una estructura geográfica que recuerda a la que se observa en otros núcleos litorales como La Antilla, Islantilla o Matalascañas, aunque con sus particulares rasgos distintivos. Los visitantes procedentes de Sevilla conforman el grupo más numeroso, con un 31 % de los encuestados; a éstos les siguen a corta distancia los madrileños con un 23 %, siendo también especialmente significativos los turistas provenientes de Extremadura (13 %) y los del resto de España –salvo andaluces, madrileños y extremeños–, que suponen un 10 %. De nuevo en este caso se aprecia, al igual que en Islantilla, la vocación de las playas de Isla Cristina como destino turístico con proyección supraprovincial y suprarregional, además por supuesto de sus funciones de cara a la satisfacción de las necesidades de ocio y turismo de un significativo colectivo de usuarios procedentes del entorno litoral⁴¹.

La información relativa a la estructura socioeconómica de los usuarios del espacio turístico revela un panorama en el que predomina un tipo de demanda con un nivel de cualificación medio o medio-bajo, si atendemos a la composición socioprofesional de la misma y a los parámetros de gasto. Los colectivos con presencia mayoritaria son los conformados por los trabajadores por cuenta ajena del sector privado, tanto cualificados como sin cualificar (en torno al 60 % de los encuestados), siendo significativa también la presencia de otros dos grupos, el de los trabajadores autónomos y profesionales liberales, con un 15 %, y el de los empleados de la administración (13 %).

40 Tales diferencias explican el tratamiento diferenciado de Islantilla y Urbasur, operaciones urbano-turísticas que, a pesar de ser colindantes, corresponden a períodos y modelos muy diferentes. Urbasur presenta semejanzas más evidentes con las tradicionales urbanizaciones turísticas de Isla Cristina, con las que comparte rasgos urbanísticos y turísticos, lo cual justifica su consideración conjunta en este capítulo.

41 Existe un 8 % de usuarios que proceden de los municipios vecinos que integran el ámbito de estudio y un 5 % de visitantes procedentes de Huelva capital. En definitiva, un 87 % de los turistas provienen del exterior del ámbito litoral y un 13 % son originarios de otros municipios de la costa onubense.

Cuadro 7.27. Isla Cristina-Urbasur: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
5,12	20,51	38,46	7,69	5,12	15,38	7,69	0
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400	N/N		
17,94	33,33	17,94	10,25	15,38	5,12		
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120	N/N		
23,07	23,07	12,82	10,25	2,56	28,20		

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Se podría establecer una correlación entre la estructura socioprofesional descrita y los resultados obtenidos sobre gastos realizados. La mayoría de los encuestados tiene un nivel de gasto total durante su estancia de perfil medio-bajo o bajo, con un 51 % que no supera los 1.200 euros⁴², por sólo un 20 % que declara gastos de mayor cuantía (un 10 % emplea entre 1.800 y 2.400 euros, y otro 10 % más de 2.400). Del mismo modo, el gasto por conceptos refleja, en varios de los apartados considerados, un predominio del colectivo de usuarios que gasta entre 60 y 180 euros (caso de los gastos en transporte o en ocio y restauración), mientras que las partidas dedicadas a gastos de alojamiento o a mantenimiento de la vivienda y comidas indican también niveles de gasto bajos, en comparación con otros núcleos del litoral⁴³. Por último, el gasto medio diario refuerza de nuevo la tesis sobre el nivel de cualificación económica medio-bajo y bajo de los encuestados: el 38 % gasta entre 30 y 60 euros al día y un 13 % gasta menos de 30 euros, frente a un 25 % que emplea más de 60 euros diarios.

8.2. Motivaciones y comportamiento turístico

En lo relativo a las características generales de la visita, no se aprecian en esta zona diferencias significativas con respecto a los destinos de tipo tradicional y familiar anteriormente analizados. Las vacaciones siguen siendo la razón fundamental de la estancia (92 % de los encuestados), los acompañantes son mayoritariamente los familiares (87 % de los casos)⁴⁴, la principal actividad realizada durante la estancia es el uso y disfrute de la playa (100 % de los entrevistados), y un grupo mayoritario de los visitantes acude a Isla Cristina con asiduidad (en torno al 60 % de los sondeados ha venido en más de cinco ocasiones). No obstante estos datos generales, habría que destacar como particularidades de los usuarios de las playas de Isla Cristina, el elevado porcentaje de personas que realiza excursiones a zonas cercanas (44 %) y la significativa proporción de entrevistados que practica actividades náuticas (10 %), hechos que se explican por la gran cercanía y el atractivo que ejercen las localidades vecinas

42 De ellos, un subgrupo significativo, el 18 %, tiene gastos inferiores a los 600 euros.

43 Un 56 % de los encuestados gastan menos de 600 euros en alojamiento durante su período vacacional; en mantenimiento de la vivienda y comidas, aunque el 52 % de los entrevistados declare emplear más de 300 euros, existe otro 35 % que sólo gasta entre 60 y 180 euros.

44 Un 15 % de los encuestados viene acompañado de su pareja y sólo un 10 % está en compañía de amigos.

de Portugal como lugar de visita, por una parte, y debido a la tradición náutica de Isla Cristina y la localización de un moderno puerto deportivo junto al núcleo urbano, por otra.

Si se abunda en la descripción del comportamiento turístico de los entrevistados, se observa que no existe un patrón dominante en lo que a la duración de la estancia se refiere y en lo relativo al tipo de alojamiento utilizado. Se aprecia un ligero predominio de las estancias cortas, puesto que un 36 % de los encuestados permanece entre siete y quince días en el destino y un 21 % lo hace por menos de una semana; pero también siguen teniendo una gran significación las tradicionales estancias de entre 15 y 30 días (26 %) y, en menor medida, las estancias por encima del mes (13 %). En cuanto al alojamiento, se observa una situación de curioso equilibrio entre las diversas opciones residenciales presentes en la zona, sin un predominio claro de la vivienda en propiedad sobre la de alquiler, como ocurre en la mayoría de las áreas analizadas⁴⁵. Igualmente destacables son los contingentes de usuarios de oferta de alojamiento reglada, en especial los campistas, que con un 15 % duplican a los clientes de hoteles y pensiones (7,5 %), lo cual refuerza la hipótesis ya planteada que señala a Isla Cristina como núcleo turístico con destacable protagonismo de una demanda de perfil medio-bajo y bajo (planteamiento que, por supuesto, sólo se refiere al nivel socioeconómico de la misma y su capacidad de gasto, sin entrar en otras valoraciones).

Cuadro 7.28. Isla Cristina-Urbasur: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Solo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
92,30	0	5,12	2,56	0	10,25	15,38	64,10	23,07	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
100	43,58	0	10,25	2,56	10,25	15,38	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
0	20,51	35,89	25,64	12,82	0	5,12			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos	Hotel				
17,94	17,94	17,94	10,25	5,12	2,56				
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping	Otros	N/N					
2,56	2,56	15,38	0	7,69					
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros	N/N					
43,58	2,56	5,12	0	48,71					
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros	N/N				
89,74	5,12	0	0	0	5,12				

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

45 Tanto el apartamento y la casa propia, como el apartamento alquilado, lo utilizan el 18 % de los encuestados respectivamente. La casa en alquiler presenta unos niveles sensiblemente inferiores, con una cifra que alcanza al 10 % de los entrevistados.

Un aspecto en el que se cumple con los patrones de comportamiento vacacional más tradicionales, propios de los destinos residenciales clásicos, es el relativo a la forma de contratación del alojamiento. La mayoría de los usuarios contrata el alojamiento sin intermediarios (un 85 %), frente a un 10 % que hace uso de agencias de la propiedad inmobiliaria y sólo un 5 % que acude a agencias de viaje. Estos datos sugieren el marcado carácter extralegal de la oferta básica existente en Isla Cristina, por cuanto que las gestiones de contratación se realizan mayoritariamente fuera de los mecanismos de intermediación comerciales.

8.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

La valoración del nivel de las infraestructuras y servicios, así como de los aspectos territoriales, urbanísticos y medioambientales, por parte de los entrevistados, no ofrece una visión optimista de las cualidades del destino. Sólo se valoran positivamente dos aspectos de los 33 sometidos a evaluación, concretamente el referido a la señalización hacia el área y el relativo a la calidad de los servicios de restauración y la oferta gastronómica (con repetida referencia a la tradición y el gusto marinero de la cocina de Isla Cristina). Por el contrario, se observa, de forma mayoritaria, una negativa valoración de múltiples aspectos infraestructurales y dotacionales, que van desde cuestiones tan generales como los transportes públicos, el tráfico interno, los aparcamientos o la limpieza viaria, hasta servicios y dotaciones más especializadas como las actividades culturales, la oferta recreativa y de ocio, los parques y zonas verdes, las áreas de juego para niños o los espacios peatonales y carriles bici. En última instancia, también habría que destacar que se advierte una evaluación negativa de determinadas circunstancias medioambientales, en especial la desafortunada integración de las edificaciones en el paisaje preexistente y el excesivo nivel de ruidos⁴⁶.

Cuadro 7.29. Isla Cristina-Urbasur: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Sí	No	N/N	Sí	No	N/N
64,10	28,20	7,69	87,17	7,69	5,12
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Ambiente agradable Ambiente familiar Buenos servicios y nivel de organización					
Tranquilidad Playas					
Disposición de vivienda propia Clima					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Saturación urbanística Ruidos					
Masificación Escasez zonas verdes y parques					
Suciedad playa Suciedad calles					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

La abundancia de este tipo de percepciones explica que el nivel de satisfacción de los encuestados sea el más bajo de entre todas las zonas analizadas, con sólo un 64 %, frente a un 28 % que no está satisfecho con el destino y un 8 % que no contesta. A pesar de ello, el 87 % de los sondeados piensa volver en próximas ocasiones, frente a un 8 % que no lo hará. Entre

⁴⁶ Esta crítica aparece entre varios de los encuestados, que señalan a Isla Cristina como una ciudad especialmente ruidosa, en la que se perciben con nitidez los efectos de la “movida nocturna” y en la que se ejerce un escaso control municipal sobre ciclomotores y motocicletas, cuyas molestias para los visitantes son indicadas por más de un entrevistado.

las razones que se exponen para explicar la elección de la zona, tiene especial importancia la consideración de Isla Cristina como un lugar de ambiente agradable en el que se coincide con familiares y amigos (30 %), razón a la que se unen la disposición de vivienda propia (13 %), y la calidad de las playas y la bondad climática del área (13 %). Curiosamente, ya que parece entrar en contradicción con las valoraciones negativas anteriormente señaladas, también se destaca por parte de algunos de los entrevistados, la tranquilidad del área (con un 13 %) y el buen nivel de organización del destino (8 %), argumentos todos ellos que tienen un escaso peso en el caso de Urbasar, cuyos vecinos muestran un palpable descontento⁴⁷.

En el apartado que recoge la opinión sobre las principales amenazas detectadas, tanto actuales como futuras, se repiten los comentarios ya aparecidos en relación a otras áreas del litoral, tales como la excesiva edificación y la congestión urbanística, la masificación turística, la suciedad en las playas y los deficientes accesos a las mismas, la escasez de zonas verdes, o las infraestructuras de comunicación insuficientes; problemas todos ellos habituales en los destinos residenciales-turísticos que abundan en el modelo de sol y playa imperante en litoral español en general, y onubense en particular.

9. ISLA CANELA

9.1. Características sociodemográficas y socioeconómicas de la demanda

La playa de Isla Canela, situada frente a la urbanización del mismo nombre, en el término municipal de Ayamonte, fue la última zona seleccionada para realizar el trabajo de campo necesario para completar las entrevistas que integran la encuesta.

La primera idea interesante que se concluye del tratamiento de la información obtenida es que Isla Canela es el destino de la costa onubense con una más clara proyección internacional. Nada menos que el 27 % de los entrevistados eran turistas extranjeros, de los cuales el 7 % procedían de Portugal y el 20 % restante de otros países europeos, fundamentalmente alemanes. Esta circunstancia se explica en virtud del mayor grado de inserción de la oferta alojativa de Isla Canela en los catálogos de los grandes touroperadores europeos⁴⁸ y debido a su destacable cercanía y facilidad de acceso desde el Algarve portugués, principal plataforma de entrada hacia Isla Canela de los turistas europeos⁴⁹.

47 Los encuestados en la playa de Urbasar señalan como razón principal para volver a la zona la circunstancia de contar con vivienda propia, no siendo especialmente significativos aspectos como la tranquilidad, el ambiente o el atractivo del entorno, que quedan totalmente oscurecidos ante las diversas deficiencias que se señalan, tales como los problemas en los accesos a la urbanización, la necesidad de asfaltado de algunas calles, la falta de limpieza viaria, la escasez de vigilancia municipal o la inexistencia de unas adecuadas dotaciones comerciales. En definitiva, se percibe una situación de fuerte descontento con el ayuntamiento de Isla Cristina, debido al tradicional olvido respecto a las necesidades de la urbanización, hecho que se hace aún más evidente cuando se constatan las atenciones y cuidados recibidos por Islantilla.

48 Como ejemplo más ilustrativo se puede citar la presencia de los intereses comerciales de TUI en Isla Canela, puesto que la cadena Riu Hoteles, participada mayoritariamente por el gran operador, cuenta con un hotel de cuatro estrellas en la urbanización, al que se une otro de similares características junto al núcleo de Punta del Moral, dentro del radio de acción turística de Isla Canela.

49 La mayoría de los turistas europeos que se alojaban en Isla Canela realizaron su entrada en la Península Ibérica a través del aeropuerto de Faro, que ejerce una función conectora indispensable para asegurar el flujo de turistas extranjeros hacia las playas occidentales del litoral onubense. Esto significa que Isla Canela se beneficia más que

Respecto a los turistas nacionales, los visitantes procedentes de Sevilla continúan siendo el grupo más numeroso, con un 30 %, mientras que los madrileños constituyen igualmente un colectivo significativo (27 %), muy por delante de los usuarios procedentes de Huelva capital (10 %), composición que presenta bastantes similitudes con la estructura de procedencia que muestran otros destinos turísticos cercanos, como Isla Cristina o Islantilla.

Cuadro 7.30. Isla Canela: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD						
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N
53,33	46,66	16,66	20	46,66	13,33	3,33	0	0
LUGAR DE PROCEDENCIA								
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia		Resto Andalucía	Extremadura	
3,33		10	0	30		0	0	
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N	
26,66		3,33		6,66	20		0	
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR								
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N
20		16,66		26,66		33,33		3,33

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

El perfil profesional de los encuestados revela la existencia de una demanda turística cualificada, en la que predominan los empleados del sector privado con formación superior (27 %), seguidos por los integrantes de los cuadros medios y altos de la administración (17 %) y los empresarios, trabajadores autónomos y profesionales liberales (17 %)⁵⁰. Estos datos concuerdan con los obtenidos acerca de los patrones de gasto, puesto que existe un colectivo importante que declara un gasto total superior a los 1.800 euros (23 %), al que se une el 27 % que afirma gastar entre 1.200 y 1.800 euros. Entre ambos grupos suponen el 50 % del total de los entrevistados, muy por encima del 37 % que señala tener gastos por debajo de los 1.200 euros.

Ese nivel de gasto total, que podría definirse como medio-alto en comparación con la debilidad de los datos obtenidos en otras zonas, se confirma también en el apartado de gasto por conceptos, puesto que se aprecian situaciones que superan claramente los escuetos resultados observados en los núcleos con mayor tradición turística del litoral. Así, un 10 % de los entrevistados gasta más de 300 euros en transporte, cifra nada habitual entre los usuarios de las playas del litoral onubense⁵¹; la totalidad de los encuestados emplea más de 600 euros en alojamiento; el 70 % utiliza más de 300 euros en comida y mantenimiento del hogar, y otro 40 % gasta más de 300 euros en actividades de ocio y restauración. Unas cifras que se completan con la existencia de un gasto medio diario superior a la media, con un 37 % de los

otros enclaves turísticos de su proximidad al Algarve portugués, ámbito con enorme capacidad de atracción y recepción turística, y al que Isla Canela se vincula promocionalmente, de forma voluntaria, en algunos catálogos turísticos con proyección europea.

50 Frente a estos colectivos, los trabajadores por cuenta ajena sin cualificación suponen el 13 % de los encuestados y los empleados pertenecientes a los cuadros básicos de la administración apenas un 3 %.

51 Este dato se debe, sin duda, a la respuesta ofrecida por los turistas que han hecho uso del avión para realizar parte del trayecto que les ha llevado hasta Isla Canela (caso de los turistas extranjeros y, en menor medida, españoles) y también se debe a la utilización de coches de alquiler por parte de algunos de los entrevistados.

entrevistados que emplea más de 30 euros diarios, frente a un 17 % que utiliza menos de esa cantidad (mientras que el resto no contesta).

Cuadro 7.31. Isla Canela: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desemplead.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
13,33	13,33	26,66	3,33	16,66	16,66	3,33	6,66
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400	N/N		
16,66	6,66	26,66	13,33	10	86,66		
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120	N/N		
16,66	20	13,33	3,33	0	46,66		

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

9.2. Motivaciones y comportamiento turístico

A pesar de que los usuarios de la playa de Isla Canela presenten ciertas similitudes en su comportamiento turístico con los visitantes de otros núcleos del litoral, en especial en lo referido a la razón principal de la estancia y los acompañantes durante la misma⁵², se reconocen otros hechos que recalcan rasgos diferenciales, ya apuntados en el apartado referido a los gastos, que sugieren un carácter más turístico y menos residencial de la demanda de esta zona. En esta línea, se aprecia el predominio de las estancias cortas, de menos de siete días de duración, opción elegida por el 43 % de los entrevistados, que llegan al 57 % si se les unen aquéllos con estancias de entre siete y quince días. Entre las principales actividades realizadas durante la estancia se señalan, además del disfrute de la playa (con el 100 % de los entrevistados), la realización de excursiones (23 %), la práctica de deportes náuticos (10 %) y el golf (con otro 10 %). A ello habría que añadir el significativo uso de determinados servicios turísticos especializados, como el alquiler de coches (con un 7 %), todo lo cual introduce un panorama de diversidad no observado en ninguna de las otras áreas analizadas anteriormente.

52 La razón principal de la estancia es el disfrute de las vacaciones, con una cifra que alcanza al 83 % de los encuestados, mientras que la visita a familiares se sitúa como el segundo motivo en importancia, con un 13 %. Se entiende que estos últimos visitantes acuden a encontrarse con la familia radicada en Ayamonte o que veranea en esta playa, puesto que Isla Canela no cuenta con población permanente. La mayoría de los entrevistados se encuentran acompañados de los miembros más directos de su familia (63 %), mientras que el 17 % está en compañía de otros familiares, otro 17 % está con amigos y apenas un 10 % sólo con su pareja.

Cuadro 7.32. Isla Canela: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Solo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
83,33	13,33	10	0	0	16,66	10	63,33	16,66	0
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
10	23,33	6,66	10	10	20	20	0		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
3,33	43,33	13,33	30	6,66	3,33	0			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos	Hotel				
50	6,66	13,33	10	0	10				
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping	Otros	N/N					
0	10	0	0	0					
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros	N/N					
16,66	13,33	3,33	3,33	63,33					
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros	N/N				
90	0	0	10	0	0				

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Con respecto al alojamiento, aunque predomina la utilización de las viviendas propias o en alquiler (80 %), existe un porcentaje significativo de usuarios de oferta reglada (20 %), que se aloja en hoteles y apartamentos turísticos de alta cualificación (hoteles de cuatro estrellas y apartamentos turísticos de tres llaves). La forma de contratación del alojamiento también presenta particularidades, puesto que el porcentaje de contrataciones directas, sin intermediarios, se reduce en esta zona hasta el 45 %, en beneficio de la utilización de las agencias de viajes (36 %), las agencias de la propiedad inmobiliaria (9 %), e incluso a favor de nuevos medios de intermediación y gestión, como es el caso de la realización de reservas a través de internet (9 %). En el capítulo referido al medio de transporte utilizado, aunque se mantenga la hegemonía del vehículo particular (90 %), se advierte la presencia significativa de otras opciones como es el caso del avión (10 %), cuya utilización evidentemente corresponde a los visitantes procedentes de los puntos de origen más lejanos (coincidentes normalmente con los turistas extranjeros).

9.3. Valoración del destino y cumplimiento de expectativas

La valoración que se hace de los aspectos territoriales y de los servicios turísticos especializados, revela una percepción positiva de determinadas condiciones ambientales generales del entorno (bajo nivel de ruidos, buena calidad del aire, aceptable grado de conservación

del paisaje), además del reconocimiento de la calidad de la oferta de alojamiento y de la oferta complementaria de restauración.

Cuadro 7.33. Isla Canela: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Sí	No	N/N	Sí	No	N/N
80	16,66	3,33	93,33	6,66	0
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Disposición vivienda propia Valores estéticos					
Ambiente familiar Entorno interesante					
Tranquilidad y relajación					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Futura masificación Deficiencias infraestructuras comunicación					
Excesiva urbanización Déficits de equipamientos y servicios públicos					
Regresión costera y desaparición playa Suciedad Escasez oferta complementaria					
Escasos servicios de playa Encarecimiento Destrucción entorno natural					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

El balance negativo se centra especialmente en las deficientes comunicaciones que mantiene Isla Canela con el entorno más próximo y con el exterior, puesto que ni tan siquiera dispone de un servicio municipal de autobuses permanente que la conecte con el centro urbano de Ayamonte, ni por supuesto cuenta con infraestructuras de comunicación que faciliten la llegada al destino a través de medios de transporte distintos al vehículo rodado (ferrocarril o avión). Otras insuficiencias que se señalan están en relación con determinadas dotaciones y servicios públicos, entre las que destacan las referencias a la escasa disponibilidad de contenedores y papeleras, o la inexistencia de parques y zonas verdes, áreas de juego para niños y actividades culturales.

En definitiva, el 80 % de los entrevistados manifiesta su satisfacción con el destino, frente a un 17 % que no lo está; el 93 % piensa volver en próximas ocasiones y un 7 % no repetirá. Entre las razones expresadas para explicar la elección del destino, además de la circunstancia de contar con vivienda propia, motivo esgrimido por el 20 % de los encuestados, otro 20 % señala el interés por Isla Canela debido a su ambiente agradable, relajante y escasamente masificado, argumentos a los que se unen otras referencias también en sentido positivo como sus valores paisajísticos (7 %) o su ubicación en un área interesante (7 %)⁵³.

En lo que se refiere a las amenazas que acechan al destino, siempre desde la perspectiva de los usuarios entrevistados, se repiten las preocupaciones ya expresadas para otros puntos del litoral. El peligro de masificación en el futuro y el fuerte ritmo de urbanización observado, con las negativas consecuencias que conllevan para el entorno, son los conflictos más citados; mientras que también tienen una presencia significativa las referencias a los problemas que se constatan en la playa, sobre todo la suciedad detectada en el agua y las arenas, la escasez de servicios y la acelerada desaparición de la misma por los efectos de la alteración de la dinámica costera.

53 Los entrevistados valoran especialmente la ubicación fronteriza del municipio de Ayamonte y su playa de Isla Canela, lo cual facilita la realización de excursiones a las localidades vecinas de Portugal, en especial a las del Algarve y, en menor medida, a las de la costa vicentina o el Bajo Alentejo.

10. CONCLUSIONES GENERALES Y PERFIL DEL TURISTA TIPO

En el presente apartado se expondrán las conclusiones que se derivan de la agregación de los resultados parciales obtenidos en cada una de las áreas donde se han realizado las entrevistas. Debe advertirse que en el establecimiento de estas conclusiones generales juegan un papel determinante las características y patrones de comportamiento mayoritarios de los usuarios turísticos, en detrimento de los rasgos diferenciales que se pueden apreciar de forma particular en las diversas zonas donde se realizó el trabajo de campo (rasgos que en todo caso se indicarán, aunque sea de forma superficial, para enriquecer la caracterización general de la demanda turística, de ocio y recreativa que aquí se hace).

Los datos agregados facilitarán la definición del perfil del turista tipo, es decir, la radiografía del turista más característico que acude a los enclaves residenciales-turísticos del litoral onubense (véase el cuadro final 7.38). Evidentemente, la elaboración de un perfil no es más que una simplificación de la realidad que no recoge de forma adecuada el abanico de posibles tipologías de la demanda que se pueden observar en cada uno de los núcleos o áreas consideradas, pero que sí puede servir de referencia para hacerse una idea aproximada acerca de las características generales del visitante que se acerca a las playas de la costa de Huelva (patrón que no tiene por qué encajar con exactitud con el perfil de los grupos minoritarios que se pueden identificar en determinados puntos del litoral con unas características territoriales y sectoriales distintas⁵⁴).

Una vez realizadas las advertencias preliminares acerca de la validez de las conclusiones que aquí se establecen, al iniciar la caracterización general de la demanda, se puede destacar, en primer lugar, que los usuarios del espacio turístico suelen tener en su mayoría un origen cercano, tal y como lo demuestra la existencia de unos flujos turísticos cuya composición geográfica es fundamentalmente de índole regional o provincial: con los sevillanos a la cabeza, como el grupo más importante de turistas en términos estadísticos (32 %), seguidos por los onubenses, tanto de la capital como de la provincia (con un 18 % y un 11 %, respectivamente). Esta estructura de procedencia se observa con especial fidelidad en los núcleos turísticos del sector oriental y central de la costa (Matalascañas, Mazagón, Punta Umbría, El Portil y El Rompido), mientras que en los enclaves más occidentales se incrementa la diversidad, con mayor presencia de madrileños, extremeños, portugueses e incluso turistas procedentes del norte de Europa (caso de La Antilla, Islantilla, Isla Cristina e Isla Canela).

Esta composición pone de manifiesto la regla de que cuanto mayor proximidad de los núcleos turísticos a las grandes aglomeraciones urbanas de Andalucía Occidental⁵⁵, mayor presencia de visitantes procedentes de esas entidades (con lo cual, el factor cercanía se erige en el más determinante de la decisión de la demanda). Por el contrario, cuanto mayor es la

54 Como sería el caso de los turistas nacionales o extranjeros con mayores niveles de cualificación profesional y socioeconómica, que se localizan fundamentalmente en los núcleos turísticos de Isla Canela, Islantilla y en la urbanización de Nuevo Portil.

55 Principalmente las aglomeraciones de Sevilla y Huelva, puesto que la demanda procedente de la Bahía de Cádiz no tiene apenas presencia en la costa onubense, bien debido a la mayor cercanía y tradición de visita a las playas de su propia provincia, o sobre todo como consecuencia de las dificultades de accesibilidad que impone la inexistencia de una conexión costera entre ambas provincias, debido a la interposición de las marismas del Guadalquivir y el Parque Nacional de Doñana.

distancia de los destinos con respecto a esas mismas aglomeraciones, mayor es el radio de acción en lo relativo a la captación de flujos y, por lo tanto, se observa una presencia más numerosa de turistas provenientes de focos de origen más alejados (en este caso, otros aspectos como las cualidades ambientales y territoriales del destino se anteponen a la proximidad como factor determinante de la elección turística).

Cuadro 7.34. Costa de Huelva: características generales de los entrevistados: sexo, edad, origen y nivel de conocimiento previo del lugar (en %).

SEXO		EDAD							
Hombre	Mujer	<25	25-35	35-45	45-55	55-65	>65	N/N	
53	46,6	16,6	36,6	25,6	15,3	4,2	1,2	0,5	
LUGAR DE PROCEDENCIA									
Municipios ámbito		Huelva capital	Huelva provincia	Sevilla y provincia		Resto Andalucía	Extremadura		
6,6		18	4,3	32		3,6	6,6		
Madrid		Resto de España		Portugal	Otros		N/N		
13		6,6		1,3	3,6		4,3		
CONOCIMIENTO PREVIO DEL LUGAR									
1ª vez		2-5 veces		5-10 veces		>10 veces		N/N	
11,3		15		17,3		29,6		26,6	

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

La segunda característica general que se puede destacar de los usuarios turísticos de las playas de la costa onubense es que se trata de un tipo de demanda que se ubica principalmente en los tramos de edad intermedios y que es de tipo familiar. El 41 % de los entrevistados tiene entre 35 y 55 años, y otro 37 % se encuentra entre los 25 y los 35 años, lo que indica que, a pesar de la madurez en términos urbanísticos y sectoriales de algunos núcleos y urbanizaciones del ámbito, se puede afirmar el potencial de futuro del área, si se atiende a la composición por edades de la demanda que acude a la misma⁵⁶.

El carácter familiar de la demanda lo revela el hecho de que una amplia mayoría de los entrevistados, el 64 %, se plantea la estancia en compañía de sus allegados más próximos (cónyuge e hijos), además de un 18 % que dice estar acompañado por otros familiares (véase cuadro 7.36). Esta circunstancia se repite en todos los núcleos, en unos con mayor intensidad (aquellos con mayor tradición vacacional y residencial⁵⁷) y en otros con menor rotundidad (aquellos más cualificados y con una vocación más claramente turística⁵⁸); pero en todo caso se demuestra la preferencia por la seguridad que ofrece un entorno conocido como el que proporciona la familia, por delante de otras iniciativas turísticas, como los viajes realizados con amigos, con la pareja o en solitario⁵⁹.

El tercer rasgo característico que define a la demanda turística analizada es su perfil socioeconómico de nivel medio-bajo. Desde el punto de vista socioprofesional se observa

56 A ello se añade que un porcentaje importante de los encuestados, concretamente el 17 %, se sitúa por debajo de los 25 años, mientras que sólo el 4 % está por encima de los 55 años.

57 Tal y como ocurre en los casos de Mazagón, Punta Umbría o Isla Cristina, en los que se supera ampliamente el 80 % de entrevistados que acuden al destino acompañados de familiares.

58 Caso de Islantilla, donde sólo un 59 % de los entrevistados afirma disfrutar de sus vacaciones en familia.

59 Los visitantes que acuden acompañados de amigos se sitúan en torno al 20 %; mientras que los que están con su pareja significan el 16 % de los encuestados; se da también la circunstancia de que no se ha contabilizado ninguna persona que disfrute de su estancia sin compañía.

el predominio de los trabajadores por cuenta ajena encuadrados dentro del sector privado, tanto cualificados (24 %) como no cualificados (22 %), a los que siguen los empleados de la administración pública con un 19 % y el colectivo, con menor trascendencia desde el punto de vista económico, que comprende a los estudiantes y desempleados (14 %).

En consecuencia, se puede hablar de la costa onubense como destino prototípico de la clase media y media-baja de los grandes ámbitos urbanos de Sevilla y Huelva, y también de parte de los sectores acomodados del ámbito provincial onubense, lo cual no es óbice para que exista un significativo grupo de turistas de mayor cualificación económica, compuesto por empresarios, autónomos y profesionales liberales (13 %) procedentes de las grandes aglomeraciones urbanas citadas o de centros emisores más alejados (tanto nacionales como internacionales) y que se alojan tanto en las modernas urbanizaciones y establecimientos de oferta reglada ubicados en los nuevos desarrollos turísticos (Islantilla, Isla Canela, Punta del Moral y Nuevo Portil), como en las viviendas de mayor calidad de los núcleos tradicionales (Mazagón, El Rompido, La Antilla o Isla Cristina).

Cuadro 7.35. Costa de Huelva: características socioeconómicas de los entrevistados: nivel profesional, gasto mensual y gasto medio diario (en %).

PROFESIÓN							
Estudiantes Desempl.	Empleados sin cualific.	Empleados cualificados	Cuadros básicos admón.	Cuadros medios admón.	Empresarios, Autónomos, Prof. liberales	Otros	N/N
13,6	22	24,3	4	15	12,6	5,3	3,2
GASTO TOTAL APROXIMADO							
0-600	600-1200	1200-1800	1800-2400	>2400		N/N	
21	26,6	22,3	9,6	12		8,3	
GASTO MEDIO DIARIO							
0-30	30-60	60-90	90-120	>120		N/N	
24,6	21	7,3	4,3	1,6		31,2	

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Si se atiende a las pautas de consumo de los entrevistados, lo primero que se advierte es la existencia de unos niveles de gasto indiscutiblemente bajos, en concordancia o, más aún, por debajo de las expectativas que ofrece la estructura socioprofesional de la demanda. El capítulo de gasto total durante las vacaciones ofrece cifras que no admiten dudas, con un 50 % de los sondeados que emplea menos de 1.200 euros mensuales durante sus vacaciones (de los cuales casi la mitad no llega a un gasto de 600 euros) y un 22 % que gasta entre 1.200 y 1.800 euros. Los resultados son aún más raquíticos si se analiza el gasto medio diario (excluidos gastos de alojamiento y transporte), donde se comprueba que una cuarta parte de los entrevistados gasta menos de 30 euros diarios y otro 21 % entre 30 y 60 euros.

Varios factores, que actúan de forma interrelacionada, explican los datos señalados: la cercanía del lugar de residencia habitual y la utilización del automóvil particular facilitan el aprovisionamiento de las familias, con menor tendencia a recurrir a los servicios comerciales, tanto básicos como especializados, del destino; por otra parte, la mayoritaria disposición de viviendas en propiedad o en alquiler determina un tipo de experiencia turística de marcado carácter residencial, centrada en el alojamiento y escasamente dinámica desde el punto de vista del consumo turístico especializado, tal y como lo demuestran los datos sobre gastos

desagregados por conceptos, en los que los gastos de alojamiento, comidas y mantenimiento del hogar presentan los niveles más altos, frente a la debilidad de los gastos en restauración y ocio, u otros gastos⁶⁰.

En última instancia, habría que señalar como característica general de la demanda turística y recreativa, su carácter tradicional, puesto que encaja, sin grandes desajustes, con las motivaciones y pautas de comportamiento más usuales que suelen darse entre los turistas de sol y playa convencionales. Vacaciones, disfrute de la playa y fidelidad al destino son tres premisas asociadas que aparecen de forma recurrente entre los entrevistados, planteamiento que sólo es parcialmente modificado por dos circunstancias: en primer lugar, la lenta pero progresiva consolidación de otro tipo de actividades diferentes al uso de la playa, en especial la realización de excursiones, la práctica de deportes náuticos y el golf⁶¹; y en segunda instancia, la incorporación de nuevos usuarios a los núcleos turísticos más recientes y cualificados del litoral, demanda que presenta unos menores niveles de fidelidad al destino, como consecuencia de sus menores vínculos de familiaridad, costumbre o propiedad con la zona.

El carácter tradicional y convencional señalado se manifiesta también en la forma de organización del viaje y la estancia, aspectos en los que priman la autoorganización y los patrones de comportamiento residencial, frente al uso de mecanismos de intermediación comercial y las iniciativas de tipo más claramente turístico. El vehículo particular es el medio de transporte más utilizado por los entrevistados (90 % de las respuestas), seguido a mucha distancia por el autobús de línea regular (4,3 %), mientras que los usuarios de avión o ferrocarril tienen una presencia casi anecdótica⁶². También en lo referente a la duración de la estancia se observa el predominio de las opciones más convencionales, sobre todo los períodos vacacionales de entre 15 y 30 días (24 %) y los que se extienden por encima del mes (22 %), prácticas que superan a las estancias medias y cortas⁶³.

60 Un porcentaje pequeño de los entrevistados (el 20 %) afirma gastar más de 600 euros en alojamiento; sólo un 15 % emplea más de 600 euros en comida y mantenimiento de la vivienda; apenas un 11 % gasta más de 600 euros en actividades de ocio y restauración y, finalmente, nada más que el 2,6 % de los encuestados gasta más de 600 euros en otros conceptos.

61 Las excursiones son realizadas por el 22 % de los encuestados, los deportes náuticos son practicados por el 9 %, el golf por el 3,6 % y, en otro orden de cosas, el alquiler de coches es un servicio del que sólo hacen uso el 0,6 % de los entrevistados.

62 Un 2 % en cada caso y que coinciden principalmente con los pocos turistas extranjeros entrevistados (Isla Canela) y, en menor medida, con los visitantes nacionales procedentes de otras CC.AA. distintas a la andaluza (Islantilla e Isla Canela).

63 Estancias que suponen un 21 % en el caso de las que abarcan entre 7 y 15 días, y apenas un 18 % las que duran menos de una semana.

Cuadro 7.36. Costa de Huelva: motivaciones y comportamientos turísticos de los entrevistados: características de la estancia, alojamiento y transporte (en %).

RAZONES DE LA ESTANCIA				COMPAÑÍA DURANTE LA ESTANCIA					
Vacaciones	Visita familiares	Otros	N/N	Solo	Amigos	Pareja	Pareja hijos	Otros familiares	N/N
85	7,6	11	3	0	20,6	16,3	64	18,6	2
PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS									
Playa	Excursiones	Alquiler coches	Deportes náuticos	Golf	Otros deportes	Otras actividades	N/N		
95	22	0,6	9	3,6	17	17,3	0,3		
DURACIÓN DE LA ESTANCIA									
Día	<7 días	7-15 días	15-30 días	>30 días	Otros	N/N			
6,6	18,3	21,3	23,6	22	5	3			
ALOJAMIENTO UTILIZADO									
Apartamento propio	Apartamento alquilado	Casa propia	Casa alquilada	Vivienda fam. o amigos	Hotel				
28	16,3	20	9,6	5,3	8,3				
Pensión / Hostal	Apartamento turístico	Camping	Otros		N/N				
2	2,3	4,6	0,6		3				
FORMA DE CONTRATACIÓN DEL ALOJAMIENTO									
Sin intermediarios	Agencia de viajes	API	Otros			N/N			
65	19,5	14,6	0,8			0			
MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO									
Vehículo propio	Autobús regular	Ferrocarril	Avión	Otros		N/N			
90	4,3	1,6	1,6	0		2,5			

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Para concluir el análisis de los comportamientos turísticos, falta hacer referencia al tipo de alojamiento utilizado y la forma de contratación del mismo, en el caso de que así suceda. La vivienda en propiedad y en alquiler, como corresponde a un ámbito típicamente residencial-turístico, es la opción elegida por el 76 % de los entrevistados, dibujando un panorama marcado por el claro predominio de la oferta no reglada de alojamiento, pero donde se atisba la progresiva consolidación de la oferta reglada, que ya alcanza al 17 % de los turistas, unos turistas que hacen uso preferiblemente de los establecimientos hoteleros existentes en el ámbito⁶⁴, además de los campings, apartamentos turísticos y pensiones, por ese orden.

La forma de contratación del alojamiento recalca el carácter extrasectorial y extralegal de la mayoría de las gestiones con finalidad turística realizadas por los encuestados, puesto que el 65 % de los visitantes que no disponían de alojamiento en propiedad previamente, contrataron el mismo de forma directa, sin intermediación, frente a un 19 % que acudió a agencias de viaje, un 15 % que resolvió sus necesidades a través de los servicios de agencias de la propiedad inmobiliaria, o sólo un 1 % que manifiesta haber utilizado nuevos recursos o mecanismos de contratación (caso de internet). Por lo tanto, se puede señalar como una de las grandes debilidades del modelo, la escasa inserción de la oferta de alojamiento en los circuitos comerciales del sector turístico, con lo que ello puede suponer en términos negativos

64 Unos establecimientos que conforman una red hotelera descompensada desde el punto de vista territorial, puesto que se detectan situaciones de concentración de la oferta en determinados núcleos, ya sean tradicionales (Matalascañas, Punta Umbría, Isla Cristina) o de nueva generación (Islantilla, Isla Canela), frente a otros núcleos en los que de momento apenas hay presencia de la misma (Mazagón, El Portil o El Rompido).

de cara a la conformación de un entramado empresarial turístico de mayores dimensiones y complejidad, y de cara a asegurar unas garantías a los consumidores en relación al producto.

En el apartado de valoración de los diferentes aspectos territoriales, sectoriales y medioambientales del destino, que recoge la percepción de los encuestados sobre un amplio listado de ítems considerados como los principales parámetros que miden la cualificación de cualquier destino turístico, se aprecia una evaluación positiva de algunos de los componentes más elementales del sistema turístico, tales como la oferta alojativa y de restauración, los servicios y dotaciones de rango básico (agua, luz, teléfonos, limpieza urbana⁶⁵, etc.), la señalización exterior hacia el área, o de determinados aspectos medioambientales como la calidad del aire o el nivel de ruidos.

Sin embargo, otro tipo de factores o aspectos claramente imprescindibles para el adecuado funcionamiento de cualquier destino turístico que se precie, son valorados de forma negativa, ya sea debido a la existencia de situaciones deficitarias (comunicaciones por vía aérea o por ferrocarril, aparcamientos públicos), o como consecuencia de su mal funcionamiento o situación (caso del tráfico interno o de las condiciones higiénicas del agua y de las arenas de las playas).

Cuadro 7.37. Costa de Huelva: nivel de satisfacción, valoraciones y opiniones de los entrevistados (en %).

NIVEL DE SATISFACCIÓN CON EL DESTINO			PIENSA VOLVER EN EL FUTURO		
Sí	No	N/N	Sí	No	N/N
73,6	20,6	5,6	88,6	5,3	6
PRINCIPALES RAZONES PARA ELEGIR LA ZONA					
Ambiente familiar y ambiente agradable					
Disponibilidad de vivienda propia					
Playas, clima y entorno natural					
Tranquilidad					
Otros: precios baratos, interés de las zonas cercanas, carácter de la población local, diversiones, buen nivel de servicios en las urbanizaciones nuevas, gastronomía					
PRINCIPALES CONFLICTOS Y AMENAZAS QUE PRESENTA LA ZONA					
Masificación					
Excesiva urbanización					
Deficiencias de infraestructuras comunicación					
Destrucción del entorno natural y deterioro del paisaje					
Escasez de oferta complementaria					
Problemas de tráfico interno y falta de aparcamientos					
Escasos servicios de playa					
Degradación y regresión de playas					
Suciedad y deficiencias en la recogida de basuras					
Abandono de las urbanizaciones turísticas por parte de los ayuntamientos correspondientes					
Ruidos y molestias nocturnas					
Excesiva cercanía de los complejos industriales					
Ausencia o deficiencias en relación a los paseos marítimos					
Excesivo contraste entre las viejas y las nuevas urbanizaciones turísticas (equipam., servicios, infraest.)					
Déficit de equipamientos públicos, en especial zonas verdes					
Signos de excesivo encarecimiento de la zona					

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

65 Salvo en el caso de Isla Cristina, donde se repiten las referencias a la suciedad del núcleo urbano y la playa, crítica que, curiosamente, ya aparecía en las encuestas realizadas para el informe sobre *Los Factores Limitantes, Actual o Potencialmente, al Turismo Andaluz, con Especial Énfasis en el Litoral* (SECRETARÍA DE ESTADO DE COMERCIO, TURISMO Y PYMES y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997).

Esa misma unanimidad, también en un sentido negativo, se aprecia en la evaluación de los equipamientos y servicios que pueden proporcionar un salto cualitativo a los destinos turísticos: aquellas dotaciones de carácter más o menos especializado, tanto territorial como sectorialmente hablando, y cuya evaluación no sale bien parada como consecuencia de su escasez o inexistencia, como es el caso de los parques y zonas verdes, las zonas de juego para niños, los espacios peatonales y carriles para bicicletas, los paseos marítimos, la oferta recreativa y de ocio, las actividades culturales, o los puntos de información turística.

A pesar de la negativa valoración dispensada al amplio listado de aspectos señalados, la satisfacción general de los entrevistados con el destino se puede considerar alta (un 74 %), cifra que aumenta si se pregunta por la previsible recurrencia al lugar en próximas ocasiones, ya que el 87 % piensa volver. Y es que los valores de familiaridad, costumbre, tranquilidad y seguridad, además del aprecio de las cualidades ambientales del entorno⁶⁶, compensan los problemas y amenazas identificados, algunos de los cuales esbozan grandes tendencias generales, todavía no perceptibles en su máxima expresión (caso de la masificación, la congestión urbanística, el deterioro progresivo del medio ambiente y el paisaje, o el encarecimiento de la zona); mientras que otros se refieren a situaciones con una incidencia más concreta y palpable (caso de la regresión de las playas, los episodios de suciedad en las arenas y las aguas costeras, la necesidad de paseos marítimos en algunos núcleos, o el abandono de las urbanizaciones turísticas por parte de los ayuntamientos).

Cuadro 7.38. Perfil del turista tipo de las playas del litoral de Huelva. Conclusiones derivadas de los datos agregados.

TURISTA TIPO: PERFIL DEMOGRÁFICO Y GEOGRÁFICO
Edad: entre 25 y 45 años. Procedencia: Sevilla o Huelva, y en menor medida Madrid o Extremadura.
TURISTA TIPO: PERFIL SOCIOECONÓMICO
Profesión: trabajador por cuenta ajena de una empresa privada, con cualificación o sin ella. Gasto mensual/total durante las vacaciones: entre los 600 y los 1200 euros. Partidas más importantes de gasto: alojamiento, gastos de comida y mantenimiento del hogar, seguidos a mucha distancia por los gastos de restauración, ocio y transportes. Gasto medio diario, exceptuando alojamiento y transporte: generalmente por debajo de los 30 euros, en contadas ocasiones por encima de los 60 euros.
TURISTA TIPO: PERFIL MOTIVACIONAL Y COMPORTAMENTAL
Razón principal de la estancia: disfrute de las vacaciones. Compañía durante su estancia: pareja e hijos principalmente, otros familiares y amigos. Fidelidad al destino: acude siempre o casi siempre al mismo lugar. Duración de la estancia: entre 15 y 30 días, aunque también son habituales las estancias semanales y aquéllas superiores al mes. Alojamiento: apartamento o casa propia principalmente, o alquiler de una vivienda. Contratación del alojamiento: directamente, sin intermediarios. Medio de transporte: vehículo propio. Actividades durante la estancia: playa, excursiones y deportes tradicionales.

66 Ochenta y seis de los entrevistados, el 15 %, destaca como motivos para elegir la zona, tanto actualmente como en el futuro, el contexto territorial en el que se ubica, la belleza del entorno y las playas o las bondades del clima.

TURISTA TIPO: VALORACIÓN DEL DESTINO Y OPINIONES

Grado de satisfacción con el destino y comportamiento futuro: el visitante está satisfecho con el destino y volverá en próximas temporadas al mismo.

Razones para la elección del destino: ambiente familiar, tradición y costumbre, vivienda propia, tranquilidad, entorno territorial y medioambiental, precios bajos.

Amenazas que se ciernen sobre el destino: masificación, congestión, insuficientes infraestructuras, degradación medioambiental y paisajística, déficits de equipamientos y servicios, degradación y regresión de playas, suciedad.

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Bloque IV

CLAVES INTERPRETATIVAS DEL MODELO TERRITORIAL TURÍSTICO:
LOS ÁMBITOS DE CONFLICTO Y ACTUACIÓN

CAPÍTULO 8. IMPLICACIONES Y EFECTOS MEDIOAMBIENTALES DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

1. ENFOQUE Y TRATAMIENTO DE LAS RELACIONES ENTRE TURISMO Y MEDIO AMBIENTE

En el capítulo 2 se abordaba la caracterización natural del ámbito de estudio, tarea que se concretaba en la identificación de los principales componentes del sistema físico ambiental del litoral onubense, tanto dinámicos como estructurales, al objeto de ofrecer un marco inicial de referencia que sirviese para contextualizar los procesos de desarrollo turístico operados sobre la costa, así como los conflictos ambientales a veces asociados a tales procesos.

Si en aquel capítulo se pretendía centrar la atención sobre los fundamentos naturales del espacio costero, prestando especial atención a los elementos más sensibles y valiosos del medio que pudieran ser fuente de tensiones e incompatibilidades en relación con las actuaciones humanas, en este capítulo que ahora se inicia se persigue profundizar en la interrelación existente entre actividad turística y medio ambiente en el litoral onubense. Una relación compleja, con diversas facetas y que ha tenido una evolución en el tiempo desde un planteamiento inicial de aprovechamiento sin límites de los recursos y los atractivos naturales, pasando por una fase de exacerbamiento de las fricciones e impactos ambientales generados por el modelo de crecimiento turístico predominante, hasta llegar en la actualidad a una etapa equívoca, en la que junto a la existencia de estrategias de reconducción y reorientación de las relaciones entre medio ambiente y turismo, todavía permanecen planteamientos y prácticas desarrollistas que pueden recrudecer algunos de los conflictos desde antaño observados.

Sin duda alguna, la compleja y polifacética relación entre actividad turística y medio ambiente es un tema de plena actualidad en los círculos científicos y académicos de diversas disciplinas, incluyendo por supuesto el ámbito de la Geografía. Este interés, que tiene dos claros referentes teóricos e institucionales en el informe *Nuestro Futuro Común* (Naciones Unidas, 1987) y en los documentos emanados de la *Cumbre de la Tierra* (Naciones Unidas, 1992)¹, ha mantenido su vigencia a lo largo de los últimos quince años, alimentado por la proliferación de las investigaciones sobre el tema, además de por el esfuerzo institucional en pro de la definición de conceptos y métodos de planificación y gestión, sin olvidar la labor de organismos internacionales en favor del debate y el acuerdo sobre conflictos a resolver, objetivos a perseguir y estrategias a implementar².

1 La importancia del primero de estos documentos, denominado también *Informe Brundtland*, radica en que en él aparece por primera vez definido el concepto de “desarrollo sostenible”; por su parte, la celebración de la *Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo* (Río de Janeiro, 1992), tuvo como principal resultado la firma de diversos acuerdos y la elaboración de importantes documentos, entre los que destaca el programa de acción en materia de medio ambiente o *Agenda 21*.

2 Sirvan de ejemplo la celebración en 1991 del 41º Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos del Turismo (AIEST), cuyo tema central de debate fue el turismo sostenible; la celebración por parte de la Organización Mundial del Turismo (OMT) de la I Conferencia Mundial para el Turismo Sostenible (Lanzarote, 1995), en la que

La creciente preocupación por la relación entre medio ambiente y turismo, circunscrita inicialmente casi en exclusiva al tema de la evaluación de los impactos negativos producidos por las actividades turísticas sobre el medio natural en el que se inscriben y a los esfuerzos de formulación de nuevos modelos teóricos de desarrollo turístico (turismo sostenible), ha ido enriqueciéndose y diversificándose paulatinamente con el paso del tiempo, gracias a la consolidación de nuevas líneas de investigación iniciadas por parte de profesionales de muy diversas procedencias disciplinares. En este contexto, actualmente el tema se constituye en un eje de investigación claramente transversal y multidisciplinar, que abarca enfoques y niveles de análisis muy variados que superan ampliamente los intereses iniciales, tal y como lo demuestra la proliferación de trabajos desde el ámbito de la economía y la contabilidad, el marketing, la sociología, la arquitectura, el urbanismo o la ingeniería, por citar algunos ejemplos.

Esta diversificación de intereses y líneas de investigación se observa igualmente, a menor escala, en el campo científico de la Geografía, entre cuyos especialistas se observan múltiples enfoques de análisis sobre las relaciones entre turismo y medio ambiente, que van desde los más clásicos y tradicionales (DEFERT, 1966; BUDOWSKI, 1976; KRIPPENDORF, 1982; BAUD-BOVY, 1982; MATHIESON y WALL, 1986), hasta los más novedosos o colindantes con otras ciencias y disciplinas (SHAW y WILLIAMS, 1994; COCCOSSIS y NIJKAMP, 1995; DIAMANTIS, 1999; HAMILTON, 2000; MILLER, 2001). Descendiendo al contexto de la Geografía española, una síntesis de las principales líneas de investigación desarrolladas sobre las relaciones entre turismo y medio ambiente distinguiría básicamente entre los siguientes tipos de trabajo:

- Investigaciones empíricas centradas en la relación existente entre los atractivos del medio natural y/o rural y el desarrollo de las actividades turísticas, con especial atención a las transformaciones territoriales y socioeconómicas producidas sobre los ámbitos analizados (VALENZUELA, 1984 y 1989; LÓPEZ PALOMEQUE, 1984 y 1996; CALLIZO, 1993).
- Estudios de carácter metodológico sobre los recursos territoriales de atracción turística, que conllevan tareas de inventario, clasificación, evaluación y jerarquización de los recursos (LÓPEZ OLIVARES, 1998).
- Estudios sobre la ordenación y gestión de las actividades turísticas en los espacios naturales protegidos, haciendo énfasis en los aspectos técnicos y metodológicos (BLÁZQUEZ 1996 y 1998).
- Estudios sobre las limitaciones ambientales al desarrollo de las actividades turísticas y de determinación de la capacidad de carga de los espacios turísticos (NAVARRO JURADO, 2003).
- Estudios sobre los efectos y transformaciones producidas por las actividades turísticas sobre el medio en el que se insertan, dedicando especial atención al análisis de los impactos producidos en los destinos litorales consolidados (VERA, 1987, 1990 y 1994; NAVALÓN, 1995 y 1999).

fue promulgada una *Carta de Turismo Sostenible* constituida por 18 principios; la elaboración de la *Agenda 21 para la Industria de los Viajes y el Turismo* (OMT, 1996), en la que se adaptan los principios y acuerdos de la Cumbre de la Tierra al sector turístico; o por citar un hito más reciente, la declaración del año 2002 como *Año Internacional del Ecoturismo* por parte de Naciones Unidas.

- Estudios sobre las estrategias y políticas de reestructuración y revitalización de los destinos turísticos maduros, con el objetivo de aminorar o reconducir los efectos negativos generados. Esta línea de investigación se concreta básicamente en dos sentidos: por una parte, la reordenación territorial de los destinos y la incorporación de nuevos criterios y elementos de gestión del espacio turístico, como sería el caso del paisaje (TORRES ALFOSEA, 1997); y por otra parte, la identificación de nuevos recursos y el desarrollo de nuevos productos y tipologías turísticas (ANTÓN, 1993, 1995 y 1997).
- Estudios dirigidos a la formulación de nuevos modelos de planificación y gestión pública del turismo, basados en un tratamiento sostenible de la actividad y referidos principalmente a la gestión en el ámbito local (MARCHENA, 1993 y 1999; FERNÁNDEZ TABALES, 2004).
- Investigaciones centradas en el diseño de indicadores de turismo sostenible, que persiguen el objetivo de cuantificar y cualificar el grado de sostenibilidad real de los destinos y actividades turísticas, facilitando de esta forma su seguimiento y evaluación en términos objetivos (VERA e IVARS, 2001).

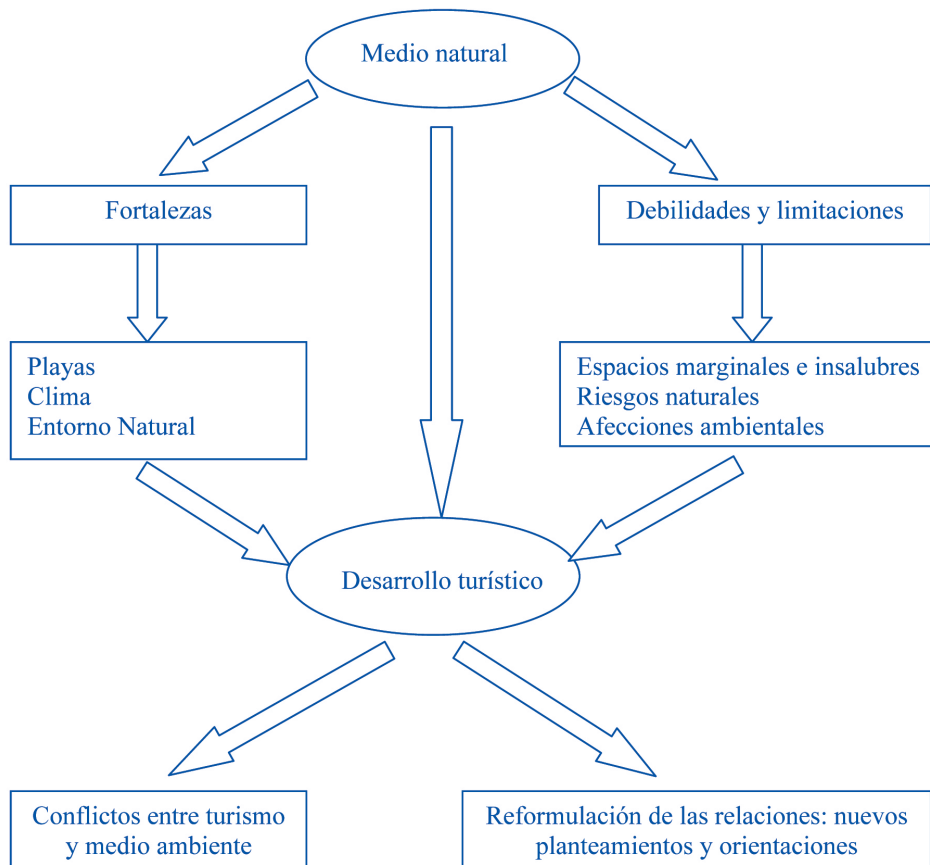
Partiendo de la diversidad constatada y asumiendo como premisa la complejidad del tratamiento de las relaciones entre medio ambiente y turismo, se ha optado en esta tesis por abordar un capítulo en el que quede reflejada la riqueza de perspectivas y matices del tema, pero bajo una estructura simplificada que, con fines de claridad analítica y de diagnóstico, permita identificar las principales claves de esa relación, tanto en términos de situaciones consolidadas como de tendencias iniciadas o previsible. De esta forma el capítulo quedará estructurado en cuatro partes, que son las que a continuación se indican:

- Una primera parte en la que se destacan los puntos fuertes y débiles del medio natural con respecto a las posibilidades de desarrollo turístico del área. El objetivo final es identificar los condicionantes de partida, tanto positivos como negativos, que influyeron sobre la aparición y el desarrollo de la actividad turística en la zona.
- A continuación se identifican y localizan los principales conflictos medioambientales detectados en relación con el desarrollo de la actividad turística, tanto desde el punto de vista causal, como a nivel de consecuencias sobre el propio sector turístico. Básicamente, en este apartado se persiguen tres objetivos: por un lado, señalar los impactos producidos por los procesos de crecimiento turístico pretéritos; por otro lado, detectar las amenazas que se ciernen todavía sobre el entorno natural como consecuencia de determinadas políticas y proyectos actualmente planteados; y, en último lugar, hacer un ejercicio de prospectiva sobre las posibles consecuencias que los conflictos citados pueden tener sobre la sostenibilidad ambiental y la competitividad económico-empresarial de la propia actividad turística.
- Más adelante se destacan las oportunidades que puede ofrecer un nuevo planteamiento de las relaciones entre medio ambiente y turismo, lo cual supone, implícitamente, la determinación de deficiencias, estrangulamientos y dejaciones y, al mismo tiempo, la apuesta por líneas y estrategias de actuación hasta el momento escasamente desarrolladas o inexistentes (las cuales evidentemente podrían ser un revulsivo de cara a la reorientación del sector en términos de sostenibilidad y competitividad).

- El capítulo concluye con un apartado en el que se hace referencia, de forma detallada, a las nuevas preocupaciones, tendencias o intereses que se reflejan en los nuevos proyectos turísticos en curso. El objetivo es destacar las nuevas orientaciones o tratamientos que se están produciendo, ya en la práctica, en lo que se refiere a la relación entre medio ambiente y actividad turística.

En definitiva, se parte de las fortalezas y limitaciones que presenta el medio natural de cara al desarrollo de las actividades turísticas; se continúa con la identificación de los conflictos y amenazas producidos sobre el medio natural y que evidentemente afectan al propio funcionamiento actual y futuro del sector turístico; se destacan las oportunidades que posibilitarían nuevas y mejores estrategias de aprovechamiento de los valores naturales de la zona; y se finaliza con la descripción de las nuevas tendencias, proyectos y actuaciones, que se orientan hacia la reconducción de las relaciones entre ambas realidades y que persiguen un tratamiento más adecuado de los aspectos medioambientales de la actividad turística.

Figura 8.1. Implicaciones y efectos medioambientales de la actividad turística en la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

2. LOS RECURSOS NATURALES DE ATRACCIÓN TURÍSTICA

2.1. Las playas

Sin duda alguna, el binomio sol-playa ha constituido y constituye el principal activo del litoral onubense de cara al desarrollo de las actividades turísticas, si bien en este caso el orden de los factores pudiera invertirse, puesto que la mayoría de los planes, proyectos y estudios sectoriales consultados³ coinciden en destacar las características y virtudes de las playas onubenses, por encima de las condiciones climáticas de la zona. Con respecto a estas últimas, a pesar de ser unas condiciones excelentes para el disfrute al aire libre de las actividades recreativas y de ocio, lo cierto es que no presentan diferencias favorables significativas con respecto a otros tramos del litoral suratlántico y mediterráneo español, circunstancia que sí se da en el caso de las playas, lo cual justifica su tratamiento preferente en este apartado.

El litoral onubense ofrece 125 kilómetros de playas bajas y arenosas (833 hectáreas), cuya continuidad sólo aparece truncada por las marismas que componen las desembocaduras de los ríos que seccionan la costa (Guadiana, Carreras, Piedras, Tinto, Odiel y Guadalquivir). Incluso en los tramos en los que aparece el acantilado fósil (en los sectores de El Asperillo y el Catalán), éste se sitúa a cierta distancia de la línea de costa, lo que lejos de generar una costa abrupta y vertical, posibilita la configuración de amplias playas tendidas a los pies del acantilado.

La enorme extensión de las playas, con una capacidad calculada para 600.000 personas⁴, y las características morfológicas apuntadas, las hacen idóneas para su disfrute por parte del hombre, lo que unido a la calidad de las arenas y las aguas de baño y el carácter arenoso de los fondos marinos, han convertido a estas formaciones en el principal factor de atracción turística de la costa. Además, buena parte de las playas presentan el atractivo añadido que le proporcionan las valiosas unidades paisajísticas circundantes, fundamentalmente marismas, forestales, de matorral y dunares, a las que habría que añadir las áreas de cultivo con valor paisajístico (frutales, viñedos) y los cascos urbanos tradicionales (Isla Cristina, Ayamonte).

Desde el punto de vista negativo, el mayor problema que presentan las playas está en relación con su escaso grado de estabilidad y su mayoritario carácter regresivo, tema que ya fue señalado en el capítulo 2 y que será tratado en profundidad en un próximo apartado del presente capítulo. A dicho problema habría que añadir la turbidez excesiva del agua en algunos tramos de costa, los episodios ocasionales de contaminación causados por los vertidos incontrolados

3 En este sentido, podrían citarse documentos como el *Proyecto de promoción turística de la costa de Huelva* (MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO, 1966), el *Estudio de planificación turística de los municipios costeros de Huelva* (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 1978), el *Estudio Piloto de Desarrollo Turístico de la Costa Virgenes de Andalucía. Tomo III Huelva* (CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO, 1984), el *Programa de actuación sobre el litoral andaluz y la zona de potencial turístico* (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO, 1986), el informe sobre *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral* (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA Y TURISMO ANDALUZ S.A., 1997), o el *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

4 La capacidad se ha calculado considerando el estándar de 5m²/persona en playas urbanas, 7 m²/persona en playas semiurbanas y no urbanas, y 10 m²/persona en playas libres, que son los criterios que se utilizan en el *Informe Específico sobre Turismo*, elaborado para el *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1).

procedentes de los grandes polos industriales y urbanos cercanos⁵ y la menor temperatura de las aguas de baño en el Atlántico, en comparación con las costas mediterráneas.

No obstante los aspectos negativos citados, la combinación de una amplia capacidad de acogida y la idoneidad de las características morfológicas y naturales de las playas, dieron origen a iniciativas de aprovechamiento turístico desde finales del siglo XIX, si bien no es hasta mediados de los años sesenta del pasado siglo cuando se intensifican las acciones de explotación y urbanización de las playas. Estos procesos de puesta en valor, combinados en la actualidad con las políticas de protección, han dado como resultado la configuración de diferentes tipos de playas, entre las que se distinguen las urbanas, las semiurbanas, las libres y las de alto valor ecológico. El grado de utilización de las mismas es muy variable y va desde las situaciones de alta ocupación propio de las playas ubicadas junto a los núcleos urbanos y turísticos del litoral, hasta las situaciones de baja ocupación de los tramos de playa más protegidos, no urbanizados o con escasos accesos y servicios⁶.

El tipo de utilización predominante se vincula al baño, aunque algunas playas presentan una cierta especialización en otros usos como el náutico-deportivo (El Rompido, El Portil) o el naturista (Cuesta Maneli, Nueva Umbría), lo cual responde en buena medida a las características fisiográficas de las playas y a su ubicación, respectivamente. Evidentemente, los usos también estarán determinados por el nivel de infraestructuras y equipamientos que presenten las playas y que faciliten su acceso y disfrute, panorama que no presenta importantes deficiencias salvo, como es lógico, en el caso de aquellas playas de alto valor ecológico y especialmente protegidas en las que se intentan evitar situaciones de concentración de personas y riesgos de impactos medioambientales. Este sería el caso de la playa de Nueva Umbría, ubicada en el Paraje Natural de las Marismas del Río Piedras y la Flecha del Rompido, cuyas excepcionales condiciones naturales y el aislamiento territorial del que disfruta⁷ han propiciado la novedosa decisión del ayuntamiento de Lepe de dedicarla a usos naturistas, constituyéndose de esta forma en la primera playa que ostenta dicha calificación de manera oficial en la provincia de Huelva, a pesar de la evidencia de los hechos, que demuestran la existencia de tales usos en otros enclaves vírgenes del sector oriental de la costa (por ejemplo, en la zona de la Cuesta de Maneli).

5 Los puntos de mayor contaminación se localizan fundamentalmente en el canal del Padre Santo, en el que desembocan los ríos Tinto y Odiel. El fuerte poder de disolución del Atlántico, debido a su capacidad energética, y la lejanía respecto a los citados puntos de las principales playas de uso turístico, explican la ocasional y escasa afección de las zonas de baño por episodios de contaminación, al contrario de lo que pudiera pensarse ante la observación del imponente polo químico e industrial ubicado en el entorno de Huelva y Palos de la Frontera.

6 Las playas con mayores niveles de ocupación son las de Isla Canela (Ayamonte), La Antilla (Lepe), Islantilla (Lepe-Isla Cristina), El Portil (Punta Umbría-Cartaya), La Bota (Punta Umbría), Punta Umbría, Mazagón (Palos-Moguer) y Torre La Higuera-Matalascañas (Almonte). Frente a ellas, las playas que presentan un grado de ocupación más bajo son las de Punta del Moral (Ayamonte), Punta del Caimán (Isla Cristina), La Casita Azul (Isla Cristina), Nueva Umbría (Lepe), San Miguel (Cartaya), Los Enebrales (Punta Umbría), El Asperillo (Almonte) y las ubicadas en el frente costero del Parque Nacional (Almonte).

7 No existe ningún acceso rodado a esta playa: en un principio debido a su ubicación como fondo de saco en el extremo meridional de la flecha del Rompido y a la presencia de las marismas del Piedras en la misma base de la flecha, lo cual dificultaba la ejecución de cualquier tipo de infraestructura; más tarde debido a la protección especial de la que goza el área como consecuencia de su declaración como Paraje Natural. Por estas razones, el acceso a la playa se realiza fundamentalmente en barca, cruzando el canal del Piedras (para ello existe un servicio de transporte que funciona durante la temporada veraniega y que tiene su punto de embarque en El Portil).

Cuadro 8.1. Accesibilidad y dotaciones de las playas de la costa de Huelva.

	Tipo de acceso	Señal. Acces.	Aparcam.	Paseo marítimo	Oficina turismo	Aseos y duchas	Servicio de limpieza	Otros servicios
Matalascañas	A pie fácil	Si	Si >100	Si	Si	Si	Si	Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos, kioskos
Castilla	A pie fácil	Si	No	No	No	No	Si	No
El Parador	Con coche	Si	Si 50-100	No	No	Si	Si	Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos
Mazagón	A pie / coche	Si	Si >100	No	Si	Si	Si	Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos
El Espigón	Con coche	No	Si >100	No	No	No	Si	No
Punta Umbría	A pie / coche	Si	Si >100	Sin finalizar	Si	Si	Si	Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos, kioskos
Los Enebrales	A pie fácil	Si	No	No	No	No / Si	Si	No
La Bota	A pie / coche	No	Si >100	No	No	No / Si	Si	No
El Portil	A pie fácil	Si	Si >100	No	No	No / Si		Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos, kioskos
El Rompido / San Miguel	A pie fácil	No	Si >100	No	No	No / Si	Si	Kioskos
Nueva Umbría	En barco	No	No	No	No	No	No	No
La Antilla	A pie fácil	Si	Si >100	Sin finalizar	Si	Si	Si	Si
Islantilla	A pie fácil	Si	Si >100	Si	Si	Si	Si	Si
La Redondela	A pie fácil	Si	Si 50-100	No	Si	Si	Si	No
El Hoyo	A pie fácil	Si	Si >100	No	No	Si	Si	Kioskos
Central	A pie fácil	Si	Si 50-100	Si	Si	Si	Si	Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos, kioskos
Punta del Caimán	A pie difícil	No	No	No	No	No	No	No
Punta del Moral	A pie fácil	Si	Si >100	Si	Si	Si	Si	Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos
Isla Canela	A pie fácil	Si	Si >100	Si	Si	Si	Si	Alquiler sombrillas, hamacas, náuticos

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Medio Ambiente, 2006.

2.2. Las condiciones climáticas

El segundo de los factores medioambientales que juega un papel determinante en el desarrollo de las actividades turísticas sería el constituido por las condiciones climáticas del ámbito de estudio. Su ubicación en la zona templada del hemisferio norte y dentro del dominio mediterráneo, confiere a la zona unas características termoplumiométricas y de exposición solar ya sobradamente conocidas, que facilitan el disfrute de la naturaleza y el desarrollo de actividades al aire libre durante gran parte del año, lo cual no evita que se observe una acen-

tuada estacionalidad de las actividades turísticas en este sector del litoral, mayor que en otros destinos de la costa andaluza⁸.

Dos parámetros fundamentales a la hora de evaluar la potencialidad turística del clima de una zona son las condiciones térmicas y de insolación (BESANCENOT, 1991). En la costa onubense la temperatura media anual se sitúa entre los 16° C y los 18° C, destacando tanto la suavidad de los inviernos, con medias nunca inferiores a los 10° C, debido a la marcada matización producida por la influencia oceánica, como la de los veranos, con medias en torno a los 25° C y donde sólo en los meses de julio y agosto se alcanzan medias de las máximas superiores a 30° C. Igualmente, la amplitud térmica diaria, determinante en gran medida del confort climático, alcanza rangos pequeños que no suelen superar salvo excepciones los 15° C, siendo lo habitual una oscilación térmica en torno a los 11° C en verano y los 13° C en invierno. De ello se deduce que se está ante un tipo de clima mediterráneo suave y marcado por la influencia del Océano Atlántico, clasificado por CAPEL MOLINA (1981) como un “clima de transición”, que quedaría englobado bajo la denominación de “mediterráneo oceánico”⁹.

Con respecto a la insolación, el área ofrece en torno a las 2.800-3.000 horas de sol anuales y presenta una media de 300 días con sol al año. Las situaciones de nubosidad son escasas (35% de los días), aunque sólo el 17% de los días permanecen totalmente cubiertos (ibidem). Destaca la insolación media diaria de los meses de junio a agosto, en torno a las doce horas, frente a las seis horas diarias del mes de enero, situación similar, por ejemplo, a la de la Costa del Sol. Estas condiciones explican la elección de la denominación “Costa de la Luz” para todo el arco suratlántico andaluz (Huelva y Cádiz), inscrita en el Registro de Denominaciones Geoturísticas en el año 1965 (Orden de 26 de enero de 1965).

Las precipitaciones presentan un ritmo y una intensidad propias del clima mediterráneo con influencia oceánica, identificándose un período lluvioso que abarca de octubre a marzo, con máximos en otoño e invierno, y un período de estiaje de abril a septiembre, en el que los meses más secos son los de julio y agosto. Los totales anuales de precipitación se sitúan en torno a los 600 mm., aunque se aprecian diferencias significativas entre el sector central de la costa, con precipitaciones en torno a los 500 mm. como consecuencia de la incidencia de las áreas urbanas e industriales sobre el clima local, y el sector más oriental, con lluvias superiores a los 600 mm. debido a la mayor humedad provocada por la cercanía de la desembocadura del Guadalquivir y sus extensas marismas asociadas.

8 Si se toman como referencia los datos sobre el grado de ocupación de las plazas en establecimientos hoteleros para los meses de enero y agosto del año 2005, se ve cómo los datos de Huelva se sitúan en el 12,65 % y el 96,32% respectivamente, frente al 35,12 % y el 98,24 % de Málaga, por citar otro caso. Evidentemente, el fenómeno de la estacionalidad es consecuencia de la conjunción de una serie de factores, entre los que destacan los económicos (nivel de precios), los sectoriales (promoción y comercialización, presencia de oferta complementaria) y los territoriales (accesibilidad y comunicaciones). Pero no habría que despreciar los factores climáticos como causas en parte explicativas, ya que en relación al ejemplo citado, se observa que en Huelva la media de las temperaturas mínimas a lo largo del año se sitúa aproximadamente 3°C por debajo de Málaga. La existencia de temperaturas más frías en invierno en el caso de Huelva, indican menores niveles de confort climático que en Málaga, lo cual podría tener alguna influencia en la mayor estacionalidad detectada.

9 Según CAPEL MOLINA, es posible distinguir “tres Españas” tomando el criterio de la precipitación media recibida: las isoyetas de los 800 mm o superiores determinan la denominada “España húmeda”, la horquilla entre los 300 mm y los 800 mm la “España de transición” y las isolíneas iguales o menores a 300 mm de precipitación la “España árida”. La franja costera comprendida entre Ayamonte y la desembocadura del Guadalquivir se encuentra atravesada por las isolíneas de 500 y 600 mm (“España de transición”), situándose en el área de influencia de una de las zonas preferentes de entrada de gotas frías en territorio peninsular.

De todas formas, lo más destacable del régimen de precipitaciones es la irregularidad en la distribución intranual de las mismas, puesto que se observan tantas situaciones de fuertes temporales otoñales, invernales o primaverales, con precipitaciones mensuales en torno a los 100 mm. y negativas repercusiones sobre las infraestructuras y las urbanizaciones costeras; como largos períodos de sequía estival, que constituye el rasgo más característico y dominante del clima y que, evidentemente, favorece el desarrollo de las actividades turísticas en verano, siempre que el balance hídrico no provoque situaciones deficitarias tan extremas como para causar problemas de desabastecimiento de agua a las poblaciones costeras.

Cuadro 8.2. Datos climáticos de interés turístico de la costa de Huelva. Período 1961-2000.

	Precipit. media absoluta	Temp. media °C	Media temperat. máximas	Media temperat. mínimas	Humedad relativa media	Media días lluvia	Media días cubiertos	Media días despejados	Media horas de sol
Enero	78	12,2	16,6	7,7	76	12	8	8	161
Febrero	66	12,9	17,5	8,4	72	12	8	7	165
Marzo	54	14,5	19,5	9,5	66	10	8	7	217
Abril	40	16,4	21,6	11,5	63	10	7	6	248
Mayo	24	19,2	24,6	14,1	60	7	5	9	311
Junio	15	22,3	27,5	17,3	59	4	3	12	324
Julio	1	25,2	31,0	19,6	54	1	1	22	374
Agosto	3	25,6	31,6	19,7	54	1	1	22	353
Septiembre	17	23,7	29,1	18,1	60	4	3	11	278
Octubre	56	19,9	24,8	14,7	67	9	6	9	222
Noviembre	79	15,5	20,1	10,6	72	10	7	8	174
Diciembre	83	12,6	16,8	7,9	75	11	8	9	158
Año	516				65	91	65	130	2.985

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Meteorología y TEJADA, 2000.

Los vientos son otro elemento de interés a la hora de analizar el confort climático de las áreas turísticas. El predominio de los vientos del oeste, de componente marino, refuerza el carácter húmedo de aquellos tramos del litoral a los que afecta, mientras que su falta de incidencia causa el aumento del calor y la sequedad en las áreas a sotavento de la costa. La intensidad de los vientos es moderada, siendo más fuertes en otoño e invierno frente a la mayor tranquilidad del verano, y existiendo una media de días de calma en torno al 14% (52 días), todo lo cual favorece a los aprovechamientos turísticos predominantes: los baños de agua y sol y la navegación recreativa.

El dominio de estos rasgos generales no implica la existencia de una situación de uniformidad climática en todo el área litoral. Se pueden apreciar diferentes topoclimas en las diversas unidades territoriales que configuran el ámbito costero, en relación directa con los distintos niveles de intensidad de la influencia de los factores ambientales (humedad, vientos, vegetación) y antrópicos (actividades agrarias, industriales, urbanización, etc.). No obstante esta evidencia, el análisis es difícil de realizar debido a la existencia de series termoplumiométricas muy heterogéneas y con importantes lagunas en las diferentes estaciones meteorológicas que se localizan en el área de estudio¹⁰, pudiendo apenas esbozarse una diferenciación

¹⁰ Las estaciones pluviométricas o termoplumiométricas que se ubican en la zona son las de Ayamonte, Cartaya-Pemares, Lepe, Isla Cristina, Huelva, Abalario, Bodegones, Cabezudos, La Mediana, Torre la Higuera, Palacio

microclimática entre las áreas húmedas de marismas, las áreas secas y con mayores contrastes térmicos de las dunas y arenales costeros, y las zonas más frías correspondientes a las formaciones arenosas o forestales interiores¹¹.

2.3. El entorno natural

El entorno natural en el que se inscribe el litoral onubense, al contrario de lo que ocurre con las playas o el clima, no ha constituido un factor de atracción turística determinante, a pesar de los indudables valores que presenta. En general, más que una fortaleza, a menudo ha sido considerado por parte de muchos investigadores y en múltiples estudios como una dificultad en relación a las posibilidades de desarrollo turístico, a la vista de las limitaciones que impone un medio caracterizado por la abundante presencia de ejes fluviales, formaciones marismeñas y grandes áreas de dunas (FOURNEAU, 1983:1 y 1983:2; MENANTEAU y MARTÍN VICENTE, 1983; OJEDA RIVERA, 1987; OJEDA RIVERA, ALONSO y RUBIO GARCÍA, 1993; GRANADOS CORONA, 1993; ARENAS y VILLA, 1993). Este planteamiento, basado en constataciones históricas, sólo se ha visto contrariado en el pasado por la atracción turística ejercida por las áreas forestales del litoral y por los excepcionales valores del Parque Nacional de Doñana.

Algunos de los tradicionales enclaves turísticos de la costa onubense tuvieron como una de las causas explicativas de su localización la presencia cercana de bosques litorales, fundamentalmente pinares de *pinus pinea*, que proporcionaban condiciones de sombra y frescor que matizaban las altas temperaturas veraniegas. Parte de los desarrollos turísticos de Isla Cristina, El Portil, Punta Umbría, Mazagón y Matalascañas atestiguan la importancia que tuvieron las formaciones boscosas del litoral en el origen de tales urbanizaciones, circunstancia que ha provocado en la mayoría de los casos un importante deterioro, o incluso la desaparición, de importantes áreas forestales, lo cual ha exigido posteriormente la necesidad de implantar políticas de protección para los bosques litorales que han sobrevivido a los procesos de crecimiento urbano turístico.

El Parque Nacional de Doñana también ha constituido un factor de atracción turística desde los años setenta, conformando un recurso que ha experimentado un constante crecimiento en el número de visitas anuales, siendo destacables las de motivación didáctica y científica, aunque cada vez se advierta mayor presencia de las visitas recreativas, tipología que es predominante en el caso del Parque Natural. La especial importancia de la actividad turística vinculada a Doñana exige un tratamiento específico de este tema, que es abordado en un epígrafe posterior de este capítulo y en otros capítulos de la tesis.

A excepción de los dos elementos señalados, bosques litorales y espacios protegidos de Doñana, el resto de valores ambientales y paisajísticos que ofrece el ámbito costero no han tenido tradicionalmente una implicación directa en el desarrollo de actividades turísticas, situación que comienza presentar ciertos cambios en la actualidad. Cambios que son conse-

de Doñana, El Rocío, Los Mimbrales y Almonte. De ellas, las que ofrecen las mejores series son la de Ayamonte, en el sector occidental, y la de la Mediana, en tramo oriental.

11 Según OJEDA RIVERA (1987, pág. 24), “el pueblo, que ha percibido estos fenómenos microclimáticos y ha sufrido sus efectos, los individualiza bautizando a las zonas en que se producen con el nombre de “friales”: parajes bajos arenosos o forestales, y específicamente el área comprendida entre La Cañada, Los Mimbrales y El Rocío”.

cuencia del afianzamiento de un nuevo escenario turístico, caracterizado por la aparición de nuevas orientaciones y motivaciones entre la demanda, y la necesidad de la oferta de adaptarse a ellas y a los requisitos de los nuevos modelos de desarrollo turístico más respetuosos con el medio ambiente.

Cuadro 8.3. Aspectos más valorados por los visitantes de la costa de Huelva.

Items ordenados de mayor a menor valoración	
1. Paisaje	7. Tranquilidad
2. Ambiente	8. Tráfico
3. Limpieza	9. Entorno
4. Sol	10. Mar
5. Clima	11. Excursiones
6. Cocina	

Fuente: *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (Diputación Provincial de Huelva, 2003).

En este sentido, los planes, estudios y proyectos más recientes¹² destacan la calidad y diversidad de los espacios naturales del litoral onubense como uno de los principales activos turísticos de cara al futuro, redescubriendo de esta forma unos atractivos que siempre habían estado presentes en el territorio, aunque no sea hasta el momento presente cuando se les da una nueva dimensión en sentido positivo y activo. Un planteamiento que es diametralmente opuesto al anterior enfoque, que hacía más hincapié en las limitaciones y las dificultades del medio y en la necesidad de ejecutar fuertes procesos de transformación para superarlas y propiciar los aprovechamientos turísticos (un esquema de actuación propio del modelo desarrollista que se impuso en los años sesenta y setenta).

Los planteamientos más recientes destacan, en primer lugar, la fortaleza que supone la red de espacios naturales del litoral onubense, que “constituye el componente diferencial más potente y significativo del ámbito” (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003, pág. 110), siendo considerado como un valor añadido que incrementa la cualificación del sistema turístico del área y que conecta con las nuevas tendencias de la demanda. Un segundo punto fuerte que aparece de forma repetida en los diferentes documentos analizados es el referido a los valores paisajísticos del área, los cuáles a pesar de su enorme potencialidad turística como consecuencia de su riqueza, su diversidad y su cada vez mayor consideración por parte de la demanda y la sociedad en general, todavía necesitan de fórmulas adecuadas de aprovechamiento que compatibilicen protección y funcionalidad turística (TORRES ALFOSEA, 1997).

En un segundo nivel de importancia se señalan las fortalezas turísticas que suponen las áreas forestales y las zonas húmedas de interior. Las áreas forestales interiores están constituidas mayoritariamente por pinares de repoblación de características muy homogéneas, cuyo atractivo ambiental y paisajístico, su carácter público y su accesibilidad (están situados a menos de 30 minutos de los grandes núcleos urbanos), propician un creciente uso recreativo, concentrado especialmente en los días no laborables. En este sentido, los enclaves más destacables y que presentan un mayor grado de utilización son Campo Común de Abajo (Cartaya, Punta Umbría, Gibraleón y Aljaraque) y los terrenos forestales del Abalarío (al nor-

12 *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2003), *Informe Específico sobre Turismo del Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1) y *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva* (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

te de la carretera C-442 entre Mazagón y Matalascañas), que dan cobertura a las necesidades recreativas y de ocio de las poblaciones de la aglomeración urbana de Huelva y del entorno de Doñana, respectivamente.

En relación a las zonas húmedas interiores, destaca la lenta pero progresiva consideración de los paisajes marismeños y lagunares entre los atractivos turísticos del área (rehabilitación del patrimonio tradicional, construcción de miradores, diseño de senderos didácticos, etc.), así como la decidida incorporación del tramo final del río Guadiana como espacio con potenciales usos turísticos, tal y como se deduce de los proyectos en curso y de los estudios realizados por parte de la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía¹³.

Mapa 8.1. Los espacios naturales protegidos del litoral onubense.



Fuente: elaboración propia.

13 En concreto, se está haciendo referencia tanto al proyecto urbano turístico de Costa Esuri, a orillas del Guadiana y en el término municipal de Ayamonte, como al estudio realizado por la administración regional, en el marco de la iniciativa Interreg II, para identificar recursos y realizar propuestas de desarrollo turístico vinculadas al espacio transfronterizo articulado por el río Guadiana.

3. LAS DIFICULTADES DE PARTIDA PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

3.1. La abundancia de espacios marginales y su histórica insalubridad

A pesar de las fortalezas señaladas en el apartado anterior, el medio natural presenta también una serie de características y situaciones que limitan o dificultan las posibilidades de implantación de las actividades turísticas en el área, lo cual explica, en parte, su menor desarrollo en este ámbito geográfico, en comparación con otras áreas de la costa andaluza y del mediterráneo español en general.

La primera dificultad que se percibe y a la que se hace alusión en diversas fuentes documentales e investigaciones es la hostilidad del medio natural, un medio dominado por la abundancia de espacios marginales que, según palabras de GRANADOS CORONA (1993, pág. 17), “se resiste a ser conquistado, territorializado y organizado desde el punto de vista productivo, hasta finales del siglo XIX”. Un ámbito donde destaca la presencia de arenales cuaternarios y terrenos pantanosos o mareales que ofrecen en principio un escaso interés económico, lo que unido a la dispersión y desarticulación de la red de asentamientos y la escasez de las infraestructuras de comunicación, refuerzan la tendencia a la marginalidad y el aislamiento del espacio litoral. Además, no debe olvidarse que se trata de un territorio determinado geográficamente e históricamente por la ubicación cercana de la frontera hispano portuguesa, al oeste, y por la presencia del enorme vacío poblacional y económico de Doñana, al este.

Dicha tesis es la que se esboza en el documento titulado *Articulación territorial transfronteriza. Algarve-Alentejo-Andalucía* (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1995, pág. 22)¹⁴, donde se afirma que la delimitación de la frontera hispano portuguesa en su tramo sur se localiza sobre “un espacio caracterizado por la inexistencia de unas actividades económicas y por un vacío poblacional que obliga a volcar los límites sobre lo físico y no sobre lo humano”. Más expresivas aún son las palabras de OJEDA RIVERA, ALONSO y RUBIO GARCIA (1993, pág. 14), al referirse al sector oriental de la costa, calificando a este espacio como un “territorio in fieri, que no está acabado, ni siquiera en sentido físico”, descripción que es más ilustrativa aún en la obra *Doñana: esperando a Godot* (OJEDA RIVERA, 1993, pág. 15), donde se la califica como “una tierra discontinua, movediza y no permanente, que invita a entrar, pero no a detenerse”.

Estas afirmaciones recalcan la tesis de la histórica marginalidad productiva del litoral onubense, a excepción de la actividad pesquera de los tradicionales núcleos costeros (Isla Cristina, El Rompido, Punta Umbría) y la actividad comercial de Ayamonte vinculada a su ubicación fronteriza, escenario que se verá fuertemente modificado a partir de los años cincuenta del pasado siglo, como consecuencia de la intensa intervención pública (transformación y explotación agraria de las marismas, localización del polo de desarrollo industrial de

14 Este estudio es fruto de una Iniciativa Interreg I, Subprograma 6 de la Unión Europea y en él colaboraron la Comisión de la Unión Europea, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Comisión de Coordinación de la Región del Algarve y la Comisión de Coordinación de la Región del Alentejo. En definitiva, el documento plantea que el hecho fronterizo no es el causante de la marginalidad poblacional y productiva del territorio, sino más bien al revés, el vacío demográfico y económico observado históricamente en la zona facilitó la ubicación de la frontera en esa franja.

Huelva y programa de promoción turística de la costa de Huelva, al amparo de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional).

Sin duda alguna, el carácter discontinuo, movedizo y encharcadizo del litoral onubense, unido a la marginalidad territorial y a las dificultades de comunicación con los principales mercados emisores, no facilitó la llegada de capital privado al sector turístico, que se vio preferentemente atraído por espacios más accesibles, más consolidados en términos socioeconómicos y menos inhóspitos desde el punto de vista natural (caso de la Costa del Sol malagueña). De hecho, los grandes proyectos turísticos del litoral onubense han topado casi siempre con los condicionantes impuestos por el medio natural, lo cual ha conllevado generalmente la realización o la proyección de actuaciones fácilmente criticables desde el punto de vista medioambiental: transformación de las marismas y construcción sobre las mismas (Isla Canela, Punta del Moral), urbanización y construcción sobre dunas (Isla Cristina, La Antilla, Islantilla, Matalascañas), planteamiento de grandes infraestructuras sobre espacios sensibles (como los proyectos, ya desechados, de construcción de un puente sobre el río Carreras o de una conexión costera entre Huelva y Cádiz), etc.

Un segundo punto débil que ha presentado históricamente el ámbito litoral y que se explica por la abundancia de áreas marismieñas y encharcadizas, es el de la insalubridad. Ya FORNEAU (1983:1, pág. 217), en su magnífica obra titulada *La provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional*, destacaba que “un grave problema empaña la imagen turística de este paraíso turístico: las marismas y sus mosquitos”. La compleja red de caños y brazos de la marisma se llena y se vacía al ritmo de las mareas, sobre todo en la parte más próxima a la línea de costa y con mayor influencia marina, oscilación que es frenada rápidamente hacia el interior por las sinuosidades y las islas o barrancos de depósitos fluviomarinos. Así, en las mayores extensiones de marismas (Guadalquivir, Tinto-Odiel, Piedras, Carreras y Guadiana) se observan en verano canales secos o embarrados, aguas empantanadas en lagunas o lucios, que constituyen un medio excelente para la proliferación de los mosquitos. Sobre todo si estas aguas están además contaminadas por los residuos urbanos e industriales, como es el caso, sobre todo, de las Marismas del Odiel y el Tinto.

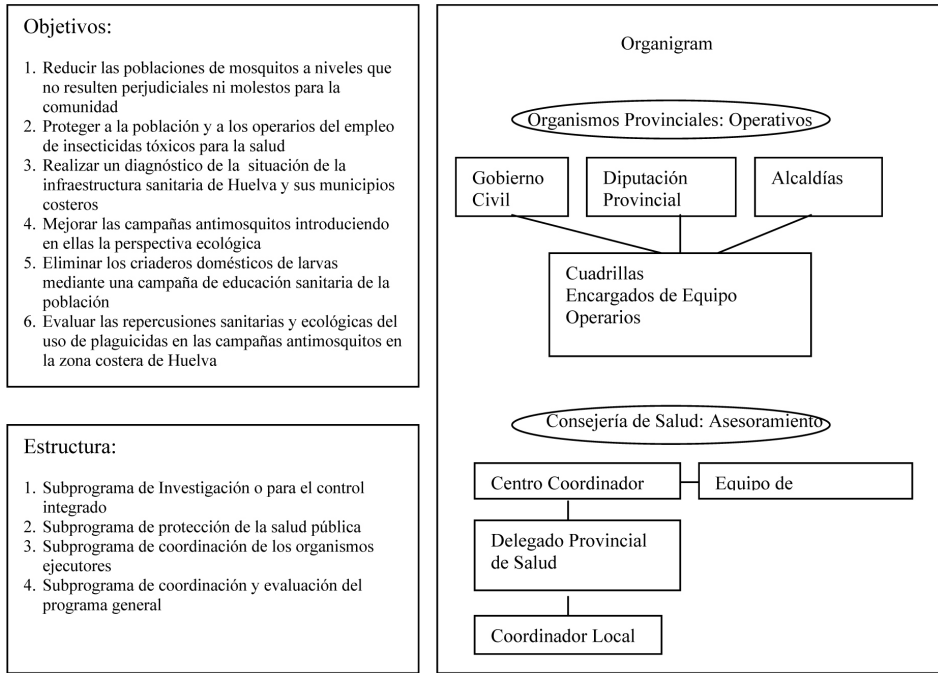
Este problema era señalado por el citado autor como uno de los hechos más perjudiciales para cualquier desarrollo turístico en el área, puesto que “el perjuicio no es ignorado por ningún turista que haya visitado, aunque sólo sea un día en verano, el litoral de Huelva” (FOURNEAU, 1983:2, pág. 189)¹⁵. Esta situación, detectada a mediados de los setenta, exigía una política decidida y amplia para la erradicación de los mosquitos, sin lo cual parecía imposible atraer hacia esta costa inversiones privadas y un turismo balneario de cierta importancia y, sobre todo, de cierta calidad.

Los programas de tratamiento de los mosquitos en la provincia de Huelva no se iniciaron hasta principios de la década de los ochenta, momento en el que se considera seriamente su transcendencia sanitaria y su no menor importancia de cara al desarrollo de las actividades turísticas. De hecho, en el propio *Estudio Piloto de Desarrollo Turístico de las Costas Vírgenes de Andalucía. Tomo III Huelva* (CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO,

15 Este mismo autor (op. cit., pág. 189) señala que “no resultaba tranquilizador contemplar en 1976 las terrazas de los bares de la zona del Portil literalmente envueltas en mosquitos”. Las telas aislantes eran algo común en los establecimientos al aire libre, mientras que en los campings de la zona eran habituales las sesiones diarias de fumigación que realizaba el personal cualificado debidamente ataviado: el famoso “hombre mono” para los campistas.

1984), se incluye un amplio anexo sobre las campañas de erradicación de mosquitos llevadas a cabo en los primeros años ochenta, al considerarse un aspecto fundamental a resolver por parte de cualquier proyecto turístico que pretendiera su desarrollo en el área litoral.

Figura 8.2. Programa de control integral de mosquitos en la zona litoral de Huelva.



Fuente: elaboración propia a partir del *Estudio piloto de desarrollo turístico de las costas vírgenes de Andalucía* (Consejería de Industria, Comercio y Turismo, 1984).

En este documento se destaca la insuficiencia del programa adulticida y la necesidad de un tratamiento larvario para poder erradicar definitivamente el problema de los mosquitos. Además se insiste en la necesidad de completar y sustituir en parte los métodos químicos por métodos de lucha biológica, mucho menos nocivos para la salud humana y la alteración de los equilibrios ambientales¹⁶.

Los programas de erradicación se ejecutaron sobre las zonas consideradas más conflictivas, que incluían un amplio repertorio de áreas encharcadizas ubicadas en las marismas del Guadiana, el Carreras, el Piedras y el Tinto-Odiel, que propiciaban la proliferación de mosquitos por su carácter pantanoso y la presencia añadida de vertidos de origen urbano o

16 Los métodos químicos consistían en el empleo masivo de insecticidas organofosforados para lograr la erradicación de los mosquitos, lo cual podía suponer una serie de perjuicios para la salud humana que no eran desconocidos ni menospreciados por la administración, tal y como lo demuestra el hecho de que el “subprograma de salud pública” de la campaña antimosquito contemplase cursos de formación para la correcta manipulación de los insecticidas (forma de almacenamiento, uso, medidas de seguridad y protección personal, tratamiento de ropa, higiene, etc.) y la realización de análisis mensuales de actividad colinesterosa en los operarios, para detectar una posible absorción de insecticida. La alternativa a los métodos químicos la constituían los métodos de lucha biológica, entre los que destacaban las iniciativas de introducción de peces larvívoros y el fomento de las especies autóctonas predatoras como las aves insectívoras.

agrícola. Sólo se reconsideró y declinó la posibilidad de tratamiento químico en el caso del sector Coto de Doñana-Matalascañas, ante el riesgo de alterar los equilibrios ecológicos del Parque Nacional.

La continuidad de las acciones y la suficiente dotación de recursos económicos¹⁷, tecnológicos y humanos para el eficaz desarrollo de las campañas, propiciaron a finales de la década de los ochenta la práctica desaparición de los mosquitos, sobre todo en las áreas cercanas a las poblaciones y en especial en las áreas de baño, quedando algunos enclaves de difícil erradicación en áreas empantanadas interiores, de complicado acceso o con persistencia de vertidos urbanos, agrícolas o industriales.

3.2. La incidencia de los riesgos naturales

Por otra parte, los riesgos naturales con incidencia en el litoral suponen también una importante limitación, o al menos han de constituir un factor de preocupación y evaluación para cualquier actuación humana que se proyecte sobre el territorio, incluidas las turísticas. No ha sido hasta la década de los noventa cuando se ha procedido al análisis y tratamiento riguroso de los riesgos naturales en Andalucía, tanto desde el punto de vista metodológico como proactivo, debido a la enorme incidencia social y económica de los mismos sobre las poblaciones y actividades afectadas (VALLEJO, CAMARILLO y PITA, 2003). La entidad y gravedad de los riesgos en determinadas zonas, ha provocado la realización de un intenso trabajo de investigación en los últimos años con la finalidad de identificar y evaluar su probabilidad de ocurrencia en las diferentes áreas del territorio andaluz, trabajo que ha sido elaborado para el litoral onubense al objeto de prever situaciones de riesgo que pudieran afectar a las implantaciones humanas existentes sobre el territorio y a los proyectos previstos (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS y TRANSPORTES, 2003). De tales análisis se puede deducir que los principales riesgos naturales que presenta el litoral onubense son los siguientes:

– Temporales: se trata de episodios meteorológicos marcados por la actividad de las borrascas y sus fenómenos asociados, fundamentalmente tormentas y fuertes vientos. En el litoral atlántico se caracterizan por la generación de grandes olas que provocan una erosión intensa y el traslado de grandes volúmenes de áridos desde las playas y los cordones dunares hasta la franja intermareal, para configurar una zona de rompientes más lejana a la costa y en general un sistema de defensa costera de carácter natural frente a los temporales. No obstante, la eficacia de este sistema se está viendo comprometida por la disminución de áridos removibles por la dinámica litoral, motivada por las intervenciones del hombre sobre la costa, lo cual está determinando una fachada litoral cada vez más vulnerable a los efectos de los grandes temporales, tal y como se ha constatado a lo largo de la última década en los enclaves turísticos de Isla Canela, La Antilla, Mazagón y Matalascañas (op. cit., 2004).

– Inundaciones: estrechamente vinculadas a los temporales se encuentran las inundaciones, que pueden considerarse como un fenómeno intensivo, de corta duración y rápida velo-

17 Por citar un ejemplo, en la campaña de 1984 se dedicó un presupuesto de 32 millones de pesetas a la lucha antimosquito, fondo al que contribuyeron la Diputación Provincial de Huelva y diez municipios del ámbito costero (Huelva, Punta Umbría, Palos, Moguer, Lepe, Ayamonte, Isla Cristina, Gibraleón, Cartaya y Aljaraque). Los recursos fueron empleados en la contratación de personal (conductores y aplicadores), adquisición de vehículos, alquiler de avionetas, compra de equipos materiales y adquisición de productos químicos.

cidad de propagación, de dispersión espacial restringida a las marismas y los tramos fluviales de las desembocaduras, y con una distribución temporal aleatoria, aunque con ocurrencia mayoritaria en invierno. Es de destacar que el Golfo de Cádiz es una de las zonas preferentes de formación y entrada de gotas frías en la Península Ibérica, lo que explica la probabilidad de ocurrencia de lluvias torrenciales en el litoral onubense y la no extraña sucesión de episodios de inundaciones y desbordamientos.

Los efectos y la magnitud de los desbordamientos están en relación directa con la coincidencia de las avenidas de los ríos con las mareas altas, y la influencia de éstas sobre la capacidad de desagüe de la red fluvial en los tramos de desembocadura, a la vez que con la presencia de fuertes vientos de dirección costa-interior. Por lo tanto, aunque los fenómenos costeros no actúan habitualmente como generadores de inundaciones, sí pueden ejercer un importante papel como potenciadores de las producidas por los mecanismos de las avenidas. En el ámbito objeto de la investigación, la construcción sobre las marismas o su entorno (Islantilla y El Rompido) y las iniciativas de artificialización o canalización de las mismas para propiciar aprovechamientos turísticos (Isla Canela y Punta del Moral), contribuyen sin duda alguna a aumentar los posibles efectos territoriales y socioeconómicos de unos riesgos naturales ya de por sí destacables (ibidem).

– Inestabilidad sísmica: el hecho de que esta costa constituya el borde de colisión de las placas euroasiática y africana y que la denominada falla de las Azores se prolongue hacia el Estrecho de Gibraltar, determina la alta sismicidad de la zona, que presenta un gradiente positivo en sentido este-oeste. Según la nueva Norma Sismoterrestre, los valores de aceleración sísmica básica crecen desde 0,07 en la desembocadura del Guadalquivir hasta 0,13 en el Guadiana, lo que la convierten en una zona de peligrosidad sísmica media alta¹⁸. Además, la Norma recoge un segundo parámetro, el factor de contribución K, que tiene en cuenta la influencia de terremotos lejanos (falla de las Azores) que, a veces, puede ser tan dañinos sobre los edificios como los más cercanos; para este factor se alcanzan los valores máximos de la Península, situados en torno a 1,35. Ello corrobora a grandes rasgos la caracterización realizada a partir de los parámetros de cálculo de la antigua norma (M.K.M.), que estimaba que para períodos de retorno de 500 años no son esperables terremotos catastróficos de intensidad superior a VII, y sí en cambio seísmos que provoquen el pánico entre la población, daños ligeros en las construcciones, y movimientos puntuales y de escasa entidad del terreno (ibidem).

– Tsunamis: son ondas marinas provocadas por seísmos con epicentros situados bajo el mar, que causan altas marejadas destructivas a su llegada a las costas. El litoral del golfo de Cádiz, situado frente al eje sísmico que constituye la falla Azores-Gibraltar, presenta el mayor número de tsunamis de la Península Ibérica y la mayor probabilidad de ocurrencia de este tipo de fenómenos. El carácter de costa baja del litoral onubense y la ubicación de viviendas e infraestructuras en primera línea de playa aumenta la vulnerabilidad frente a estos riesgos, que son especialmente patentes en las infraestructuras portuarias del canal del Tinto (puerto de Mazagón y dique Juan Carlos I), las del Guadiana (diques portugués y español de fijación de la desembocadura) y en las urbanizaciones de Mazagón, Matalascañas, La Antilla, Islantilla e Isla Canela (ibidem).

18 Según los criterios establecidos por dicha norma, para valores superiores a 0,04 se deben tomar medidas especiales de construcción sismoterrestre, como consecuencia del riesgo de ocurrencia de episodios sísmicos que pueden comprometer la integridad de edificaciones e infraestructuras.

– Erosión y pérdida de suelos: este tipo de fenómenos se producen en terrenos con disposición natural en escarpe o en ladera con bastante pendiente, desprovistos de vegetación o cultivados, ya sea mediante labores de secano, ya sea mediante cultivos leñosos de escasa cobertura (olivar, viñedo). Los ámbitos donde se detectan estos riesgos son principalmente tres: el frente del acantilado virgen del sector Mazagón-Torre del Loro, los cabezos y vertientes de la cuenca del Estero de Domingo Rubio¹⁹ y el frente del acantilado de El Catalán, sobre el que se sitúa el campo de Golf de Islantilla y diversas promociones inmobiliarias vinculadas al mismo (íbidem).

– Deslizamientos en masa: se trata de fenómenos naturales de escasa aparición, rápida sucesión y de carácter localizado. En el litoral onubense, los episodios más destacables se localizan en el frente costero entre Mazagón y Matalascañas, en el acantilado del Asperillo, en el que se producen desplomes puntuales de tramos del acantilado generados por la labor de zapa del oleaje en mareas vivas y temporales; si bien se va produciendo el retroceso paulatino de la costa, no se observan situaciones de peligrosidad puesto que se trata de áreas no urbanizadas y escasamente frecuentadas (íbidem).

Fotografía 8.1. Efectos de los temporales en La Antilla y en Matalascañas: daños en los chalets de la primera línea de playa y emisario submarino al descubierto.



Fuente: SANCHO ROYO et al., 1981.

19 En este área, la deforestación producida por la implantación de cultivos intensivos y las tareas de extracción de áridos han dado lugar a la dispersión de suelos desnudos y a la generación de fuertes procesos de erosión en surcos.

3.3. Los espacios de valor ambiental como limitantes del desarrollo turístico

En última instancia habría que hacer referencia en este apartado a los planteamientos, tanto sociales como técnicos, que inciden en la consideración de las políticas de protección de espacios naturales como una limitación al desarrollo de las actividades turísticas²⁰. Aún sin compartir el fondo de tales planteamientos, es evidente que las normas de protección de espacios con valor ambiental explican la actual fisonomía territorial del turismo de sol y playa en el tramo oriental de la costa, en la que salvo los Centros de Interés Turístico Nacional de Mazagón y Matalascañas, el resto de la fachada litoral aparece preservada frente a la urbanización, ya sea mediante la legislación estatal (Parque Nacional de Doñana), ya sea mediante la legislación regional (Parque Natural de Doñana y Monumento Natural del Acanalado del Asperillo). También algunos enclaves del tramo occidental como la flecha del Rompido o la playa de los Enebrales explican su intacta situación en función de las figuras que las protegen, situaciones que por algunos son calificadas como inconvenientes para desarrollo turístico (véase la nota a pie de página).

Desde los planteamientos que en esta tesis doctoral se defienden, la preservación de espacios y valores naturales y paisajísticos, no ha de ser considerada nunca como una limitación, como una debilidad, tal y como dejan entrever todavía algunos agentes y documentos en los que perviven los *miopes* planteamientos desarrollistas. Más bien al contrario, habría que considerar las figuras de protección como una potencialidad, como una oportunidad, siempre por supuesto desde una óptica no consuntiva de tales espacios, sino desde la perspectiva de la cualificación que estos componentes aportan al sistema territorial y turístico del área de estudio. Sin duda alguna, esas limitaciones percibidas por algunos, que de una forma más apropiada habría que calificar como afecciones, constituyen la prueba más clara de los excepcionales valores medioambientales de este territorio, el signo más evidente de que cuenta con unos importantes recursos para reorientar las actividades turísticas bajo criterios de diversificación, sostenibilidad y apuesta por la naturaleza, tendencias cada vez más valoradas por la demanda turística cualificada, que es la que a medio y largo plazo más puede interesar para la consecución de un modelo turístico beneficioso en todos los sentidos.

20 Estos planteamientos se dejan entrever en algunos documentos de planificación sectorial, como es el caso del informe titulado *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral* (MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ. S.A., 1997), en el que se destaca sobre todo el carácter de afección territorial que suponen los espacios naturales protegidos, sin incidir en las posibilidades de aprovechamiento turístico alternativo que pueden desencadenar. También está presente esta concepción entre algunos agentes políticos y sociales de los municipios del eje litoral, que se percibe más claramente en el ámbito de Doñana, donde según OJEDA RIVERA (1987, pág. 316) ya se expresaba hace más de veinte años el malestar popular por las limitaciones impuestas por la protección, mediante una frase bien ilustrativa: “Doñana, donde un pato vale más que un hombre”. Recientemente, estos planteamientos han rebrotado con fuerza en algunos municipios de la comarca, ante la decisión de la Consejería de Medio Ambiente de restringir cautelarmente el tráfico rodado en algunas carreteras intracomarcales del entorno de Doñana (caso de la carretera Villamanrique-El Rocío), como medida de prevención para proteger a los pocos ejemplares de lince ibérico que quedan en la zona y que en los últimos años han sufrido especialmente problemas de atropello por parte de vehículos.

4. ACTIVIDAD TURÍSTICA Y PROBLEMÁTICA AMBIENTAL EN LA COSTA DE HUELVA

Las consecuencias medioambientales del modelo de desarrollo turístico implementado a lo largo de las últimas décadas sobre la costa onubense, ponen de relieve una serie de problemas que, a pesar de ser de menor entidad que los identificados en otros puntos del litoral andaluz, no pasan desapercibidos (OJEDA ZÚJAR, 1989; ARENAS y VILLA, 1993; SANTOS, 1999; MUÑOZ PÉREZ et al., 2001). Estos impactos han de ser tenidos en cuenta como referencia ambiental obligada por parte de los nuevos proyectos en ejecución o en fase de planificación, si es que realmente se pretende mejorar la calidad y la imagen del destino turístico. Problemas como la invasión del dominio público marítimo terrestre, la presión antrópica sobre los espacios y recursos naturales, la regresión y necesidad de regeneración de playas, o los conflictos relativos a la articulación entre los espacios urbanos y su entorno, son todos ellos aspectos de inevitable tratamiento desde la perspectiva de la sostenibilidad de la actividad turística, consideración ésta que adquiere una importancia estratégica, tanto para administraciones públicas como para agentes privados, en el marco de la planificación a medio y largo plazo de destinos y productos turísticos competitivos.

Los efectos irreparables que numerosas políticas y actuaciones han tenido sobre la costa española en general y sobre este espacio en particular²¹, han derivado en situaciones indeseables en las que es difícil compatibilizar el carácter masivo propio de los desarrollos residenciales turísticos convencionales y las aspiraciones más recientes de calidad ambiental, territorial y turística. La conveniencia de consolidar al litoral de Huelva como un destino que fundamente sus oportunidades en el atractivo y los valores de su medio natural, propuesta observada en diversos informes y documentos (CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO, 1993; GDT CONSULTORES, 1995; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE, 1997; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003), puede plantear dificultades en la práctica si previamente no se tienen en cuenta las negativas consecuencias de políticas e intervenciones inadecuadas. Sirvan de ejemplo los casos de ocupación abusiva del dominio público por parte de particulares o entidades; la urbanización y la construcción sobre espacios de valor natural o en su entorno más próximo; la implantación de infraestructuras y urbanizaciones costeras que alteran la dinámica natural del litoral y, en especial, de las playas; o los episodios de contaminación de las aguas de baño y la degradación ambiental de las playas.

4.1. Los problemas de ocupación del dominio público marítimo terrestre

Las características espaciales más destacables del modelo de desarrollo inmobiliario turístico, el dominante en la costa onubense, son seguramente el elevado consumo de suelo por parte de la actividad edificatoria asociada al uso residencial turístico y la competencia establecida con otros usos del suelo, en especial el agrícola, el forestal o el dedicado a espacios

21 Nos referimos concretamente a los complejos gestados a partir de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963), que en la costa de Huelva son los de Matalascañas, Mazagón, El Portil e Isla Canela, y también a los núcleos turísticos no planificados, construidos y consolidados en la etapa previa a la generalización del planeamiento urbanístico, caso de La Antilla, Urbasur o gran parte del crecimiento de núcleos tradicionales como Punta Umbría, El Rompido o Isla Cristina.

libres (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2003 y 2004:1). Las consecuencias de esta dinámica expansiva adquieren su máxima expresión en la ocupación del dominio público marítimo terrestre (DPMT), cuya invasión y privatización es sin duda uno de los problemas más importantes de las costas españolas, especialmente en los sectores de playa. Tales prácticas se vieron favorecidas por un anterior marco legal excesivamente permisivo (hasta la entrada en vigor de la Ley de Costas de 1988) y por el imparable impulso ejercido desde la década de los sesenta por una política turística excesivamente desarrollista, que ha primado la ocupación de la primera línea de playa, anteponiendo claramente los intereses privados frente a los públicos (TERÁN, 1982; TORRES ALFOSEA, 1997; MULERO MENDIGORRI, 1999).

Evidentemente, los efectos de dicha política son patentes en el litoral onubense y las soluciones difíciles, a pesar de la sensibilidad y las disposiciones introducidas por la actual Ley de Costas y otras normativas ambientales²², y no obstante los esfuerzos realizados por el Ministerio de Medio Ambiente a través de la Demarcación Provincial de Costas, fundamentalmente centrados en la realización definitiva del deslinde del dominio público y en la reversión de las apropiaciones abusivas. De este modo, diversos tramos del litoral de Huelva presentan todavía problemas en relación al DPMT: en primer lugar, debido a las dificultades técnicas que a veces implica el propio deslinde; en segunda instancia, debido a los problemas jurídicos derivados de los derechos de propiedad adquiridos en el pasado y que en la actualidad son esgrimidos para recurrir las operaciones de deslinde; y, por último, como consecuencia de la pervivencia de ocupaciones indebidas a causa de la dejación de funciones de delimitación, vigilancia y control por parte de la administración. En la actualidad, los trabajos de deslinde y recuperación del dominio público en los diferentes municipios del área presentan las siguientes situaciones (CONSEJERÍA MEDIO AMBIENTE, 2005; DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS, 2005; DEMARCACIÓN PROVINCIAL DE COSTAS DE HUELVA, 2005):

- En el caso de Ayamonte el deslinde está concluido desde el punto de vista técnico, pero no cuenta todavía con aprobación administrativa debido al recurso planteado por el ayuntamiento sobre la propiedad de los terrenos de Isla Canela²³. De momento, la promotora de Isla Canela (PRYCONSA S.A.) ha recibido las licencias municipales para todos los servicios de instalaciones no permanentes localizadas en la playa conforme al artículo 53 de la Ley de Costas. También en Ayamonte, el proyecto de Costa Esuri, en el interior del municipio sobre la margen izquierda del Guadiana, ha permanecido en espera durante los últimos años a falta de los informes favorables y los permisos correspondientes de la Confederación Hidrográfica del Guadiana y del Ministerio de Medio Ambiente, por tratarse de una operación que asienta algunos de sus componentes sobre dominio público.
- Los problemas que presenta Isla Cristina se deben fundamentalmente a las importantes modificaciones sufridas por la línea de costa, lo que implica significativas diferen-

22 A tal respecto, MULERO MENDIGORRI (1999, pág. 203) cita tres grandes aportaciones de la Ley de Costas de 1988 en relación a la protección del litoral y sus playas: “la mejor determinación de los bienes de dominio público marítimo terrestre, el establecimiento de nuevas servidumbres legales (de tránsito, de acceso al mar, de protección y zona de influencia) y la mayor distribución de competencias entre las distintas administraciones”.

23 Se trata de un recurso contencioso-administrativo interpuesto por el municipio basado en una inscripción registral de 1880 que consagra la propiedad municipal de toda la isla a excepción de la playa, argumento que choca con los criterios de determinación del dominio público establecidos en la actual Ley de Costas.

cias entre los deslindes realizados hace ya una década y la situación actual; desde el punto de vista turístico no se aprecian actuaciones que incurran en graves irregularidades, aunque se observa un tratamiento de la zona de servidumbre de protección un tanto engañoso en algunas nuevas operaciones, como en el caso de Islantilla²⁴.

- Lepe ha presentado históricamente importantes conflictos en relación a la determinación del dominio público, como en el caso de la resolución judicial sobre el deslinde de la península de Nueva Umbría (en la flecha de El Rompido). Este conflicto se resolvió mediante juicio ordinario, a instancias del abogado del Estado, contra la urbanizadora El Portil S.A. (después Nueva Umbría S.A.), al alegar ésta derechos de propiedad sobre los nuevos terrenos emergidos comprendidos en zona marítima terrestre. La sentencia definitiva de 9 de junio de 1972 declaraba el dominio público de los terrenos sobrantes ganados al mar, desestimando totalmente las pretensiones de la empresa promotora. Por otra parte, los enclaves turísticos litorales de La Antilla y El Terrón siguen presentando situaciones preocupantes: en el primer caso debido a la existencia de ocupaciones abusivas, así como reformas y cerramientos de chalets sin las licencias correspondientes; y en el segundo caso como consecuencia de la ocupación privada de las marismas y la proyección del puerto deportivo del Terrón.
- La situación que muestra Cartaya es el resultado directo de la tradicional debilidad de su planeamiento urbanístico, que no ha sabido controlar los desarrollos residenciales derivados del *Plan General de Ordenación de Cartaya y Punta Umbría* (1970) y que ha dado lugar a numerosas irregularidades en El Rompido y El Portil. Existen múltiples conflictos sobre el DPMT, como la ocupación de las marismas cercanas a Cartaya por la urbanización Urberosa, la ocupación de 106 hectáreas de dominio público por el Club Internacional de Vacaciones El Rompido S.A. o la ubicación de los equipamientos náutico deportivos frente a El Rompido, además de la existencia de numerosas instalaciones desmontables de dudosa legalidad.
- Punta Umbría sólo presenta un pequeño tramo del dominio público deslindado, ya que aunque los trabajos de campo están realizados para la totalidad de la costa, todavía no han recibido la aprobación necesaria; en este caso la situación se agrava por la invasión flagrante de la zona de servidumbre de protección del dominio público en el Portil y en el frente urbano de la cabecera municipal, además de constatarse la presencia de instalaciones no permanentes de dudosa legalidad.
- En Palos de la Frontera y Moguer, las operaciones técnicas de deslinde se encuentran casi finalizadas (a excepción del área en la que se localiza el estero de Domingo Rubio), después de un largo y difícil proceso que finalmente ha propiciado el acuerdo entre la Demarcación Provincial de Costas y los dos municipios que comparten las competen-

24 En esta urbanización parecen apreciarse evidentes mejoras territoriales respecto a las operaciones anteriores, como por ejemplo el aparente respeto a la zona marítimo terrestre y su área de servidumbre de protección de 100 metros, o la construcción de un paseo marítimo para deslindar el dominio público y el privado y facilitar el disfrute público de la playa mediante un sistema de accesos suficiente. Y decimos aparente porque el respeto a la zona de servidumbre de protección no es totalmente cierto, ya que los equipamientos comerciales se encuentran claramente dentro de esa zona, debido a la interpretación excesivamente interesada del artículo 25 de la Ley de Costas de 1988, que permite actuaciones consideradas de interés público en esa franja, carácter que se ha dado a las dotaciones citadas por considerarse servicios públicos imprescindibles para el abastecimiento de la población y elementos clave para el desarrollo económico y social de la Mancomunidad.

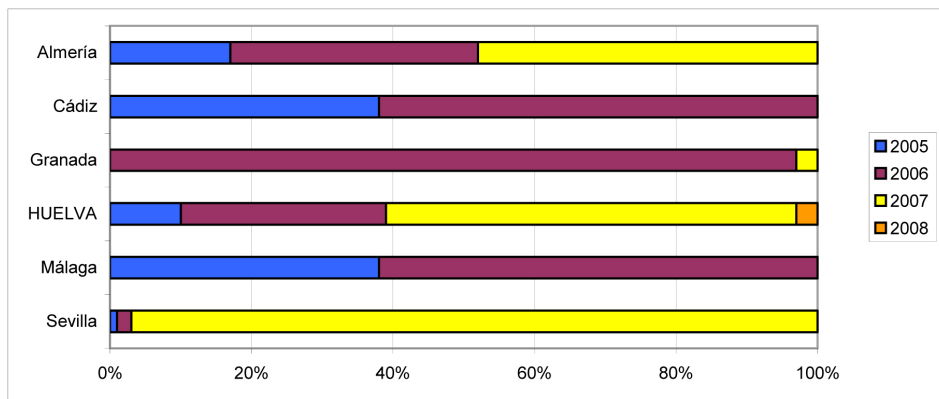
cias urbanísticas sobre Mazagón. En este núcleo turístico, los principales problemas, al igual que en el caso de La Antilla, derivan de la extrema cercanía de la primera línea de edificaciones a la costa, con lo que ello implica en cuanto a obras de cerramiento y protección ilegales, uso abusivo de terrenos colindantes, ocupación de accesos públicos para estacionamiento privado, etc. Además, el dominio público vinculado a este núcleo se ha visto considerablemente mermado con la construcción del puerto deportivo, operación justificada por las administraciones en aras de su interés social y económico para la zona;

- En Almonte y por lo que afecta a Matalascañas, el deslinde está realizado y aprobado desde mediados de la década de los noventa, destacándose como conflictos más frecuentes los propios de los núcleos residenciales turísticos ubicados sobre la primera línea de playa, es decir, los derivados de una concepción privatista por parte de los propietarios sobre el suelo y el entorno sobre el que se localizan sus viviendas (olvidando que se ubican sobre la franja de dominio público y que por ello cuentan con afecciones especiales). Otro problema, pero ciertamente cada vez más controlado, es el de la tradicional presencia de algunos chiringuitos y otros servicios de temporada de dudosa legalidad o que se exceden en dimensiones y características con respecto a los permisos municipales otorgados.

Cuadro 8.4. Situación del deslinde de costas en las provincias andaluzas. Año 2005.

Provincia	Deslindes aprobados en 2004	Pendiente de deslinde en 2005
Almería	11,47	109
Cádiz	15,90	107
Granada	1,28	11
Huelva	16,1	216
Málaga	0	145
Sevilla	0	138

Figura 8.3. Previsiones del Plan de Deslindes del Ministerio de Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Período 2005-2008.



Fuente: Revista Ambienta n° 47 (Ministerio de Medio Ambiente, 2005).

Pero la problemática de la ocupación del dominio público va más allá de la coyuntura y las circunstancias actuales, para describir un escenario conflictivo y preocupante a medio y

largo plazo. La Ley de Costas establece que los propietarios de las edificaciones localizadas en la zona de protección podrán seguir disfrutando de las mismas por un período máximo de sesenta años, momento a partir del cual el Estado podrá iniciar acciones tendentes a la recuperación de la integridad del dominio público y la reversión de tales situaciones, lo cual deja clara la prevalencia de los intereses públicos sobre los derechos de propiedad privados.

Esta medida, que el Ministerio de Medio Ambiente quiere adelantar al año 2011 en los casos más flagrantes de La Antilla y Mazagón, puede afectar a cerca de 100 propietarios en el litoral onubense, cuyas edificaciones están siendo identificadas e inventariadas por parte la Demarcación Provincial de Costas de Huelva y la Consejería de Obras Públicas y Transportes, encargadas de las labores de policía y control urbanístico en la costa. La resolución final de esta situación no se presenta fácil, ni desde el punto de vista jurídico (posibles recursos de los propietarios), ni desde el punto de vista económico, ya que los costos de reversión del dominio a manos de la administración puede elevarse a 80 millones de euros en la costa onubense (MUÑOZ-PÉREZ et al., 2001).

Fotografía 8.2. Viviendas de La Antilla afectadas por las iniciativas de recuperación del dominio público marítimo-terrestre y que podrían ser demolidas.



Fuente: elaboración propia a partir de la *Aerografía del Litoral. Andalucía Occidental*, 1998.

4.2. La presión urbanística y el deterioro de los espacios de valor ambiental

Los efectos del modelo urbanístico desarrollista y de la presión ejercida por la población flotante asociada al turismo residencial, no sólo se advierten en los conflictos sobre el dominio público, sino que se aprecian también en los impactos ambientales detectados sobre los diversos espacios de valor natural que se localizan en el área de estudio. Tales impactos son especialmente preocupantes, además de por las alteraciones de las condiciones naturales que producen, por cuanto que los espacios afectados tienen la potencialidad de constituirse en la seña de identidad de la nueva imagen turística del litoral onubense, una imagen que pretende

destacar la calidad y la sostenibilidad de los nuevos proyectos y productos turísticos, aspectos que están indisolublemente unidos a la protección y potenciación de las cualidades naturales del área. A la hora de identificar los principales impactos negativos producidos por la implantación o el crecimiento de las actividades turísticas en la zona, se ha decidido agrupar a los espacios afectados en tres tipos, al objeto de simplificar su análisis: áreas de marisma, espacios forestales y enclaves de valor excepcional.

a) Áreas de marisma

Las tensiones observadas sobre las áreas de marismas se resumen en la existencia de una presión turística creciente y la pervivencia, todavía, de vertidos de aguas residuales sin depurar y deposiciones incontroladas de basuras y escombros procedentes de los desarrollos residenciales. El caso más evidente de la amenaza de la actividad turística sobre los espacios marismenos lo constituyen las áreas encharcadizas que rodean al núcleo de El Rocío (La Madre de las marismas y Arroyo de La Rocina). Aparte de la histórica presión ganadera sobre estas tierras, los problemas actualmente más destacables se deben al exponencial crecimiento del núcleo urbano en las últimas décadas, aumentando continuamente la presión o, incluso en algunos casos, detrayendo espacio a las áreas con destacable función ambiental. A esta situación se unen los riesgos e impactos derivados de la avalancha puntual de cerca de un millón de personas que ocasiona la multitudinaria celebración de la romería de El Rocío, además de la presencia a lo largo de todo el año de forma intermitente de usuarios de segundas residencias (tanto propietarios como arrendatarios), y de excursionistas y visitantes ocasionales a la Ermita de El Rocío.

En el tramo occidental de la costa se observan asimismo situaciones de presión que se centran especialmente sobre las marismas del Guadiana y del Carreras (Ayamonte e Isla Cristina), y ello a pesar de las recomendaciones del *Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Huelva* (PEPMF) y de las determinaciones de la Ley 2/89 de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía²⁵. El proyecto de Isla Canela, criticado por algunos investigadores desde el punto de vista medioambiental (BEJARANO, JURADO y TEJADA, 1997, pág. 33-34), plantea algunas actuaciones difícilmente justificables como la canalización de parte de los caños de la marisma con el objeto de hacerlos navegables o la construcción de un puerto deportivo en un área inestable sometida a continuos reajustes de la línea de costa (además de situarse justo enfrente de otro puerto deportivo con 203 puestos de amarre); en su defensa hay que reconocer que el proyecto plantea su principal operación sobre el Caño de la Mojarra (buscando la conexión con la salida del Carreras), que es una de las áreas más transformadas y degradadas de Isla Canela, tratando así de evitar la extensión de la urbanización a zonas de mayor vulnerabilidad.

Pero quizá la operación más polémica de este sector del litoral onubense es la que se desarrolla en torno al núcleo pesquero de Punta del Moral, donde la construcción de un complejo hotelero y residencial de grandes dimensiones se apoya sobre una dura intervención, cual es la ejecución de un pequeño puerto deportivo mediante la canalización de caños de desagüe y el apresamiento de un brazo de la marisma, además de proyectarse el tendido de ligeras pasarelas sobre los vasos comunicantes de la misma para facilitar el tránsito inter-

25 Ambos instrumentos recalcan la especial protección que deben recibir estos espacios y para favorecer tal tratamiento se desarrollan una serie de determinaciones orientadas a su conservación y la limitación concreta de los usos considerados perjudiciales.

no. Evidentemente, todas estas actuaciones no muestran gran sensibilidad en relación a la dinámica natural de la marisma y, peor aún, no evalúan adecuadamente los riesgos naturales derivados de una posible modificación de la dinámica mareal o de un eventual episodio de inundación excepcional²⁶.

Por último, en relación a las Marismas del río Piedras, uno de los problemas fundamentales que se plantea es el de la presión de los visitantes provenientes de los núcleos de La Antilla y El Rompido, cuyo principal objetivo es acceder a la flecha del Rompido y a la playa de Nueva Umbria, espacio al que se hará referencia más adelante, debido a su excepcionalidad. Por otra parte, también habría que destacar la reciente ocupación de una zona de marismas transformadas al oeste del núcleo de El Rompido (marismas de San Miguel), donde se está desarrollando una importante operación urbanística y turística que está transformando la imagen y la dinámica socioeconómica de este tradicional núcleo pesquero y de segunda residencia.

b) Áreas forestales

Las presiones ejercidas sobre las áreas forestales son puestas de manifiesto en los distintos documentos consultados (*Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Huelva, Avances de Ordenación del Litoral, Directrices Regionales del Litoral de Andalucía* e instrumentos de planeamiento urbanístico). La singularidad de estos espacios, sus valores naturales y su función social de cara a la expansión y el recreo tanto de residentes como de visitantes del ámbito litoral, los convierten en zonas que requieren de una especial atención por parte de la administración. La presión antrópica y la localización de urbanizaciones en sus entornos (dando lugar a operaciones de tala y desbroce), así como el disfrute masivo y sin suficiente ordenación de actividades recreativas (con los efectos que ello puede tener, como por ejemplo la deposición de basuras y el riesgo de incendios), se convierten en los principales conflictos de estos espacios, que son calificados en todos los instrumentos de planeamiento municipal consultados como suelo no urbanizable de especial protección (SNUPE).

Esta calificación no es óbice para que determinados espacios forestales hayan sufrido la presión expansiva de los complejos turísticos litorales, como es el caso de los Ordenados de Moguer, afectados por la continua tendencia al crecimiento del núcleo de Mazagón, que en su sector norte ha colisionado y detruido terreno al uso forestal (como en el caso de la urbanización Fuente Piña), a pesar de lo cual el fenómeno no es equiparable a la voracidad mostrada en este sector por la agricultura intensiva, imparable en su expansión.

Otros enclaves, sin embargo, han recibido desde los momentos iniciales de la consolidación del planeamiento urbanístico un tratamiento mucho más cuidadoso y proactivo, como en el caso del municipio de Isla Cristina, donde se avanza de forma decidida en las determinaciones del planeamiento y se concibe la figura de Parque Litoral para el pinar paralelo a la costa, dotándolo así de contenidos propositivos explícitos²⁷. Este caso se analizará de forma detallada en un próximo apartado de este capítulo, debido a su carácter de ejemplo para otros espacios valiosos del litoral y que carecen de una propuesta de ordenación que vaya más allá

26 Tales conclusiones se derivan de las investigaciones realizadas por VALLEJO (1998), centradas en el análisis de los riesgos de inundación en el ámbito territorial de la cuenca hidrográfica del Guadiana.

27 Este tratamiento se desarrolla a través de un Plan Parcial que establece dos bandas de ordenación en el pinar y su entorno: una al norte de la carretera HV-7006, que posibilita usos turísticos, recreativos y dotacionales de baja intensidad; y otra al sur de la carretera, próxima a la playa, de protección integral del pinar.

de la limitación de determinadas actividades. Circunstancia esta última que favorece a la larga, si no va acompañada de propuestas positivas y de puesta en valor, la fosilización y regresión de algunos de los componentes más importantes para la cualificación del sistema ambiental y turístico del litoral onubense (caso por ejemplo del Enebral de Punta Umbría).

Por su parte, Campo Común de Abajo (Cartaya, Punta Umbría, Gibraleón y Aljaraque) se configura como el principal espacio metropolitano destinado a usos naturalísticos y recreativos, también definido como SNUPE en el planeamiento urbanístico y concebido desde una óptica supramunicipal por parte de la administración regional, lo cual supone un buen punto de partida para la consecución de un sistema de espacios naturales y recreativos de orden comarcal. No obstante la existencia de estos planteamientos en los documentos de ordenación del territorio, se asiste desde el año 1997 al desarrollo del proyecto de Nuevo Portil-Playas de Cartaya, ubicado sobre el límite sur de este inmenso espacio forestal y para el que ha sido necesario aclarar 380 hectáreas de matorral y pinar, formaciones que constituyen el entorno natural de calidad del que se aprovecha la estrategia promocional de esta operación inmobiliaria, la cual justifica su perfil turístico en la construcción de dos hoteles de gama alta y un campo de golf de 18 hoyos.

Para finalizar con los espacios forestales, el caso de Campo Común de Arriba (Cartaya) es el que presenta menores impactos negativos derivados del desarrollo de las actividades turísticas, lo cual se debe a la práctica inexistencia de este tipo de actividades en su entorno. De este espacio destaca también su calificación en el planeamiento urbanístico como SNUPE, a lo que habría que añadir las medidas puestas en marcha para ordenar las actividades recreativas y prevenir los riesgos de incendios asociados a las visitas de excursionistas procedentes de las poblaciones cercanas.

c) Espacios de valor excepcional

Con respecto a los espacios de valor excepcional, se debe subrayar que éstos constituyen las unidades territoriales con mayor rango de protección en razón de su extrema fragilidad, tanto por parte del PEPMF de la provincia de Huelva, como de la Ley andaluza de espacios naturales protegidos, o el propio planeamiento urbanístico. La situación de los distintos espacios es dispar en función de las agresiones producidas; así se aprecia desde el aceptable grado de conservación de la flecha del Rompido o el cordón litoral del Asperillo²⁸, hasta la situación de extremo riesgo y degradación de la Laguna del Portil, pasando por situaciones intermedias o de creciente preocupación en los casos de las marismas del Odiel o los Enebrales de Punta Umbría, respectivamente.

La aceptable situación de la flecha del Rompido o del sector de playa del Asperillo obedece al fracaso, por distintas razones, de los proyectos turísticos planteados para estos enclaves. En el primer caso, los efectos de la crisis económica de 1973 propiciaron la quiebra de los agentes promotores que debían ejecutar las determinaciones fijadas en el *Plan de Promoción Turística de la Costa de Huelva* (1966), que contemplaba la actuación urbanística sobre el excepcional paraje de la playa de Nueva Umbría. *Gracias* a la citada coyuntura negativa, las previsiones iniciales nunca llegaron a concretarse, circunstancia que se vio acompañada por

28 Precisamente, las características geomorfológicas del acantilado del Asperillo y el mantenimiento de las condiciones naturales de su entorno provocaron la declaración del mismo a principios del año 2002 como Monumento Natural, figura de protección de reciente desarrollo en Andalucía y que sólo ostentan en el ámbito litoral onubense los acebuches de El Rocío y el pino centenario del Parador de Mazagón.

el cambio de sensibilidad hacia los espacios de valor ambiental y la subsiguiente declaración de este enclave como Paraje Natural mediante la Ley 2/89 de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, todo lo cual ha posibilitado una interesante reconceptualización turística de este espacio orientada hacia su clasificación como playa naturista, tal y como se ha comentado en apartados anteriores.

En el caso del cordón arenoso del Asperillo (Almonte), a finales de la década de los ochenta se entabló un intenso debate social y político en torno al proyecto de Costa Doñana, que preveía un complejo residencial turístico de alto nivel en primera línea de playa y a escasos kilómetros del Parque Nacional (al oeste del mismo y sobre terrenos que posteriormente formarían parte del Parque Natural). Como consecuencia de la oposición de grupos ecologistas, colectivos ciudadanos y el propio informe desfavorable de la administración ambiental andaluza, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía planteó en 1990 la necesidad de hacer una reflexión profunda sobre el modelo de desarrollo de la comarca de Doñana, idea que desembocó en los trabajos de la Comisión Internacional de Expertos. El informe final resultante, del año 1992, desaconsejaba la ejecución del proyecto, propuesta que fue concretada mediante una permuta de suelos con los propietarios afectados, de manera que éstos pudiesen desarrollar sus proyectos en otros puntos del litoral onubense menos sensibles desde el punto de vista medioambiental y social²⁹.

Una situación parecida es la que se planteó desde mediados del año 2000 en el término municipal de Punta Umbría, concretamente en torno a un proyecto turístico en las proximidades de la playa y el Paraje Natural de Los Enebrales, actuación que proponía la implantación de trece establecimientos hoteleros y algunos desarrollos residenciales de baja densidad sobre mil hectáreas de matorral y pinar de alto valor natural. La respuesta no tardó en llegar por parte de organizaciones ambientalistas, asociaciones vecinales y de las propias Consejerías de Medio Ambiente y Obras Públicas de la Junta de Andalucía, reticentes a dar su aprobación a una iniciativa de tal magnitud en las inmediaciones de un espacio natural protegido y sobre un terreno forestal de indudable valor ambiental, por lo que el proyecto fue paralizado y redefinido en 2005, tras una intensa polémica política y social que llegó hasta los tribunales³⁰.

Frente a las amenazantes situaciones descritas, otros espacios de valor excepcional ven aumentar los instrumentos para controlar los posibles impactos inducidos por las actividades turísticas y recreativas. Las marismas del Odiel (Reserva de la Biosfera desde 1983 y Paraje Natural desde 1984) configuran un mosaico de espacios diversos, usos múltiples y diferentes grados de protección que plantea problemas derivados de su uso público, sobre todo como consecuencia de la presión dispersa de las 100.000 personas que veranean en su entorno, el tránsito incontrolado de turistas y los aprovechamientos recreativos desordenados. El Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) se constituye en este caso en una figura fundamental para estructurar el espacio en distintas áreas de gestión y protección, y ordenar los usos de cara a

29 El suelo ofrecido para la permuta se localizó principalmente en los núcleos de Mazagón (Moguer y Palos de la Frontera), Isla Cristina y El Portil (Cartaya).

30 La situación se complicó después del cambio de poder operado en Punta Umbría tras las elecciones municipales de mayo de 2003, ya que la nueva corporación denunció el procedimiento por el que el anterior gobierno local había otorgado los derechos de urbanización y ejecución del proyecto a la promotora Punta Umbría Turística S.L., por unos 60 millones de euros.

aminorar los efectos negativos de las tensiones citadas (Decreto 169/1990, de 5 de junio, por el que se aprueba el PRUG del Paraje Natural de las Marismas del Odiel).

Sin duda alguna, el caso de la Laguna del Portil es el más grave de todos, debido a su localización a sólo cincuenta metros de la carretera HV-4112 (Punta Umbría-El Rompido) y a la insoportable presión que recibe de la urbanización que la rodea por el sur y el oeste y que ocasiona continuos problemas de presencia de basuras y vertidos. La situación llegó a ser tan insostenible a finales de la década de los ochenta, que las medidas aplicadas exigieron contundencia: cerramiento de la laguna, control exhaustivo de la circulación indiscriminada, cierre de los pasos entre la urbanización y la reserva, corrección de la eutrofización mediante la prohibición de vertidos y la canalización de los aliviaderos de la urbanización, y sellado del vertedero de Punta Umbría, situado a menos de un kilómetro de la laguna y que presentaba riesgos de contaminación subterránea y propagación de incendios. A ello se añadieron posteriormente acciones positivas dirigidas al fomento del uso público, como la construcción de un sendero perimetral y varios miradores, además de la desviación de los usos recreativos más intensivos hacia Campo Común de Abajo.

Mapa 8.2. Principales impactos medioambientales generados por las actuaciones turísticas.



Fuente: elaboración propia.

4.3. La alteración de la dinámica costera y la regresión de las playas

La regresión del litoral y la merma de playas es otro de los grandes problemas medioambientales que presentan determinados sectores del litoral español, entre los que se encuentra la costa atlántica andaluza. Indudablemente, existen causas de origen natural que explican en parte estos fenómenos, como por ejemplo el progresivo aumento del nivel marino a lo largo del último siglo; pero mayor incidencia aún tienen las causas de origen antrópico, que están precipitando un intenso proceso de modificación de la dinámica litoral, el cual pone de relieve impactos que afectan tanto a la configuración física de la costa, como a las actividades humanas localizadas sobre ese territorio. La principal consecuencia observada es la alteración del tránsito sedimentario costero y sus repercusiones sobre el perfil de la costa y la configuración de las playas, fenómeno que más allá de los indudables problemas de erosión y desaparición de playas, conlleva toda una serie de implicaciones económicas, derivadas de las costosas políticas de regeneración y mantenimiento de la línea de costa (MUÑOZ-PÉREZ et al., 2001).

El factor más destacable que incide sobre la erosión y la regresión de las playas es la construcción de infraestructuras costeras con el objeto de proteger puertos, poblaciones, desembocaduras de ríos o incluso las propias playas, frente a la deriva litoral, las mareas y el oleaje. Estas barreras (diques, espigones, encauzamientos de ríos, etc.) dificultan especialmente el tránsito sedimentario longitudinal, modificando la acción de las corrientes y las dinámicas de erosión sedimentación, propiciando la regresión de aquellas playas a las que impiden la llegada de aportes arenosos procedentes de los ríos o de otros sectores de la costa (OJEDA ZÚJAR, 1989).

Sin duda alguna, el espectacular dique Juan Carlos I, obra de defensa del Puerto de Huelva, es el elemento que más claramente interfiere el transporte de arenas, dando lugar a importantes procesos erosivos en las playas situadas a levante del mismo (Mazagón, Castilla o Matalascañas). La situación regresiva de este tercer cuadrante del litoral onubense se ve agravada por la construcción en 1993 del puerto deportivo de Mazagón, con su espigón defensivo correspondiente, lo cual supone un nuevo obstáculo parcial añadido a las barreras preexistentes. La situación se torna bien diferente en el extremo oriental del litoral onubense, donde la incurvación de la línea de costa hacia el sur y la superación latitudinal de las barreras citadas dará lugar a la recuperación de sedimentos y la aparición de fuertes procesos progradativos (Punta del Malandar).

En el sector occidental de la costa, la principal barrera la constituyen los diques españoles y, sobre todo, portugués que fijan la desembocadura del Guadiana. Estos son los responsables de los grandes procesos erosivos de Isla Canela, Isla Cristina y el tramo Islantilla-La Antilla. El espigón del puerto de Isla Cristina y el de Punta Umbría completan los obstáculos localizados en esta área, donde los únicos sectores progradativos son la flecha del Rompido y la de Punta Umbría.

El segundo factor en importancia que propicia procesos de erosión y degradación en las playas es la ocupación y la destrucción de los sistemas dunares, hecho que se produce en determinados puntos de la costa onubense, fundamentalmente como resultado de la urbanización y el desarrollo residencial sobre este tipo de formaciones arenosas. Esa forma de actuar puede tener graves consecuencias sobre la propia integridad de los complejos urbano

turísticos, ya que las playas y las dunas ejercen una importante función de “colchón amortiguador” frente a los temporales, cediendo arena que migra hacia las barras submarinas en períodos de mal tiempo, para después recuperarla en épocas de bonanza.

El deterioro de las defensas naturales de la costa agrava los efectos del oleaje, que puede llegar a destruir edificaciones e infraestructuras al impedirse que la playa haga uso de la reserva de sedimentos del cordón dunar, principal elemento protector y garante de la situación de equilibrio. Dicha circunstancia se ha repetido de forma reiterada en diversos puntos de la costa a lo largo de la última década (temporales de los años 1996, 1997, 2000, 2001 y 2005), siendo especialmente destacables los destrozos sufridos en Mazagón, donde parte de las instalaciones del club náutico y las edificaciones en primera línea de playa quedaron muy afectadas por el oleaje, además de las rupturas sufridas por las canalizaciones de saneamiento subterráneas.

Tanto en esta playa como en Matalascañas, ambas en el sector oriental de la costa, los desarrollos urbano turísticos se localizan sobre formaciones dunares, lo cual implica la quiebra del sistema sedimentario que caracteriza al litoral de Doñana y su entorno, principal instrumento defensivo de sus playas. A pesar de los impactos señalados, todavía se siguen proyectando desarrollos turísticos sobre tramos con dinámica dunar, tal y como es el caso de las urbanizaciones Mazagón Verde-Puerta Doñana y Castillo de la Luz (ambas en Mazagón); aunque debe señalarse que de forma coetánea surgen otros proyectos de muy distinta sensibilidad como el del Parque Dunar de Matalascañas, que debido a sus novedosos planteamientos será tratado en el próximo apartado.

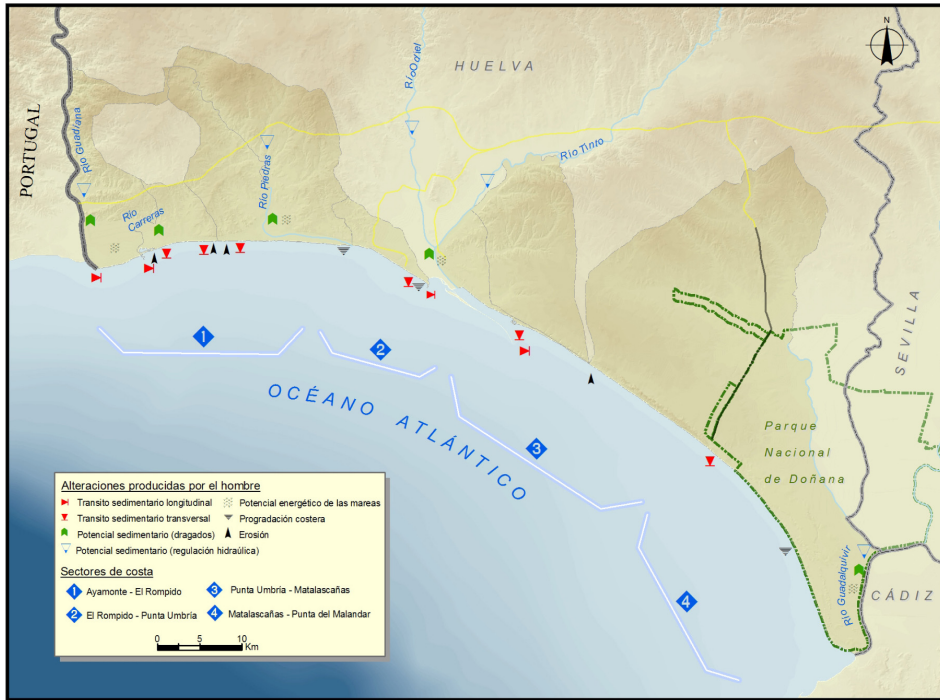
En el sector occidental de la costa, se observa una problemática parecida en las construcciones ubicadas sobre las dunas de Isla Cristina, donde los últimos temporales de finales de la década de los noventa afectaron a la primera línea de chalets y a las infraestructuras de saneamiento del núcleo de La Antilla. En Urbasur, junto a Islantilla, en el término municipal de Isla Cristina, ocurrió algo similar con algunas edificaciones e instalaciones permanentes, situación que se ve agravada por el tradicional olvido de esta urbanización en las políticas urbanísticas e infraestructurales del consistorio, debido a su lejanía respecto a la cabecera municipal y a su marcada actividad estacional. La preocupación también es evidente en el caso de Islantilla, ya que la construcción sobre la duna se agrava por la existencia, justo detrás de la misma, de unas marismas desecadas con un nivel altimétrico sensiblemente inferior, que sufren serios riesgos de inundación en caso de temporal extremo, a menos que se realicen continuas obras de contención y defensa infraestructural³¹.

Especialmente destacables, en los últimos años, han sido los fuertes procesos erosivos y la consiguiente desaparición de la playa de Isla Canela, donde la construcción de nuevas instalaciones hoteleras, complejos residenciales y la ampliación del campo de golf sobre terrenos de dunas y esteros, han agravado la tendencia ya de por sí regresiva de esta zona y han puesto de manifiesto la necesidad de realizar urgentes tareas de regeneración y protección de la playa. Esta situación se torna aún más preocupante si tenemos en cuenta la fuerte inestabilidad de la línea de costa en este tramo del litoral, sometido todavía a continuos procesos de modificación y reajuste, como consecuencia del efecto de las infraestructuras construidas

31 Precisamente es en esta zona donde se ha ubicado la construcción del centro comercial, y para ello se han realizado continuas operaciones de relleno para elevar y afianzar el firme, además de disponer elementos de protección frente a eventuales temporales.

en sus inmediaciones (los diques español y portugués que fijan la desembocadura del Guadiana).

Mapa 8.3. Alteraciones de la dinámica litoral de origen antrópico en la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia.

Pero los problemas de erosión costera no sólo suponen un impacto medioambiental y un riesgo para la propia integridad de los desarrollos urbanísticos y las infraestructuras ubicadas en las playas, sino que provocan unos importantes costes económicos derivados de las labores de regeneración y mantenimiento de las playas. Sólo en la última década, las operaciones de regeneración en la costa de Huelva han supuesto un gasto aproximado de quince millones de euros, lo cual constituye una tercera parte de lo invertido en el litoral atlántico andaluz en ese mismo período (MUÑOZ-PÉREZ et al., 2001). Por citar el ejemplo más palpable, en la playa de La Antilla los costes de regeneración han alcanzado los seis millones de euros en el último cuatrienio, lo cual da una idea de los negativos efectos, no sólo ambientales sino también económicos, derivados de la alteración del tránsito sedimentario costero. Evidentemente, estos datos deberían ser tenidos en cuenta a la hora de realizar el cálculo real de costes y beneficios generados por las operaciones urbano turísticas, de tal forma que los sistemas contables internalizaran los costes ambientales derivados de las actuaciones desarrolladas.

Cuadro 8.5. Regeneración de playas en la costa de Huelva. Actuaciones más significativas período 1989-2002.

Año	Playa	Pérdida sedimentos (m ³ /año)	Volumen (m ³)	Costo (US \$)	Origen de los materiales	Distancia (Kms.)
1989	Castilla	100.000	1.690.000	3.813.333	Muelle de poniente	6,3
1990	La Antilla	50.000	1.300.000	5.333.000	Flecha del Rompido	6,1
1994	Isla Cristina	40.000	330.000	887.000	Puerto de Isla Cristina	4,1
1995	La Bota	50.000	930.000	3.187.000	Dique de poniente Juan Carlos I	13
1996	Mazagón	30.000	425.000	1.406.364	Puerto de Huelva	7,2
1996	Matalascañas	30.000	125.000	413.636	Puerto de Huelva	18,3
1997	Islantilla	50.000	300.000	2.000.000	Puerto de Huelva	35,1
2000	Isla Canela	80.000	500.000	3.000.000	Puerto de Isla Cristina	9
2002	La Antilla	50.000	600.000	3.500.000	Puerto de Huelva	34
Total actuaciones: 9				Costo: 23.540.333 US \$ Volumen ^a de arena: 6.200.000 m ³		

Fuente: elaboración propia a partir de MUÑOZ-PÉREZ, 2001 y Ministerio de Medio Ambiente, 2005.

4.4. Contaminación de las aguas de baño y deterioro medioambiental de las playas

Otro de los problemas observados en la relación entre actividad turística y medio ambiente es el de la contaminación de las aguas, tanto litorales como interiores. No obstante, se debe recalcar que las principales fuentes de contaminación del litoral onubense son los vertidos industriales y los aportes minerales de los ríos, quedando en un segundo lugar las aguas residuales de las zonas urbanas costeras. Las principales cargas contaminantes provienen del canal del Padre Santo, donde desembocan los ríos Tinto y Odiel, que atraviesan una zona con importante actividad minera ubicada en el sector suroccidental del denominado “cinturón pirítico ibérico”. Además, en el entorno del canal y de estos ríos, en los términos municipales de Huelva, San Juan del Puerto y Palos de la Frontera, se ubican tres polígonos industriales con un alto número de empresas con alto poder contaminante³², así como importantes núcleos urbanos entre los que destacan los municipios que componen la aglomeración urbana de Huelva.

La carga contaminante de los restantes tramos del litoral y ejes fluviales es notablemente inferior, ya que aunque estén afectados por vertidos de aguas residuales urbanas y efluentes procedentes de actividades agrícolas, no reciben vertidos de origen industrial. Esta circunstancia y la fuerte capacidad de arrastre de la deriva atlántica propician una adecuada calificación sanitaria de las aguas de baño situadas fuera del alcance de la aglomeración urbano industrial de Huelva y su entorno próximo.

Los datos de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía (2005), basados en 46 puntos de muestreo, certifican que las quince playas analizadas cumplían con los valores guías establecidos en el año 2000, siendo todas ellas aptas para el baño. En los estudios realizados por esta misma Consejería en el año 1991, se establecía la calificación de “no recomendable”

32 Se trata de los polígonos de Nuevo Puerto, Punta del Sebo y Tartessos, en los que se localizan industrias de producción de ácido fosfórico y sulfúrico, fosfatos, amoníaco, urea, cobre, pasta de celulosa, cloro, sosa, productos petroquímicos, etc. En total se han localizado en este entorno hasta 33 puntos de vertidos industriales, algunos de ellos con gran capacidad contaminante.

para la mayoría de las playas, debido fundamentalmente al desagüe de vertidos sin depurar desde los núcleos industriales y turísticos directamente al mar.

Cuadro 8.6. Calificación sanitaria de las aguas litorales de baño en Andalucía 2005.

Provincia	Cobertura del Programa de vigilancia sanitaria					Calificación sanitaria de los puntos					
	Nº de playas	Nº de puntos de muestreo	Nº de muestreos	Nº de análisis micro-biológicos	Nº de análisis macros-cópicos	Aguas "2"		Aguas "1"		Aguas "0"	
						Puntos	%	Puntos	%	Puntos	%
Almería	68	85	843	2.529	5.901	70	82,35	15	17,65	0	0,00
Cádiz	43	67	680	2.040	4.760	52	77,61	15	22,39	0	0,00
Granada	28	35	450	1.350	3.150	22	62,86	12	34,29	1	2,86
Huelva	15	46	414	1.242	2.898	46	100,00	0	0,00	0	0,00
Málaga	73	86	863	2.589	6.041	83	96,51	2	2,33	1	1,16
Andalucía	227	319	3.250	9.750	22.750	273	85,58	44	13,79	2	0,63

Fuente: Consejería de Medio Ambiente (2005). Aguas 2: cumplimiento de valores guía; Aguas 1: cumplimiento de valores imperativos, pero no de valores guía; Aguas 0: incumplimiento de valores imperativos.

Tras los esfuerzos realizados a partir del *Plan Corrector de Vertidos Industriales de Huelva* (1988–1994) y las mejoras llevadas a cabo en las infraestructuras de saneamiento (EDAR de La Antilla, Ayamonte, Mazagón y Matalascañas), se aprecia una notable recuperación de los niveles deseados. Como consecuencia, ya en 1996 Huelva era la única provincia andaluza que cumplía todas las exigencias de la UE en materia de calidad de aguas de baño, situación totalmente consolidada en el año 2003, puesto que un total de siete playas obtuvieron la distinción de la bandera azul, galardón que también recibieron los puertos deportivos de Mazagón e Isla Cristina.

No obstante esta notable mejora de la situación, todavía continúan existiendo vertidos sin depurar³³ y tramos de la red de saneamiento en mal estado, sobre todo en algunos núcleos tradicionales pesqueros o agrícolas con creciente funcionalidad turística (Punta del Moral, Pozo del Camino, La Redondela o El Terrón), así como en algunos puntos de los desarrollos inmobiliario turísticos especializados (Isla Cristina-Playa del Hoyo, La Antilla, El Rompido, Punta Umbría, Mazagón y Matalascañas). Si a ello se añade la actividad de los emisarios submarinos a pocos kilómetros de las principales áreas de baño (Isla Cristina, La Antilla, Mazagón y Matalascañas), se podría concluir que la situación todavía es evidentemente mejorable en cuanto al tratamiento y control de los vertidos, así como en lo que respecta a la reducción de los niveles de contaminación.

En relación a este último punto no deben olvidarse los impactos generados por los puertos deportivos sobre las aguas costeras, además de los ya citados sobre la dinámica litoral, como consecuencia de la actividad de las embarcaciones y de las labores necesarias para su mantenimiento. La construcción en la década de los noventa de dos importantes puertos deportivos con capacidad para 600 puestos de amarre (Mazagón e Isla Cristina), se ha visto reforzada recientemente con la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones (Punta del Moral) y la inminente ejecución de otros proyectos (Costa Esuri, El Rompido y El Portil),

33 La mayoría de estos vertidos se encontraban en trámite, desde el punto de vista de su situación administrativa, según el *Inventario de vertidos líquidos al litoral de Andalucía*, cuya primera y única edición data del año 1997 (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 1997).

4.5. Otros impactos medioambientales con incidencia sobre el sector turístico

Sería difícilmente justificable concluir este apartado sin hacer referencia a los impactos medioambientales generados por otras actividades productivas (agrarias, industriales, extractivas, etc.) y que pueden tener una enorme incidencia sobre el funcionamiento y la competitividad del sector turístico. Desde este enfoque se asume que las actividades turísticas no sólo pueden ser causantes de conflictos ambientales, sino que cada vez es más evidente su rol de sector afectado, en cuanto que se erige como una de las actividades más sensibles y que más rigurosamente padece los problemas medioambientales de cualquier territorio.

Esta circunstancia se hace especialmente patente ante problemas como la sobreexplotación y la contaminación de acuíferos (derivadas de la intensificación de los usos agrícolas), o ante la existencia de graves riesgos tecnológicos resultantes de la ubicación cercana de polos industriales o extractivos. En relación a este último punto, el reciente acontecimiento de uno de los mayores desastres ecológicos ocurridos en España, la rotura del dique de contención de la balsa de residuos tóxicos de las minas de Aznalcollar (en la madrugada del 25 de abril de 1998), supuso, aparte de una catástrofe de incalculables dimensiones en términos ambientales y económicos³⁴, un claro ejemplo de la gran sensibilidad del sector turístico ante situaciones de grave deterioro y/o peligrosidad medioambiental.

Esta preocupación pudo apreciarse desde el día siguiente al vertido, tanto en los medios de comunicación nacionales como internacionales, en los que no sólo se destacaba la magnitud del desastre en términos ecológicos, sino muy especialmente su proximidad al Parque Nacional de Doñana y a los núcleos turísticos del sector central de la Costa de la Luz (Matalascañas y Sanlúcar de Barrameda, principalmente), con lo que se hacía implícita y explícitamente una advertencia a los potenciales turistas sobre los riesgos que podía entrañar la visita al entorno de las zonas afectadas.

A pesar de que, según las administraciones españolas, el vertido se quedó a las puertas del Parque Nacional, es evidente que amplias zonas del Parque Natural han sido directa e intensamente afectadas (caso del Lucio del Cangrejo o el Brazo de la Torre, en el sector este del Parque Natural), de lo cual se deducen inevitablemente consecuencias sobre los terrenos aledaños del Parque Nacional. Según FERRER (1998), quien en esos momentos era el Director de la Estación Biológica de Doñana, tales acontecimientos suponían “un enorme perjuicio al incipiente turismo ecológico de la zona y que Doñana se reserve un espacio asegurado, para lo malo, en los periódicos de toda Europa” (EL PAÍS, 29 de abril de 1998). Esto se confirmó rápidamente en las visitas al Parque Nacional, cuyo número se redujo en 35.000 de 1997 a 1998, propiciando una dinámica negativa o con tendencia al estancamiento que ha sido difícil de revertir en los años posteriores al desastre.

34 A grandes rasgos, la rotura de la balsa supuso el vertido de más de cinco millones de metros cúbicos de lodos tóxicos al río Agrio, afluente del Guadalquivir, que en pocas horas cubrieron más de 5.000 hectáreas de terreno a las puertas del mismo Parque Nacional de Doñana. Según el CSIC, los lodos contenían 8.000 gramos de zinc por tonelada, 8.000 gramos de plomo, 5.000 gramos de arsénico, 2.000 gramos de cobre, 90 de cobalto, 55 de talio, 70 de bismuto, 28 de cadmio y 15 de mercurio, lo que da idea de su altísimo poder contaminante, que se reflejó en una rápida e intensa mortandad de peces y aves, la extrema contaminación de suelo, vegetación y cultivos, y la previsible afectación de las aguas superficiales cercanas y las aguas subterráneas de los acuíferos 25 y 27. En términos económicos, las administraciones central y regional gastaron cerca de 230 millones de euros entre trabajos de limpieza (120 millones), restauración ambiental (50 millones de inversión en el proyecto del Corredor Verde del Guadalquivir) y expropiación de tierras afectadas por el desastre (60 millones).

Sin duda alguna, la imagen de Doñana y su entorno quedó dañada por las consecuencias del desastre, hecho que también se comprueba en la preocupación continuamente manifestada por el Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO que, tras analizar un estudio exhaustivo de la UICN sobre las diferentes amenazas que afectaban a Doñana y contemplar la posibilidad de incluirlo en la lista de lugares en peligro³⁵, decidió exigir al Estado español un informe específico sobre el alcance de tales amenazas y las medidas llevadas a cabo por las instituciones españolas para controlarlas (presentado en febrero de 2001).

Esta preocupación internacional, tanto a nivel mediático como institucional, contrastaba con el discurso inicial de las administraciones central y autonómica, a menudo ajeno a la realidad, distorsionado, minimizador de los impactos y maximizador de las oportunidades que posibilitaba el desastre. Frente al reconocimiento científico y social de estar ante uno de los mayores desastres ecológicos ocurridos en Europa, las administraciones españolas intentaban transformar sustancialmente el mensaje, difundiendo la idea de que se trataba de un “accidente minero que ha afectado a un río” (ibídem), procurando de esta forma acotar sectorialmente la catástrofe y desvincularla de su contexto territorial.

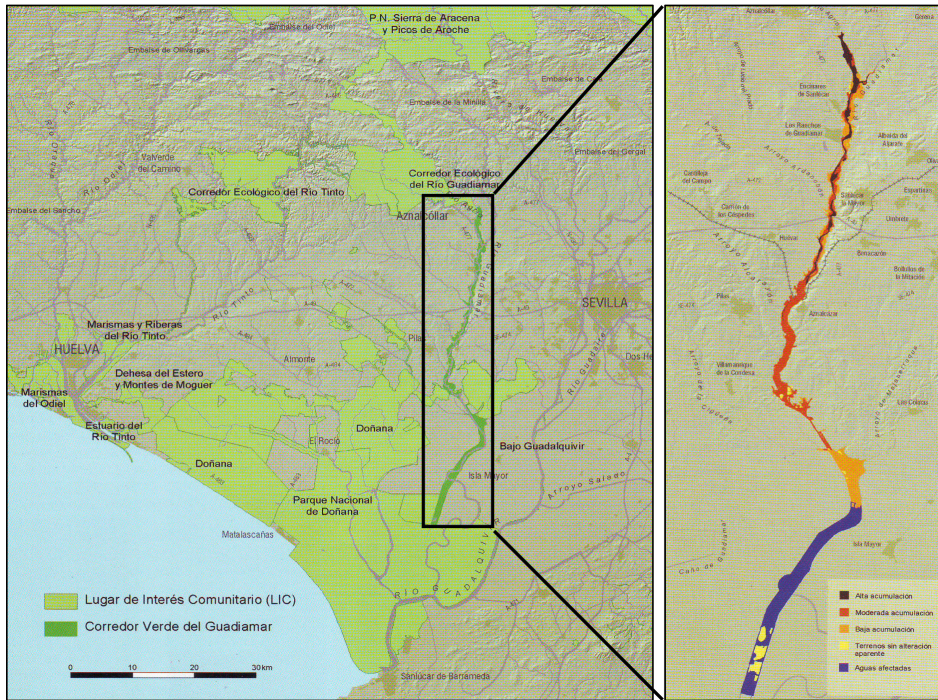
Además, frente al escenario de amenazas ambientales y para la salud humana que se ciernen sobre Doñana y su entorno, las administraciones hacen hincapié sobre la magnífica oportunidad real, no de laboratorio, que el suceso ha propiciado para la definición y ejecución de un proyecto científico, el Corredor Verde del Guadiamar³⁶, una vez realizadas las tareas de retirada de lodos tóxicos y las labores de recuperación ambiental del cauce del río Guadiamar. Sin duda alguna, se está ante uno de los mejores ejemplos recientes de conversión de un grave problema ambiental en una “magnífica oportunidad en términos científicos, didácticos e incluso recreativos” (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 2003:1); aunque a pesar de las inversiones realizadas y del mensaje que se trata de transmitir con el proyecto del corredor, es difícil que se pueda hacer olvidar los imponderables perjuicios ecológicos y económicos del suceso, a corto, medio y largo plazo.

35 En la 23ª, 24ª y 25ª reuniones del Comité del Patrimonio Mundial (UNESCO) se debatió profundamente sobre la situación de Doñana, siendo destacables las referencias a las consecuencias del desastre de las minas de Aznalcollar e incluyéndose en la discusión otras amenazas como el proyecto de dragado y ampliación del puerto de Sevilla, el declive de las poblaciones de lince y águila imperial, los impactos medioambientales producidos por la romería del Rocío, la sobrecarga ganadera del Parque y los problemas generados por las carreteras del entorno. Todo ello desencadenó la posibilidad de incluir a Doñana en la denominada, de forma coloquial, *lista roja* (lugares en peligro), lo cual constituiría una grave pérdida de credibilidad del Estado español a nivel internacional y un grave perjuicio para la imagen de Doñana.

36 El objetivo del proyecto es “remediar la contaminación producida por el vertido minero sobre el río Guadiamar y crear un corredor ecológico que contribuya a la restauración de los ecosistemas de su cuenca y a mejorar la calidad de vida de sus habitantes” (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 1998). Desde el punto de vista territorial y medioambiental, el proyecto pretende conectar Sierra Morena con Doñana mediante un corredor ecológico articulado por el río Guadiamar, de forma que sierra y marismas litorales queden vinculadas mediante una figura de protección común, cuyo eje es el río Guadiamar y sus diversos ecosistemas.

37 Desde la perspectiva de las actividades recreativas y de ocio, destaca el programa de educación ambiental y participación, que se desarrolla a través de dos subprogramas: el de educación ambiental y comunicación (edición de recursos divulgativos, sensibilización, promoción, información pública, inserción en los medios de comunicación, actividades de educación ambiental, etc.) y el de uso público y participación (dotación de equipamientos de uso público como centros de visitantes, senderos, observatorios, embarcaderos, arboretum, etc.)

Mapa 8.4. Zona afectada por el accidente minero de Azalcóllar y niveles de afectación.



Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2003:1 y elaboración propia.

5. LAS NUEVAS OPORTUNIDADES EN LA RELACIÓN ENTRE TURISMO Y MEDIO AMBIENTE

El hecho de que las relaciones entre turismo y medio ambiente hayan estado marcadas habitualmente por la continua presencia de conflictos e impactos, justifica y explica el intenso debate teórico suscitado en torno a la compatibilidad o no entre ambas realidades y el esfuerzo realizado para articular nuevos discursos que, intentando superar los antagonismos y tensiones detectadas, propongan nuevas formas de interacción que permitan compaginar el desarrollo de las actividades turísticas y la protección de la naturaleza (BLÁZQUEZ, 1998; VERA et al. 2001).

Dicho objetivo no es nada fácil, sobre todo porque el turismo conlleva de forma inherente el contacto humano con el medio y a menudo su transformación mediante la implantación de infraestructuras y servicios que faciliten su acceso y disfrute, por lo que un determinado nivel de impacto, aunque sea mínimo, es casi inevitable. La cuestión clave, en el proceso de evaluación y planificación de desarrollos turísticos, está en determinar el nivel de impacto admisible, una decisión relativa y compleja, que dependerá de diversas variables entre las que destacan los valores y características naturales del área objeto de la actuación, las posibles afecciones territo-

riales que presente, los efectos a medio y largo plazo que se prevean, los beneficios socioeconómicos que la actuación pueda reportar, etc. (NAVARRO JURADO, 2003).

Cualquier decisión que se tome al respecto generará una inevitable polémica, en la que los polos opuestos quedan representados habitualmente por los agentes políticos o económicos locales, de una parte, y las organizaciones ambientalistas y colectivos ciudadanos, por otra, tal y como se ha observado en el litoral onubense en los casos de proyectos turísticos pretéritos (Costa Doñana) o presentes (Punta Umbría). Esta tensión dialéctica enconada, sobre todo cuando se ponen sobre la mesa planteamientos de corte desarrollista, intervenciones que implican un alto grado de urbanización o actuaciones en las inmediaciones de espacios de valor ambiental, tiende a ser matizada mediante la creciente puesta en marcha de un nuevo tipo de iniciativas turísticas, apoyadas en el concepto de sostenibilidad y englobadas bajo diversas denominaciones (turismo sostenible, turismo respetuoso con el entorno, turismo ambiental, etc.).

Ese tipo de iniciativas, que requieren de un medio natural atractivo y con unas condiciones idóneas para facilitar la realización de actividades recreativas, didácticas y de ocio, son el ejemplo más claro del nuevo discurso sobre las relaciones entre turismo y medio ambiente, un discurso que hace hincapié en el beneficio mutuo que puede derivarse de una inteligente y sustentable relación entre ambos fenómenos: por una parte, un medio ambiente cuidado, respetado o potenciado, otorga un valor añadido a cualquier destino turístico en términos de calidad y propicia un mejor ajuste de los productos turísticos a las nuevas exigencias de la demanda turística, lo que en última instancia puede traducirse en rentabilidad económica y competitividad; por otra parte, una actividad turística sostenible y sensible desde el punto de vista medioambiental, puede realizar aportaciones positivas al medio natural, ya sea en términos de concienciación social sobre los valores del medio como resultado de iniciativas turísticas de carácter didáctico y formativo, ya sea en términos de captación de recursos económicos que después pudieran revertir financieramente en acciones de protección, recuperación o divulgación de la naturaleza.

5.1. La potencialidad turística de los espacios naturales protegidos

Tomando como referencia los principios del marco teórico esbozado, se puede afirmar que el litoral onubense presenta importantes oportunidades de desarrollo turístico vinculadas al enorme potencial que albergan los numerosos espacios de valor ambiental que se localizan en el ámbito (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1997, 2003 y 2004:1; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003). Un potencial que se traduce en la posibilidad de desarrollar y realizar una amplia gama de actividades de ocio, recreativas y didácticas basadas en los diversos recursos que ofrecen tales espacios, opción que no sólo es oportuna desde un enfoque de oferta, sino que además tiene la virtud de conectar con las nuevas motivaciones de la demanda turística más cualificada: una demanda especialmente interesada por los aspectos ambientales del destino y por la oferta complementaria ofrecida, y que es la que precisamente interesa captar en los destinos litorales tradicionales, en aras a incrementar la rentabilidad económica y social de las actividades, servicios e instalaciones turísticas existentes.

Pero la realidad actual que se observa en el litoral onubense dista bastante de la materialización real de tales potencialidades, constatándose una situación de escaso aprovechamiento de

las oportunidades turísticas que ofrecen los espacios naturales. La articulación productiva entre tales espacios y la demanda turística es muy débil, a excepción de los flujos turísticos generados por el Parque Nacional y la incipiente actividad turística en fase de expansión vinculada al Parque Natural de Doñana y, en menor medida, a las Marismas del Odiel. El resto de enclaves naturales presenta una desconexión absoluta con respecto a los flujos turísticos presentes en el ámbito litoral, a pesar de situarse a escasa distancia de núcleos y urbanizaciones que albergan enormes concentraciones de turistas y excursionistas con carácter estacional, y a pesar de contar con el atractivo añadido que les confieren las figuras de protección.

Dentro del conjunto de espacios naturales protegidos, el Parque Nacional de Doñana es el ámbito más consolidado desde la perspectiva de los aprovechamientos turísticos, con un volumen de visitantes anuales cercano a los 400.000 en los últimos años. A pesar de que el PRUG establece como usos prioritarios los ligados a los objetivos de protección, conservación y regeneración ambiental, se concibe un programa de uso público para ordenar la recepción de visitantes, las actividades didácticas y las visitas al Parque. El principal centro de recepción de visitantes es el de El Acebuche (junto a la carretera del Rocío a Matalascañas), en el que se localizan servicios administrativos, turísticos y comerciales, junto con una exposición permanente que ofrece una visión global del Parque y que se completa con la proyección de un audiovisual de quince minutos sobre el mismo. Además, en el entorno del centro se ha diseñado un sendero didáctico que facilita el conocimiento de algunos de los ecosistemas del Parque y la observación de aves.

Cuadro 8.8. Nuevos itinerarios sujetos a concesión administrativa contemplados en el PRUG del Parque Nacional.

Itinerarios dentro del Parque Nacional	Tipo	Capacidad diaria	Total visitas/día
Acebuche-Plancha-Acebuche	Vehículos T.T.	7 veh. X 21 plazas mañana + tarde	294
Sanlúcar Bda.-Salinas Bonanza-Plancha-Sanlúcar Bda.	Fluvial	94 plazas mañana + tarde	188
Ecuestre Arroyo de la Rocina	Ecuestre	16 personas	16
El Rocío-Acebrón	Coche de caballos	7 coches X 8 plazas	56
Peatonal Rocina-Acebrón-Cabezudos	Peatonal	16 personas mañana + tarde	32
Rocío-Coto del Rey-J.A.Valverde	Vehículos T.T.	4 veh. X 16 plazas mañana + tarde	128
Ecuestre Matalascañas-Playa	Ecuestre	16 personas mañana + tarde	32

Itinerarios de largo recorrido en los que participa el Parque Nacional	Tipo	Capacidad diaria	Total visitas/día
Acebuche-Playa-Asperillo-Abalarío-Rocina-Acebuche	Vehículos T.T.	4 veh. X 16 plazas mañana + tarde	128
Centenales-Arrayán-Coto del Rey-Jose Antonio Valverde-Centenales	Vehículos T.T.	4 veh. X 16 plazas mañana + tarde	128
Acebuche-Rocina-Acebrón-Acebuche	Itinerario en bicicleta. No se especifica capacidad de carga.		
Centenales-Arrayán-Raya Real-Palacio Coto Rey-Raya Vázquez-Caño Guadamar-J.A.Valverde-Villamanrique-Centenales	Itinerario en bicicleta. No se especifica capacidad de carga.		
Guadamar-J.A.Valverde-Villamanrique-Centenales	Itinerario en bicicleta. No se especifica capacidad de carga.		
Acebuche-Playa-Asperillo-Abalarío-Rocina-Acebuche	Itinerario ecuestre. No se especifica capacidad de carga.		

Fuente: elaboración propia a partir del PRUG del Parque Nacional de Doñana, 2004.

Los demás centros de visitantes (La Rocina, Palacio del Acebrón, José Antonio Valverde y Fábrica de Hielo) completan el sistema de recepción. Entre ellos destaca, por el número de visitantes recibidos, el de la Rocina, debido a su función como puerta de entrada que facilita el primer contacto del visitante con el Parque, al ser el de ubicación más septentrional, junto al núcleo de El Rocío; en los restantes merece la pena señalar los contenidos diferenciadores de cada uno, como la exposición sobre los aspectos humanos y etnográficos de Doñana en el Palacio del Acebrón, el observatorio y centro de interpretación de las marismas del Centro José Antonio Valverde y el centro de interpretación de la naturaleza de Bajo Guía, ya en Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir.

Con respecto a las visitas guiadas, existen básicamente dos posibilidades: la visita al interior del Parque Nacional y el itinerario fluvial. La primera, que es la más demandada, está organizada por la empresa concesionaria Marismas del Rocío, que ofrece un circuito en coches 4x4 de setenta kilómetros y cuatro horas de duración a través de los ecosistemas más representativos del Parque³⁸. Es imprescindible realizar la reserva con antelación, ya que la capacidad máxima de carga diaria del Parque ha sido establecida en 250 personas. Por su parte, el itinerario fluvial se realiza en barco, con salida desde Sanlúcar de Barrameda. También en este caso los derechos de explotación del servicio los ostenta una empresa concesionaria (Cristóbal Anillo, S.L.), cuyo punto de información se encuentra en el centro de interpretación de la naturaleza de Bajo Guía³⁹. Esta previsto que la oferta de itinerarios se amplíe en un futuro próximo, tal y como establece el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Doñana del año 2004.

El Parque Natural de Doñana ha experimentado desde mediados de la década de los noventa una importante expansión de las actividades turísticas realizables, sobre todo como consecuencia de la puesta en marcha de las determinaciones del *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana* (1992), la creación de la Fundación Doñana 21 y la ejecución de las acciones previstas en el *Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana* (1993). El programa nº 4 del citado plan, el dedicado a turismo, es el que plantea mayor número de acciones, con un total de doce, aunque en términos presupuestarios sólo signifique un 2% de los 360 millones de euros que se han invertido en Doñana durante el período 1994–2004 por parte de las diversas administraciones implicadas⁴⁰. Entre los objetivos generales que persigue el citado programa se cita expresamente el de “impulsar el turismo interior mediante actuaciones orientadas a la instalación de equipamientos e infraestructuras de apoyo, ayudas a la creación de oferta de alojamiento de calidad en el medio rural y pobla-

38 Se realizan paradas en cada uno de los sistemas con el fin de facilitar su observación y comprensión. Estas pueden variar según distintos condicionamientos, sobre todo dependiendo de la época del año. En verano, las paradas se realizan en el Lucio del Membrillo (marisma y vera), el Corral de los Callejones (dunas), la Torre del Carbonero (playa) y la desembocadura del río. En invierno se mantienen las paradas de la playa y las dunas, se modifica la parada de la marisma y la vera, que se localiza en Vetaleña, y se sustituye la parada de la desembocadura del río por una en los pinares (Llanos de Velázquez).

39 La actividad completa tiene una duración de cuatro horas y al atractivo paseo por el río se suman dos paradas en el Parque Nacional para apreciar paisajes con un gran componente etnográfico: unas salinas tradicionales actualmente en desuso y el antiguo Poblado de la Plancha.

40 De esos 360 millones, el 75% ha sido aportado por la administración comunitaria (270 millones), el 18% por la administración autonómica (65 millones) y el 7% restante por la administración central (25 millones). De los programas que componen el Plan, los que acaparan mayor presupuesto son el de gestión integral del agua (31% y que se ha concretado en el *Plan de Regeneración Hídrica Doñana 2005*), el de equipamientos e infraestructuras viales (25%) y el de agricultura (21%), situándose entre los menos dotados el de formación y patrimonio cultural (5%) y el de turismo (2%).

ciones de interior, y fomento de iniciativas destinadas a la captación de nuevos segmentos de la demanda turística, acordes con los excepcionales valores del área”, para lo cual se articulan medidas de diversificación y promoción de nuevas formas de turismo respetuosas con el medio, selección cuidadosa de los nuevos emplazamientos de oferta alojativa, fomento de actividades complementarias, y reforzamiento de las estrategias de información y promoción turística.

El resultado no se ha hecho esperar y en la actualidad el Parque Natural de Doñana es el espacio protegido del litoral onubense con mayor número de instalaciones de uso público, con un total de catorce equipamientos entre áreas recreativas, puntos de información, carriles cicloturísticos, senderos y zonas de acampada libre.

Pero este desarrollo no sólo se circunscribe al ámbito de las dotaciones y equipamientos de titularidad pública, sino que muestra un interesante reflejo en el ámbito empresarial privado, aunque por supuesto el papel de las ayudas y subvenciones públicas haya sido determinante para su consolidación. En los últimos años se han constituido un buen número de empresas que, además de basar su actividad en la explotación de los recursos naturales y culturales de atracción turística que ofrece Doñana, están realizando un importante esfuerzo de creación de nuevos productos de carácter natural, activo y deportivo.

En ese sentido, la Asociación de Empresas de Turismo Activo de Doñana⁴¹ ofrece todo tipo de actividades turísticas vinculadas al Parque Natural y Nacional, que van desde las visitas didácticas e interpretativas en autobús o todoterreno, hasta las rutas a caballo o cicloturísticas. Si a ello se añade la puesta en marcha de la marca Doñana como etiqueta de calidad para los productos de la zona (artesanales, agrarios, turísticos, etc.), se puede afirmar que se asiste a un interesante proceso de desarrollo socioeconómico basado en los activos naturales y socioculturales endógenos, aunque sea difícil caracterizarlo como de desarrollo local, a la vista de la trascendencia de las inversiones externas, comunitarias fundamentalmente (un 75 % de los recursos financieros del Plan de Desarrollo Sostenible provienen de fondos europeos).

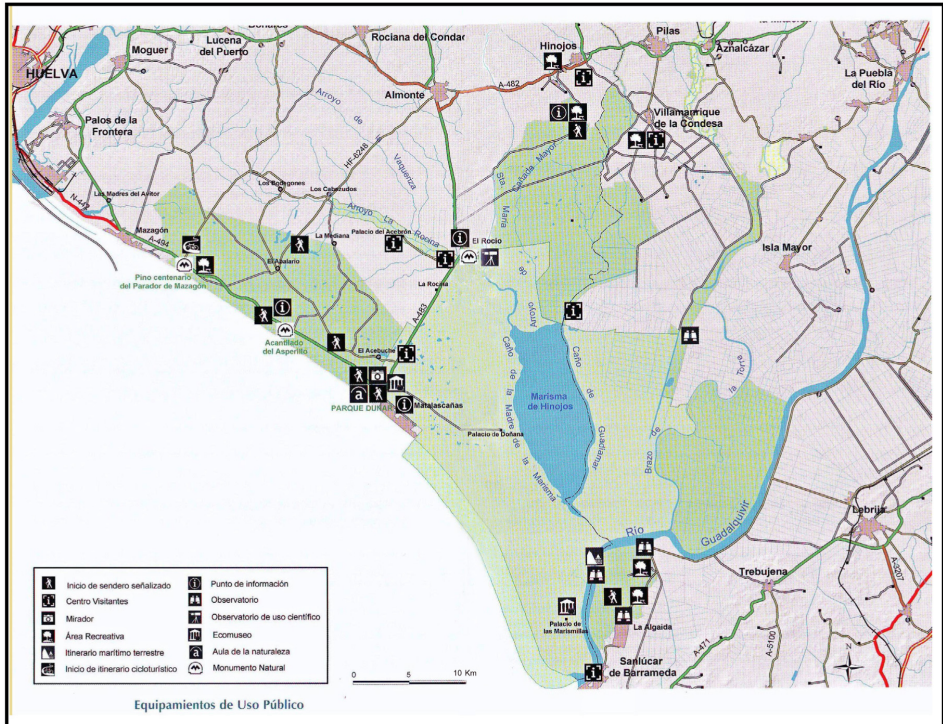
En definitiva se observa un proceso que, en el contexto del litoral onubense y seguramente andaluz, constituye el ejemplo más avanzado de vinculación de las actividades turísticas a los atractivos y potencialidades del entorno, siempre bajo unos criterios de sostenibilidad y cualificación turística vía valorización del medio natural. Indudablemente, el reconocimiento y la valoración social de la imagen de Doñana, tanto a nivel nacional como internacional⁴², y el arrastre turístico que ya de por sí ejerce el Parque Nacional, han sido acicates importantes para poner en marcha en el entorno las actuaciones citadas, cuyo objetivo es inducir una demanda que todavía es más potencial que real.

41 Esta asociación está integrada por un amplio número de empresas especializadas en la organización de actividades turísticas y de ocio, localizadas principalmente en los términos municipales de Almonte y Aznalcázar (Sevilla). Entre ellas se encuentran Doñanatur, Doñana Ecuestre, Turismo a Caballo Doñana, Discovering Doñana, Cabañas de Doñana, Guías Rurales Mirto, Doñana Educa, Caminos de Doñana, NaturDoñana, Green Aerostación, Cooperativa Marismas del Rocío, Club Hípico el Pasodoble, Turindo, La Cabriola, etc.

42 Un análisis interesante de la imagen de Doñana lo ofrece WANKO (2000), en su Memoria de Licenciatura (trabajo de investigación inédito), en cuyo capítulo 3º. “L’image médiatique de Doñana”, aborda desde la imagen local y regional existente sobre el ámbito, hasta la imagen que ofrecen las guías de viajes, en especial las francesas.

Sin lugar a dudas, Doñana es una pieza clave en la configuración actual y futura del sistema turístico de litoral onubense, tanto desde la perspectiva territorial, como desde el punto de vista medioambiental y sectorial, razón por la cual se tratan otros aspectos relacionados con su desarrollo y su dinámica turística en diferentes capítulos de esta tesis doctoral.

Mapa 8.5. Localización de los equipamientos de uso público en los Parques Nacional y Natural de Doñana.



Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2006.

Un caso muy diferente al de los espacios protegidos de Doñana es el del Paraje Natural de las Marismas del Odiel, que ejemplifica la casi total desvinculación de un espacio natural de reconocido prestigio con respecto a las dinámicas turísticas. A pesar de contar con un centro de visitantes, cuatro observatorios, un área recreativa asociada y seis senderos y carriles bici señalizados, la subutilización de los equipamientos de uso público es más que evidente, tal y como lo demuestran las exiguas 8.218 visitas registradas a lo largo de todo el año 2005 en el centro de visitantes Anastasio Senra.

Entre los factores que explican esa situación destaca la ausencia de una marca con amplio reconocimiento social como la de Doñana y la debilidad de las acciones promocionales, que no van más allá del ámbito local y de publicaciones naturalísticas muy especializadas. A ello habría que añadir la inexistencia de puntos de información externos al Paraje y de una clara señalización hacia el mismo, o la inadecuación del régimen de apertura durante algunos períodos del año: así por ejemplo, hasta hace poco tiempo el centro de visitantes sólo abría durante los fines de semana y exclusivamente por las tardes durante la temporada que va de

junio a octubre, lo cual dificultaba el conocimiento y la apreciación de los valores de este espacio por parte de aquellos segmentos de la demanda veraniega potencialmente interesados en recursos y actividades complementarias a las que le ofrece la tipología de sol y playa⁴³.

A las citadas dificultades habría que sumar la falta de información sobre las actividades a realizar más allá de la visita al centro de recepción. Así por ejemplo, la empresa concesionaria de los servicios de visita, Erebea S.L. ofrece una información exigua y confusa en su página web, en la que se intuye la organización de excursiones para grupos, principalmente escolares, pero en la que no se hace referencia a la posibilidad de realizar visitas individuales o familiares.

El resto de espacios naturales protegidos del litoral onubense, principalmente los de la costa occidental, ofrecen un panorama mucho más desolador que los citados anteriormente. Si los espacios naturales del ámbito de Doñana presentan un escenario de progresiva consolidación turística y las Marismas del Odiel una situación al menos deficitaria, los enclaves naturales del sector occidental son prácticamente inexistentes desde el punto de vista turístico, a pesar de sus potencialidades y de la existencia de instalaciones de uso público. Sólo la laguna del Portil se salva de esta situación como consecuencia de su localización prácticamente anexa a la urbanización de El Portil. Ello hace que tenga casi una función de parque urbano, siendo visitada por numerosos veraneantes que acuden a El Portil y que la consideran como un componente natural más del paisaje urbano. Los paneles interpretativos localizados en los cinco observatorios existentes y los dos senderos perimetrales son los principales equipamientos de uso público diseñados para facilitar el reconocimiento didáctico de la reserva, aunque el régimen de apertura y horarios poco claro no facilite la consecución de los objetivos perseguidos.

Las Marismas de Isla Cristina, las Marismas del Río Piedras y la Flecha del Rompido y los Enebrales de Punta Umbría, ubicados en el sector occidental de la costa, son los espacios con menor nivel de vinculación a la dinámica turística, junto al Estero de Domingo Rubio y las Lagunas de Palos y las Madres, ya en las cercanías de Doñana. En todos ellos destaca la presencia de senderos señalizados o carriles cicloturísticos para facilitar la realización de recorridos de carácter naturalístico y educativo, pero la inexistencia de puntos de información o centros de recepción que sirvan para centralizar visitantes y ofrecer información sobre los valores naturales de los espacios protegidos, explica la ausencia de visitas, a lo que contribuye también la escasez de iniciativas empresariales que pongan en valor los recursos naturales y culturales con proyección turística.

Un ejemplo bien ilustrativo de la deficitaria situación del uso público y los aprovechamientos didáctico recreativos de estos espacios, lo constituyen las Marismas de Isla Cristina, situadas a escasos kilómetros de las playas de Isla Cristina e Isantilla, y que cuentan con dos senderos señalizados y un pequeño centro de interpretación de las marismas en el rehabi-

43 No se debe olvidar que en las playas existentes en las inmediaciones de este Paraje Natural veranean cerca de 200.000 personas, fundamentalmente en Punta Umbría y Mazagón, de las cuales puede parecer razonable que al menos un pequeño porcentaje pudiera estar interesado en conocer los espacios naturales del entorno. Por supuesto que no se consideran ajustados a la realidad ni, menos aún, deseables, los datos de visitas al Paraje ofrecidos por el informe *Medio Ambiente en Andalucía 2001* (CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, 2002), cifradas en 250.000, lo cual se explica debido a que la contabilidad ha sido llevada a cabo a partir de la observación directa de las visitas realizadas a las playas incluidas dentro del Paraje, visitas que evidentemente no tienen como motivación el espacio natural en el sentido en que aquí se trata, sino la combinación de los recursos sol y playa.

litado molino mareal de Pozo del Camino, equipamientos que se completan con el trazado de la Vía Verde Litoral (sobre la antigua vía ferroviaria Huelva-Ayamonte), a escasos metros del molino. Estos elementos representan, en teoría, un conjunto de atractivos que podrían generar ciertos flujos de visitantes, sobre todo procedentes de las playas cercanas, pero la débil promoción de los mismos y la kafkiana situación en cuanto a horarios de visita al centro de interpretación y posibilidades de recibir información, hacen que aquellos que alguna vez se hayan sentido interesados por este enclave difícilmente vuelvan a intentar la visita⁴⁴. El panorama se presenta aún peor si se incluye en la evaluación turística la situación de la Vía Verde, con evidentes problemas de señalización y de abandono, que se percibe de forma especialmente sangrante en la habitual presencia de vehículos a motor circulando por la misma, pertenecientes a los habitantes de las poblaciones colindantes con la vía.

En definitiva, se podría establecer como conclusión parcial que, a pesar de las grandes potencialidades que los espacios de valor ambiental ofrecen en relación a la posibilidad de generar y fomentar nuevas formas de turismo o desarrollar actividades complementarias al modelo predominante de sol y playa, existe una débil articulación productiva entre espacios naturales y actividad turística, y ello a pesar de la evidencia de los beneficios que esta estrategia podría procurar: diversificación de la actividad turística, contribución a la desestacionalización de la actividad, cualificación del sistema turístico, aprovechamiento económico de los recursos naturales desde una perspectiva de sostenibilidad, educación y concienciación respecto a los valores naturales del medio y, en última instancia, como corolario, un efecto de revalorización social del territorio, tanto por parte de la población local como de los visitantes, como consecuencia de la conexión causal entre dos elementos aparentemente irreconciliables, cuales son la conservación del medio y el desarrollo socioeconómico.

Pero para encauzar las potencialidades citadas, todavía es necesario dar solución a algunos de los problemas planteados y que en gran medida son la causa del insuficiente aprovechamiento turístico de los valores y espacios referidos, y entre los que destacan la escasez de servicios de alojamiento en el entorno inmediato de los enclaves naturales, la inexistencia de puntos de información externos a los mismos, y el predominio de los servicios didácticos y educativos frente a los recreativos y turísticos. Mención aparte merecen los problemas de debilidad y fragmentación de la imagen turística de los espacios naturales: lo primero como consecuencia de las insuficientes labores promocionales realizadas sobre estas áreas (si exceptuamos el ámbito de Doñana), hecho que se explica por el escaso convencimiento de los agentes públicos y empresariales sobre las verdaderas posibilidades de aprovechamiento socioeconómico de las mismas⁴⁵; y lo segundo debido al escaso avance en la formulación de un sistema integrado de espacios naturales protegidos, bajo una marca y una política común,

44 Este equipamiento ha visto progresivamente reducidos sus horarios de apertura al público hasta unos niveles mínimos: la actual posibilidad de visita se restringe a los sábados de 10 a 13 horas. Pero esto es sólo en teoría, en la práctica el centro permanece cerrado muchos sábados, debido principalmente a la falta de personal. En sus primeros años de funcionamiento eran los objetores de conciencia que realizaban la prestación social sustitutoria los que se encargaban de la atención al público, hecho que provocaba continuas incidencias en la apertura efectiva del centro y modificaciones en los horarios, situación que ha empeorado en la actualidad al extinguirse la posibilidad de contar con este tipo de personal y no ser sustituido de forma adecuada por otro.

45 Sirva como ejemplo de esa desatención, la labor de promoción turística de los ayuntamientos de la costa de Huelva, que se centra casi exclusivamente en las playas y el turismo litoral, apareciendo sólo de forma anecdótica en dichas estrategias los espacios naturales de valor ambiental, más como atractivos que refuerzan las excelencias de los complejos urbano turísticos litorales, que como un recurso en sí mismo que permita la realización de actividades y que pueda satisfacer las motivaciones de determinados segmentos de la demanda.

con estrategias y acciones de uso público coordinadas, que partiendo del arrastre que supone Doñana, propicie la difusión de los flujos hacia el resto de espacios (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA, 2003).

5.2. Nuevas perspectivas y estrategias ambientales en la tipología de sol y playa

En lo que respecta al turismo litoral, fundamentado en el aprovechamiento del binomio de recursos sol y playa, también se observan nuevas oportunidades de desarrollo cualitativo y de mejora del posicionamiento del destino en los mercados, derivadas de las nuevas interrelaciones fomentadas entre actividad turística y medio ambiente. En este caso, las estrategias se centran fundamentalmente en la creación y progresiva consolidación de un discurso promocional que pretende vincular la calidad de los núcleos y, sobre todo, las urbanizaciones turísticas, a los valores naturales del territorio, superando de esta forma los anteriores planteamientos dirigidos única y exclusivamente a destacar las características constructivas de los inmuebles y su mayor o menor proximidad a la playa.

Este discurso de promoción y venta, que desde lo estrictamente sectorial ha ido virando hacia lo territorial, se aprecia claramente en los proyectos turísticos de desarrollo más reciente, como Isla Canela, Nuevo Portil o Islantilla. En los tres casos, el material de promoción hace constantes alusiones a las características naturales del entorno en el que se ubican⁴⁶, los estándares urbanísticos y medioambientales del proyecto, las medidas correctoras o compensadoras de impactos, etc. Con ello se constata por primera vez de forma clara la preocupación de los promotores inmobiliarios por los aspectos ambientales de sus productos turísticos, aunque sea de una forma un tanto superficial, en tanto que se antepone la imagen y apariencia de naturalidad, frente a las consecuencias reales de sus realizaciones.

Esta estrategia de cualificación de la imagen de los productos turísticos litorales ha llegado incluso a ser adoptada por parte de los núcleos y las instalaciones turísticas más tradicionales, tal y como lo demuestran las iniciativas llevadas a cabo por parte de los ayuntamientos de Punta Umbría o Cartaya, que promocionan sus playas y su oferta turística destacando en todo momento su estrecha conexión con el contexto medioambiental del municipio (espacios naturales, áreas libres, zonas verdes, etc.). Incluso empresas de alojamiento de Matalascañas, caso paradigmático de núcleo inmobiliario turístico de corte desarrollista surgido a partir de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, ya utilizan como elemento de promoción la figura del lince ibérico, subrayando de esta forma la conexión de la empresa y el núcleo en el que se enclava con su entorno próximo, apuesta que no está exenta de atrevimiento y distorsión por cuanto que se trata de imágenes y realidades ciertamente antagónicas.

46 En el caso de Isla Canela se habla de una “isla natural de 1700 hectáreas”, “un paraíso con un marco ambiental incomparable, ubicado en el extremo occidental de Europa”; con respecto a Nuevo Portil se destacan expresiones como “un bosque asomado al mar”, “unas playas rodeadas de pinos y eebros”, “una urbanización con un futuro envidiable, ligada a la naturaleza y abierta al mar”; para finalizar con los ejemplos, en la promoción de Islantilla también aparecen eslóganes de características similares: “un incomparable paisaje natural bañado por las aguas limpias del Atlántico ... un moderno concepto turístico que aprovecha al máximo los recursos naturales”, “una urbanización respetuosa en todo momento con el parque natural en el que se encuentra situada”, por cierto, afirmación esta última que no se corresponde con la realidad, puesto que no existe ningún Parque Natural en la costa occidental de Huelva, aunque sí otras figuras de protección como los Parajes Naturales.

Hasta el momento sólo se ha hecho referencia a las oportunidades que ofrece la nueva relación entre turismo y medio ambiente en el terreno de la imagen y la promoción turística, donde se hacen más evidentes las iniciativas y hay una mayor apuesta por parte de instituciones y empresarios. Por lo que se refiere al ámbito de la producción turística, tanto a nivel de empresas como de destinos, la concreción real de nuevos conceptos, principios y tendencias va a un ritmo mucho más lento; se podría decir que la acción medioambiental va bastante por detrás de la promoción, aunque puedan destacarse estrategias o actuaciones que esbozan cambios significativos.

Figura 8.4. Diversos ejemplos de utilización del medio ambiente en las estrategias promocionales de las empresas turísticas de la costa de Huelva.



Fuente: elaboración propia a partir de material promocional.

A nivel sectorial, las iniciativas puestas en marcha tienen un carácter y un alcance desigual, dependiendo de la mentalidad dominante en cada subsector. Así, en el subsector del alojamiento destaca el contraste entre el comportamiento de la oferta inmobiliaria (la no reglada) y la oferta reglada. En el primer caso se aprecia una actitud general de inmovilidad y reticencia a los cambios, que refuerza la situación de desvinculación prácticamente absoluta de los productos ofertados respecto a su contexto medioambiental; la mayoría de los comple-

jos y urbanizaciones turísticas siguen ofertando alojamiento en estado puro, sin conexiones con la potencial oferta complementaria de carácter natural del área y sin apenas concesiones a medidas o tecnologías de tratamiento ambiental. Sólo los proyectos más recientes (Isla Canela, Costa Esuri, Nuevo Portil y los nuevos desarrollos de Punta Umbría) comienzan a cambiar este panorama, aunque como se ha afirmado anteriormente, más en términos de modificación de la imagen del destino y como estrategia defensiva frente a posibles críticas de colectivos sociales, que como un conjunto de prácticas medioambientales asumidas e integradas en los procesos productivos.

En el caso de la oferta reglada se observan mayores esfuerzos de integración real de los aspectos ambientales en el proceso de producción turística. Éstos son especialmente comprobables en el caso de los campamentos turísticos, que haciendo un esfuerzo por modernizar y cualificar su oferta, han apostado mayoritariamente por enriquecer su oferta básica mediante la puesta en marcha de una serie de actividades complementarias que se centran especialmente en el aprovechamiento didáctico y recreativo de los excepcionales valores del entorno. Excursiones, paseos en barco, iniciativas orientadas al conocimiento del medio natural, práctica de deportes, etc. son todas ellas actividades cada vez más presentes y, sobre todo, más determinantes en el proceso de adaptación de los equipamientos a las nuevas motivaciones de la demanda turística⁴⁷.

Por lo que respecta a la oferta hotelera, las nuevas estrategias de índole medioambiental se hacen más evidentes en las instalaciones de la gama media-alta y alta (tres estrellas o más), puesto que son las que atienden a la demanda con mayores exigencias (tanto en términos generales de calidad del producto, como estrictamente medioambientales), además de ser las que cuentan con mayores recursos económicos, tecnológicos y profesionales para implementar las nuevas medidas. La introducción de tecnologías medioambientales de ahorro energético y de agua, sistemas de recogida y tratamiento de residuos, medidas de integración paisajística y potenciación de zonas verdes, se completan con la progresiva incorporación de una oferta complementaria de carácter natural y activo, que se añade a los tradicionales servicios comerciales, deportivos y de ocio propios de los establecimientos hoteleros.

Como última referencia de carácter sectorial es interesante destacar la reciente aparición de iniciativas de oferta turística complementaria, sobre todo deportiva, con unas claras pretensiones de cualificación turística, desestacionalización y, sobre todo, sostenibilidad, esto último a pesar de la polémica generada en relación a su perfil ambiental y su localización. En concreto nos referimos al Campo de Golf Dunas de Doñana de Matalascañas, ubicado en las inmediaciones del Parque Nacional, un espacio muy sensible desde el punto de vista medioambiental y con fuertes restricciones de uso, afectado además por un problema importante de déficit hídrico que se ve agravado por la intensidad de los usos agrícolas; circunstancias todas ellas que, al menos, hacen dudar sobre la idoneidad de la ubicación del proyecto. Un proyecto que, inevitablemente, ha centrado la mayor parte de sus esfuerzos en asegurar el respeto medioambiental de las instalaciones y que finalmente incluso consiguió el beneplácito

47 En esta línea de actuación e inserción en los mercados, merece la pena destacar las estrategias puestas en marcha por instalaciones como el camping Doñana, uno de los principales referentes del turismo de naturaleza en el litoral onubense y que ha publicado un folleto titulado "Cómo ser ecologista sin dejar de ser urbano", que constituye un compendio de buenas prácticas turísticas compatibles con la conservación del medio natural; o como el camping Playa La Bota, que se autopromociona como el primer camping ecológico de Andalucía, debido a su respeto por el paisaje y el entorno, el adecuado tratamiento de aguas y residuos sólidos, o la construcción de refugios y cabañas con materiales ecológicos y medidas de ahorro energético.

de las asociaciones ecologistas, debido a la introducción de una serie de medidas preventivas y correctoras que lo hacen en cierta medida modélico: respeto y restauración de la vegetación autóctona, utilización para el riego de aguas residuales recicladas mediante un nivel de tratamiento terciario, aislamiento de parcelas y construcción de pendientes en dirección al mar para preservar el Parque Nacional de escorrentías procedentes del campo de golf, etc.

Desde una perspectiva más amplia, que supere las iniciativas estrictamente sectoriales y que contemple actuaciones de índole territorial y dirigidas a los destinos en un sentido integral, se pueden citar algunas intervenciones y proyectos que ponen de manifiesto el interés por definir nuevos modelos de relación entre medio ambiente y actividad turística. Para ejemplificar este interés se han seleccionado dos casos que, desde diferentes circunstancias, han desarrollado planteamientos con ciertas similitudes.

En el municipio de Isla Cristina, al este de su cabecera municipal, se puso en marcha a lo largo de la primera mitad de la década de los noventa el proyecto del Parque Litoral⁴⁸, ejecutado en cumplimiento del *Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina* (1987) y desarrollado a través de un Plan Especial que consideraba a este suelo como integrante del sistema general de espacios libres y verdes del municipio. El proyecto, localizado sobre una superficie de ocho kilómetros de playas vírgenes y una cadena de dunas cubierta con pinos, retamas y otros matorrales, contempla la división del espacio afectado en dos sectores: un sector interior o parque urbano y un sector costero o parque natural (denominación que no debe confundirse con la figura de Parque Natural establecida en la Ley 2/89, de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía).

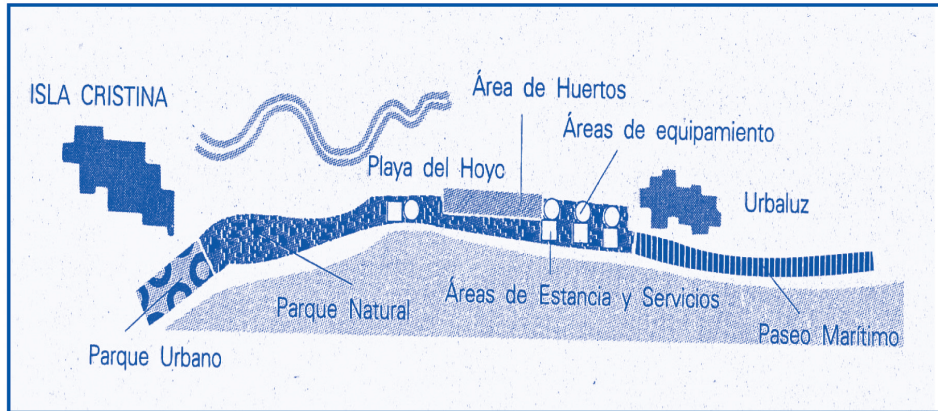
El “parque urbano” tiene como objeto articular y amortiguar el contacto entre la zona urbana y la playa, manteniendo la morfología existente; en él se concentran los usos recreativos, didácticos y culturales compatibles con la conservación del ecosistema natural y que consisten básicamente en paseos arbolados, jardín botánico, auditorio, torre panorámica y área de juegos infantiles. El denominado “parque natural” tiene como finalidad frenar el proceso de deterioro del sistema de dunas y el pinar litoral, debido a los vertidos incontrolados, las urbanizaciones ilegales y el acceso desordenado a las playas. Se ubica en el sector más cercano a la playa y contempla la protección del pinar existente y su sotobosque, mediante el acondicionamiento de aparcamientos regulados, servicios de playa, sendas peatonales y áreas de estancia de bajo impacto paisajístico. Además incluye un recorrido multideportivo, una laguna artificial, un vivero y una escuela taller de jardinería, que abastece de especies vegetales a los parques urbanos del núcleo. El parque litoral se completa con un último tramo, en su extremo oriental, por el que discurre un paseo marítimo hasta la urbanización de Islantilla, ubicado a cierta distancia de la duna, la cual se encuentra fijada por matorrales.

Además de las determinaciones territoriales, el *Plan Especial del Parque Litoral* contempla un programa de actuaciones sectoriales, que requiere de la intervención coordinada de las distintas administraciones, a fin de conseguir un tipo de instalación modélica en el litoral andaluz en virtud de sus contenidos medioambientales: eliminación de escombros y basuras, conservación y mantenimiento de la duna, ordenación del pinar, disposición de una red de

48 Se trata del primer parque urbano de carácter marcadamente natural en litoral andaluz, al que han seguido después otros proyectos en diferentes municipios costeros, entre los que destaca la reciente creación del parque público de Mazagón, en los pinares que rodean a la urbanización.

caminos y sendas, tratamiento de borde de la carretera, dotación de equipamientos y servicios para la zona de playa, etc.

Figura 8.5. Esquema de ordenación del Plan Especial del Parque Litoral de Isla Cristina.



Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 1989.

Por otra parte, en el sector oriental de la costa, el proyecto y posterior ejecución del Parque Dunar de Matalascañas se plantea como un nuevo concepto de oferta turística y recreativa, que se basa en el reconocimiento y la potenciación de los valores naturales del área. Esta idea ya se apuntaba en el *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana* (1992) y en la actualidad está en proceso de finalización bajo la coordinación de la Fundación Doñana 21⁴⁹. Dicha actuación, sin duda una de las piezas clave del programa de turismo del *Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana* (1993), cuenta con un doble objetivo: por una parte conservar, ordenar y dotar de nuevos contenidos a un espacio de dunas de 150 hectáreas, con un alto valor ambiental y graves riesgos de deterioro, situado entre el Camping Doñana y el núcleo de Matalascañas; y, por otra, cualificar la imagen turística de Matalascañas y diversificar sus atractivos complementarios mediante un equipamiento basado en nuevos planteamientos de la relación entre el hombre y la naturaleza, y que incida positivamente sobre el enorme valor natural del entorno y la necesidad de conocer su funcionamiento, apreciarlo y protegerlo.

Como paso previo a la realización de la actuación, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, convocó en 1997 un concurso internacional de ideas con el objetivo de propiciar el debate sobre el modelo a implementar y con la intención de recabar ideas que pudieran contribuir a mejorar la intervención final. Entre las directrices fijadas por las bases del concurso se destacaban una serie de condiciones, en términos de contenidos y elementos, que todos los proyectos presentados debían considerar, y que literalmente son los que a continuación se recogen (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 1999:1, pág. 35):

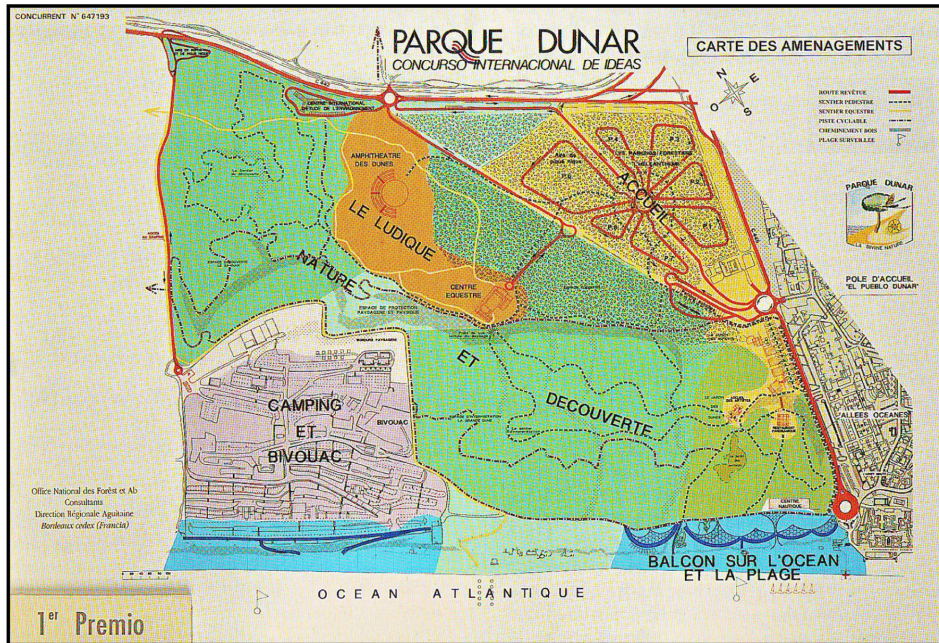
49 Esta entidad, creada como instrumento para ejecutar el *Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana*, es la principal responsable del proyecto del Parque Dunar, aunque hay otros organismos implicados en su ejecución y funcionamiento como la Consejería de Medio Ambiente, la Consejería de Obras Públicas y Transporte, la Consejería de Educación y Ciencia, el Ministerio de Medio Ambiente, y los agentes privados implicados en la gestión futura del parque.

- “Un parque que permita el disfrute de la duna y de los ecosistemas existentes en este espacio para el esparcimiento de los visitantes”, debiendo “establecerse medidas de protección a las especies vegetales, en particular a la población de enebro de las dunas”.
- “Un *balcón del Atlántico*, zona peatonal realizada en la duna, dominando la playa”.
- “Un conjunto de restaurantes, bares, cafeterías, equipamientos sociales, culturales, comerciales y recreativos que sirvan de apoyo al uso de la playa”.
- “Un equipamiento ecuestre dedicado al turismo de naturaleza, a partir del cual puedan organizarse paseos y excursiones por el sistema dunar”.
- “Se excluyen los usos residenciales y hoteleros”.
- “El acceso al Parque Dunar deberá hacerse por senderos peatonales a partir de estacionamientos desde la carretera de El Rocío”.
- “La gestión del Parque debiera ser unificada y asumida por una empresa, mediante concesión administrativa”.

La propuesta definitiva de ordenación contempla diversas actuaciones de mejora y rehabilitación del medio físico relacionado con las dunas, su vegetación y el litoral. Asimismo incluye otro tipo de actuaciones más puntuales para potenciar los objetivos de observación y conocimiento del medio natural y los recreativos, como son un centro de estudios medioambientales, el acondicionamiento del espacio para la interpretación del sistema dunar, un museo del mundo marino, un centro de información y acogida de visitantes, áreas de esparcimiento, zonas de aparcamiento, actuaciones sobre el borde litoral, mejoras en el camping colindante, etc. En el momento presente ya han sido finalizadas las obras del museo marino, un edificio diseñado por Antonio Cruz y Antonio Ortiz y construido por Ingenia, la empresa responsable de la reproducción de la cueva de Altamira⁵⁰; además se ha concluido el Centro de Investigaciones Ecológicas (CIEMAT), con lo que las operaciones más costosas y complejas del proyecto ya han sido ejecutadas y se encuentran a pleno funcionamiento en la actualidad.

50 El museo es un edificio bajo de cemento, madera, cristal y láminas de agua, bien integrado en el entorno y que está previsto que en un futuro quede cubierto en parte por las dunas móviles, con lo cual alcanzará su total realización conceptual y espacial. El presupuesto destinado al Parque Dunar es superior a los 14 millones de euros, inversión que espera rentabilizarse en parte mediante la concesión de su gestión a empresas privadas (tasas de acceso, servicios comerciales y de restauración, organización de actividades didácticas, culturales o deportivas, etc.). Con respecto a las visitas, una cosa estaba prevista desde el principio, que la población local tendría acceso gratuito al recinto, decisión no exenta de críticas, puesto que la mayor parte de la demanda provendrá del vecino núcleo turístico de Matalascañas, en el que la mayoría de la población es estacional y por lo tanto está empadronada en otros municipios, con lo cual quedaría fuera de esa consideración de población local.

Mapa 8.6. Propuesta ganadora del Concurso Internacional Parque Dunar de Doñana.



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1999:1.

Ambos casos, Parque Litoral de Isla Cristina y Parque Dunar, son ejemplos interesantes de las oportunidades y realidades que puede propiciar el nuevo modelo de relaciones entre actividad turística y medio ambiente en el litoral; aunque su carácter puntual no consigue ocultar el predominio de esquemas de interacción consuntivos o, como mucho, superficiales, todavía muy alejados de estrategias verdaderamente integradoras y valorizadoras del medio natural.

En definitiva y como conclusión del capítulo, puede afirmarse que en el litoral onubense se dan cita recursos y condiciones naturales que ejercen una indudable atracción turística (caso de las playas o el clima), circunstancias que han dado lugar al desarrollo de importantes complejos inmobiliario-turísticos a lo largo de toda la costa, a pesar de las dificultades naturales y de transformación que históricamente ha presentado el medio (caso de las marismas y los arenales costeros).

Ese proceso de implantación y crecimiento urbano turístico se ha caracterizado, desde el punto de vista ambiental, por la existencia de importantes conflictos y la evidente degradación del entorno, situaciones que mantienen plena vigencia en la actualidad, a pesar de la incipiente aparición de nuevas tendencias y fórmulas que preconizan la compatibilidad entre la actividad turística y el medio ambiente o, incluso, su posible beneficio mutuo. Por lo tanto, en el litoral onubense, las inercias y consecuencias derivadas del modelo turístico desarrollista siguen predominando sobre los recientes planteamientos propugnados por el nuevo modelo turístico, que comienza a manejar referentes teóricos como el de la sostenibilidad, o la potenciación y el aprovechamiento respetuoso de los valores del medio natural.

CAPÍTULO 9. EL MODELO TERRITORIAL TURÍSTICO PRETENDIDO: ANÁLISIS DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL Y TERRITORIAL

1. JUSTIFICACIÓN, SELECCIÓN DE DOCUMENTOS Y METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

En anteriores capítulos de esta tesis doctoral se ha tratado de describir, analizar y ofrecer un diagnóstico de la situación que presentan los diversos componentes que integran o que inciden sobre el sistema territorial turístico del litoral onubense. Con ello se pretende profundizar en el conocimiento espacial de la actividad turística, siempre desde la perspectiva del acercamiento a los elementos concretos que configuran el modelo turístico real y, consecuentemente, tendencial existente en el ámbito costero.

Frente a esa línea de investigación centrada en el análisis de lo real, de los elementos, estructuras y sistemas (tanto territoriales como sectoriales) con funcionamiento efectivo y que son el reflejo de las actuaciones o, por el contrario, de las inacciones de los agentes involucrados en el desarrollo de la actividad turística; en este capítulo que ahora se inicia, se plantea como principal objetivo profundizar en el conocimiento de lo ideal y lo deseable, que a menudo dista bastante de lo real. Y para ello se ha optado por trabajar sobre los diversos documentos de planificación territorial y sectorial elaborados a lo largo de las cuatro últimas décadas, en los que se resumen los deseos, las pretensiones y las propuestas ideadas para el desarrollo de la actividad turística en la costa onubense, planteamientos que en todo momento han de ser entendidos en el contexto de las circunstancias políticas, económicas y sociales imperantes en cada momento histórico.

Los documentos de planificación constituyen, por regla general, una materia prima de gran relevancia para las investigaciones geográficas, y eso es algo que queda demostrado por la propia existencia de diversos trabajos centrados en el análisis y la evaluación de tales instrumentos desde distintas perspectivas o intereses (ZOIDO, 1992; HILDENBRAND, 1996; CABALLERO, 1997; FERNÁNDEZ TABALES, SANTOS y TORRES, 2000; BARRADO, 2001; IVARS, 2002; PEDREGAL, 2003; BENABENT, 2004). El valor científico de dichos materiales reside fundamentalmente en tres tipos de aportaciones que son comunes a la mayoría de los mismos y que son parte casi inevitable de sus planteamientos y formulaciones:

- En primer lugar, los documentos de planificación suelen apoyarse en un intenso trabajo de campo cuyo objetivo es la búsqueda de información, una labor que da lugar al acopio y sistematización de abundante material muy interesante para ser consultado y analizado por parte de los investigadores. El sólo hecho del esfuerzo realizado para recoger, sintetizar y estructurar información diversa sobre el área analizada o la actividad estudiada y, sobre todo, la posibilidad de consultar los resultados de dicho trabajo, ya constituye un objeto de interés desde el punto de vista científico, debido a las aporta-

ciones que esta información puede ofrecer en el marco del desarrollo de trabajos de investigación.

- En segundo lugar, los documentos de planificación centran parte importante de sus esfuerzos en elaborar diagnósticos territoriales o sectoriales que sirvan para identificar oportunidades o conflictos sobre los que es necesario intervenir en términos de potenciación o corrección. Los diagnósticos surgen del análisis de la información recopilada previamente y se basan, habitualmente, en una rigurosa labor de selección, relación e interpretación de la información disponible. Al igual que en el caso de las memorias informativas, los diagnósticos son de gran interés para los investigadores, por cuanto suelen suponer una interpretación con conocimiento de causa del espacio o la actividad objeto de la planificación, y por lo tanto constituyen una aportación analítica fundamentada, reflexiva, crítica y, como consecuencia, de interés científico, ya que pueden ser muy útiles para enriquecer determinados análisis o centrar determinados debates latentes en los trabajos de investigación.
- En tercer lugar, los documentos de planificación deben concluir con un capítulo propositivo, que a veces puede quedarse simplemente en eso, en una lista de propuestas que no van más allá de meras intenciones o deseos, mientras que en otras ocasiones se plasman en una normativa de naturaleza vinculante, al objeto de propiciar la transformación efectiva de la realidad existente y la consecución de los objetivos planteados tras la realización del diagnóstico de situación. También el capítulo de propuestas, a menudo denominado memoria de ordenación, constituye un material de interés para las investigaciones geográficas, puesto que en él se resume el posicionamiento de los agentes planificadores con respecto a la realidad analizada y se concretan las actuaciones a desarrollar. Tales contenidos permiten la realización de un trabajo muy interesante, cual es la comparación entre la realidad existente y las pretensiones de mejora, entre el modelo real y tendencial vigente y el modelo pretendido, labor que permite evaluar algo fundamental desde el punto de vista de la efectividad o no de la planificación: el grado de cumplimiento real de las propuestas y el nivel de transformación de la realidad propiciado por los instrumentos de ordenación territorial y/o sectorial.

Una vez argumentado el valor informativo y analítico de los documentos de planificación, lo cual justifica su interés como objeto propio de investigación o de apoyo a la misma, una tarea fundamental es la de identificar y seleccionar los documentos que van a ser objeto de análisis en este capítulo, para lo cual se ha exigido el cumplimiento de tres requisitos, que a continuación se indican:

- Que los documentos de planificación tengan entre los objetivos principales de su elaboración la intervención sobre el modelo territorial turístico costero, ya se trate de instrumentos sectoriales con una visión territorial o de instrumentos de ordenación del territorio con una especial atención a las particularidades y necesidades que plantea el desarrollo o la ordenación espacial de las actividades turísticas.
- Que los documentos de planificación sean de carácter supramunicipal, que contemplen una visión global del territorio turístico por encima de la prolijidad del planeamiento urbanístico, de manera que faciliten la comprensión y la interpretación del modelo territorial turístico del litoral onubense en toda su extensión.

- Que los documentos de planificación hayan sido elaborados o encargados por organismos de la administración pública, principal agente con capacidad para instrumentar iniciativas de ordenación territorial y turística, y consecuentemente para incidir significativamente sobre el modelo territorial turístico existente¹.

Atendiendo a los citados criterios, se ha identificado un conjunto significativo de documentos (trece en total), que conforman un interesante corpus de materiales susceptibles de ser analizados. La amplitud de la lista de instrumentos seleccionados no debe resultarnos una sorpresa, ya que el litoral onubense es uno de los ámbitos costeros con mayor número de experiencias planificadoras de Andalucía, lo cual no quiere decir ni mucho menos que los documentos elaborados se hayan traducido necesariamente en intervenciones y la consiguiente concreción real de las propuestas planteadas en los mismos. Esa tradición planificadora, inusual en los espacios con vocación turística del litoral español en general y de Andalucía en particular, puede explicarse en virtud de tres hechos que caracterizan a la costa onubense:

- El histórico retraso de su desarrollo urbano turístico, lo cual ha propiciado la oportunidad de elaborar múltiples planes, proyectos y estudios en los que se formulaban diversas propuestas con la idea de materializar el desarrollo turístico del litoral onubense. En definitiva, se disponía de un espacio virgen o casi virgen, sobre el que se podía especular² fácilmente desde planteamientos teóricos, técnicos y, por qué no decirlo también, ideológicos.
- La escasa presencia de una iniciativa privada dinámica y decidida, ya sea por la desconfianza generada a causa de los negativos condicionantes de partida que presentaba el espacio costero para el desenvolvimiento de la actividad turística, ya sea por la simple inexistencia de agentes empresariales con capacidad de intervención sobre el modelo territorial turístico. Esta circunstancia ha potenciado el papel de las administraciones públicas en la proyección y el desarrollo de la actividad turística, lo cual se ha traducido básicamente en la elaboración de múltiples planes, proyectos y estudios que tratan de servir de guía a las actuaciones de las administraciones públicas y de acicate a los agentes privados que pudieran estar interesados en el desarrollo de la actividad.
- Por último, no se puede obviar que una razón de peso que explica la tradición planificadora existente sobre el territorio objeto de estudio reside en los especiales valores naturales de algunas áreas de esta costa, en especial el sector de Doñana, que, sin lugar a dudas, es el ámbito litoral sobre el que se han formulado mayor número de estudios, planes y proyectos de toda Andalucía y posiblemente de España, como resultado de la especial atención requerida por este excepcional espacio y prestada por parte de las administraciones central y autonómica.

1 Se ha desestimado el análisis de documentos elaborados por otro tipo de agentes, como por ejemplo el realizado a instancias de la Federación Onubense de Empresarios, por parte de la empresa GDT-Consultores de Turismo, en el año 1995.

2 En el sentido de “meditar, reflexionar con hondura o teorizar”, tal y como contempla el diccionario de la RAE.

Cuadro 9.1. Documentos de planificación analizados.

Título del documento	Organismo responsable	Año
<i>Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva</i>	Ministerio de Información y Turismo	1965
<i>Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva</i>	Secretaría de Estado de Turismo	1978
<i>Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico</i>	Consejería de Economía y Fomento de la Junta de Andalucía	1986
<i>Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva</i>	Consejería de Economía y Fomento de la Junta de Andalucía	1986
<i>Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana</i>	Consejería de Economía y Fomento de la Junta de Andalucía	1986
<i>Avance de Ordenación del Litoral de Ayamonte, Isla Cristina, Leps, Cartaya, Punta Umbría e I. de Saltes</i>	Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	1987
<i>Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno</i>	Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	1988
<i>Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana</i>	Presidencia de la Junta de Andalucía	1992
<i>Actualización de los Planes Turísticos Territoriales, Río Guadiana-Río Guadalquivir</i>	Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía	1993
<i>Estudio de Reconocimiento Territorial y Definición de Objetivos y Criterios de Planificación de la Comarca del Litoral Occidental Onubense</i>	Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	1997
<i>Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva</i>	Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	2000* (2006)**
<i>Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana</i>	Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	2003
<i>Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva</i>	Diputación Provincial de Huelva	2003

Fuente: elaboración propia. * Informe específico sobre turismo. ** Aprobación definitiva.

A la abundancia de documentos de planificación territorial y turística que tienen como objeto de análisis y actuación el ámbito litoral, habría que añadir como característica complementaria la gran heterogeneidad de los mismos, tal y como lo demuestra la diversidad que manifiestan en aspectos como los que a continuación se señalan:

- La cronología y el contexto histórico de elaboración: se analizan documentos que han sido redactados a lo largo de las cuatro últimas décadas, desde los años sesenta del pasado siglo hasta los primeros años del presente. Por lo tanto, corresponden a diferentes períodos históricos y responden a diferentes paradigmas y lógicas de pensamiento con respecto al modelo de desarrollo turístico deseable, siempre en concordancia con las circunstancias sociales, políticas y económicas del momento.
- Los organismos responsables: los documentos trabajados responden a iniciativas de administraciones diversas, desde la administración central en los años 60 y 70, hasta los esfuerzos de la administración regional en los 80 y los 90, pasando por algún documento encargado por la administración provincial en fechas más recientes.
- El enfoque del documento: se han seleccionado tanto documentos con una clara vocación sectorial turística (aunque con unas evidentes implicaciones territoriales, tanto a nivel analítico como propositivo), como documentos de carácter territorial o integral

(siempre que presten una especial atención a la planificación u ordenación territorial de la actividad turística).

- El ámbito de análisis y actuación del documento: entre los documentos analizados se encuentran tanto aquéllos cuyo ámbito de trabajo abarca la totalidad del litoral onubense (los ocho municipios costeros, exceptuando la capital provincial), como los que reducen su área de trabajo a ámbitos supramunicipales menores, coincidentes principalmente con espacios subregionales de características y problemáticas comunes, como sería el caso de Doñana y la costa occidental de Huelva.
- El tipo de documento y su grado de vinculación legal: como último botón de muestra de la heterogeneidad que presentan los documentos seleccionados, destaca el hecho de su diversidad terminológica, conceptual y en lo que respecta al grado de obligatoriedad de su cumplimiento. Se analizan documentos denominados como proyectos, planes, estudios o informes, que evidencian diferencias destacables en cuanto a motivaciones, objetivos y metodologías, aunque de una manera sencilla podría distinguirse entre aquéllos que tienen una finalidad normativa (planes) y los que persiguen la elaboración de propuestas indicativas o recomendaciones sin carácter legal (estudios, informes, dictámenes, etc.).

A pesar de la heterogeneidad señalada, cuestión que quedará suficientemente evidenciada a lo largo del presente capítulo, la investigación que aquí se desarrolla pretende encontrar los puntos de conexión entre los documentos analizados, con el fin de establecer comparaciones entre los mismos y llegar a conclusiones de tipo general sobre la planificación turística y territorial. Para conseguir tal objetivo, se ha diseñado un método de análisis de los documentos de común aplicación para todos ellos. El esquema seguido para analizar los documentos es el siguiente³:

- Contextualización del documento: cronología, organismo responsable, tipo de documento y grado de vinculación legal, motivaciones principales que justifican su elaboración y, finalmente, contexto sociopolítico e institucional en el que surge.
- Metodología seguida para la elaboración del documento.
- Estructura de los contenidos del documento.
- Conclusiones o propuestas que plantea el documento.
- Aspectos de especial interés o aportaciones más significativas del documento.
- Valoración global del documento y evaluación del grado de cumplimiento de sus propuestas.

A partir de ese método de trabajo se persiguen básicamente tres objetivos, cuales son: analizar en profundidad de forma individualizada cada uno de los documentos seleccionados, facilitar el contraste o la comparación entre documentos siempre que sea factible y, finalmente, evaluar en la medida de lo posible las diferencias entre los planes y la realidad, entre los modelos territoriales turísticos propuestos y el modelo real y tendencial resultante.

3 Los primeros cuatro apartados tienen un carácter fundamentalmente descriptivo, mientras que los dos últimos conllevan mayores dosis de subjetividad, al tratarse de un ejercicio de selección y valoración.

2. EL PROYECTO DE PROMOCIÓN TURÍSTICA DE LA COSTA DE HUELVA (1965)

El *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* fue elaborado a principios de 1964 a instancias de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y bajo la atenta supervisión de la Comisión Interministerial de Turismo. El plan de desarrollo surgido del citado documento fue aprobado mediante el Decreto 3834, de 23 de diciembre de 1965, de Promoción Turística de la Costa de Huelva. De esta forma, lo que inicialmente comenzó como un estudio con valor analítico, de diagnóstico y propositivo, pasó a tener un rango normativo como consecuencia de su aprobación legal, lo cual implicaba un grado objetivo de obligatoriedad en su cumplimiento, tanto por parte de las administraciones públicas como de los particulares afectados por sus determinaciones.

El documento en cuestión es el primer instrumento de planificación turística y territorial elaborado para el conjunto del litoral onubense, por lo que se le puede considerar pionero en dicha materia, y si se atiende a su contexto cronológico y su filosofía general no hay duda de que se deriva directamente del marco planteado por la Ley 197/1963, de 28 de diciembre, de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (LCZITN), que perseguía como objetivo principal el aprovechamiento turístico de diversas y extensas zonas del litoral español hasta ese momento inexploradas. En este sentido, en el apartado introductorio del *Proyecto de Promoción Turística* se expresa que “la ponencia tiene por objeto conseguir la puesta en marcha de la explotación del litoral onubense, para dotar a España de una costa turística concebida unitariamente de gran capacidad de servicios, que puedan ofrecerse a través de una gestión de mercado racionalizada” (pág. 15).

Las referencias a la necesidad de insertar en el mercado nuevos bienes con capacidad de generar riqueza y empleo (como sería el caso del aprovechamiento turístico de la costa) son continuas en el documento y bien ilustrativas del contexto económico y político imperante en esos momentos. A tal respecto, valgan como ejemplo las siguientes palabras extraídas del primer capítulo del documento y que son un buen botón de muestra de los principios político-económicos en los que se inspiraba el *desarrollismo* español: “también es de notar que el objetivo del plan encaja plenamente dentro de las directrices económicas que presiden en este momento nuestro desarrollo nacional. Se trata, en definitiva, de situar en el mercado unos bienes de gran cotización hoy estancados, y hacer posibles unas inversiones nacionales y extranjeras hoy infactibles. Una creación de riqueza que tiene percusión en la economía nacional, en la creación de puestos de trabajo, en nuestros fondos de divisas y en la apertura de nuevos negocios” (pág. 15).

Dos cuestiones llaman especialmente la atención tras la lectura atenta del capítulo inicial del documento, denominado de forma muy escueta “Objetivo”:

- En primer lugar, se observa un cierto tono demagógico y alarmista en el discurso que intenta justificar el modelo de explotación turística propuesto para el litoral onubense, ya que se afirma que “se trata del último tramo de costa española de cualidades turísticas óptimas según los gustos imperantes en la actualidad, que, sin este ambicioso planeamiento, tal vez se pierda para siempre...”. Y continúa: “Resulta al menos anacrónico que, siendo la costa nacional, en general, donde se encuentra la mayor riqueza

y posibilidades futuras a corto plazo, estén en abandono absoluto esos 120 kilómetros que nos preocupan, no obstante sus indudables valores turístico económicos potenciales...” (pág. 15). Ante estas palabras, parece que no queda otra opción que aprovechar la “última oportunidad” que todavía brinda el mercado y aplaudir sin reservas el ambicioso plan que se proyecta para ese “necesitado territorio”.

- En segundo lugar, existe una declaración tácita acerca del decisivo papel económico que los agentes empresariales habrán de jugar en el futuro, sobre todo en términos de inversión y obtención de beneficios, tal y como se deduce de la alusión a la necesidad de “hacer posible unas inversiones nacionales y extranjeras hoy infactible... todo ello sin exigir grandes desembolsos de promoción, ni decisiva aportación pública, pues el auténtico problema gravita en el adecuado planteamiento y en la eficaz coordinación de los factores concurrentes” (pág. 15). Con tales palabras se deja entrever el papel director y coordinador otorgado a la administración pública (en este caso la central) en los procesos de planificación turística, mientras que se deja en manos de la iniciativa privada, tanto nacional como extranjera⁴, la concreción definitiva de las propuestas y la ejecución de los proyectos.

Dejando de un lado los aspectos referidos a las características generales del documento, sus objetivos, y el contexto socioeconómico y político en el que surge, interesa ahora hacer referencia a sus planteamientos metodológicos y a la disposición y coherencia de sus contenidos informativos y propositivos. El proyecto de promoción, en líneas generales, sigue un esquema metodológico del tipo análisis-diagnóstico-propuesta, aunque no utiliza concretamente esos términos y además ofrece un índice que denota un mayor grado de detalle y complejidad, tanto en lo referido a la estructura, como en lo que respecta a los contenidos.

El documento comienza con una presentación muy breve en la que se indica el organismo responsable de la elaboración, la fecha de realización y la composición de la comisión de trabajo que redactó definitivamente el proyecto⁵. A esa presentación le sigue el primer capítulo del trabajo, denominado “Objetivo”, en el que se explicitan los fines que persigue la elaboración del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* y se contextualiza al mismo en relación a las directrices económicas imperantes y a otras disposiciones legales con las que guarda relación (aspectos que acaban de ser tratados).

En el segundo capítulo del documento, denominado “Territorio costero de acción”, se delimita y describe el ámbito de actuación del proyecto⁶, haciendo especial hincapié en su división en subzonas diferenciadas, la organización del sistema de poblamiento, los mercados turísticos potenciales y los atractivos turísticos del litoral. En definitiva, se trata de un análisis de la zona con una clara intencionalidad turística, que no dilapida esfuerzos en extensas, pro-

4 Es evidente que el texto reproducido hace referencia al proceso de apertura económica exterior en el que está inmerso el régimen, claramente interesado en la captación de inversiones tanto nacionales como extranjeras, circunstancia esta última imposible antes del año 1959.

5 El presidente de la Comisión de Trabajo fue el Excmo. Sr. D. Juan de Arespacochaga y Felipe, Director General de Promoción de Turismo y Secretario General de la Comisión Interministerial de Turismo, y el grupo de elaboración y redacción lo componían D. Manuel Bastarreda Lerdo de Tejada, D. Pablo González Liberal, D. Vicente Lafuente Fontana, D. Antonio López Balazote y D. José Ignacio Monedero Gil.

6 En la página 19 del documento se expresa que “el territorio de acción del plan es el litoral de la provincia de Huelva, con una longitud aproximada de unos 120 kilómetros que se dividen en: zona de poniente, del Guadiana al río Odiel; zona central, del río Odiel al Coto de Doña Ana; y zona de levante, del Coto de Doña Ana al río Guadalquivir”.

lijas y tediosas descripciones del medio físico y socioeconómico, sino que centra su atención en los cuatro elementos que considera claves de cara a la intervención turística sobre la costa: las zonas de actuación, los núcleos que articulan el litoral, la demanda turística potencial del área y los recursos o atractivos que ofrece la costa onubense.

El tercer apartado, titulado de forma muy sugerente “Inconvenientes para el desarrollo”, ofrece un diagnóstico muy atinado de las principales dificultades que presenta el litoral onubense de cara a su desarrollo turístico. Se señalan básicamente dos inconvenientes fundamentales: la carencia de infraestructuras de comunicación, tanto de conexión exterior como de articulación interna, y la situación jurídica de los terrenos, la mayoría de los mismos en manos de instituciones y organismos públicos, “lo que imposibilita que la propiedad del suelo haya entrado en la órbita del mercado competitivo” (pág. 25).

Al capítulo centrado en el diagnóstico y la identificación de debilidades, le sigue un cuarto apartado denominado “Remoción de los obstáculos al desarrollo”, de carácter propositivo, en el que se plantean estrategias, iniciativas y propuestas concretas para superar los problemas identificados y concretar el desarrollo urbano turístico de la costa. En ese sentido destaca, en primer lugar, la propuesta algo etérea para modificar la situación jurídico-económica de los terrenos costeros, de modo que “pueda conseguirse su desafectación de las administraciones públicas” y de esa forma “lograr su óptimo desarrollo turístico”. El documento considera que tal pretensión “podría llevarse a efecto sin más que la promulgación de una simple disposición legal –de adecuado rango– que autorizara la venta a particulares” (pág. 33), un planteamiento que, aunque cargado de intención, esta falto de un mayor grado de concreción y determinación.

Pero sin duda, lo más importante de este capítulo cuarto es el esquema de ordenación urbano turística propuesto, en el que se determina con cierta exactitud las zonas sobre las que se van a desarrollar las actuaciones turísticas y el tipo de las mismas. A tal respecto es de gran interés la distinción entre cuatro tipos de actuaciones, denominadas mediante las categorías A, B, C y D, que, ordenadas de mayor a menor nivel de exigencia tanto territorial como sectorial, se diferencian en aspectos como la superficie mínima de las parcelas, las densidades poblacionales y constructivas permitidas, las infraestructuras requeridas, las dotaciones y equipamientos tanto generales como turísticos exigidos, etc...

Cuadro 9.2. Características urbanísticas y turísticas de las diferentes categorías de actuaciones propuestas en el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*.

Categoría Características	A. Especial	B. Primera	C. Segunda	D. Tercera
Densidad población máxima (hab./ha.)	10	50	70	90
Densidad edificación máxima (m ³ /m ²)	0,6	0,6	0,7	0,8
Parcela mínima (m ²)	2.000	2.000	1.000	500
Separación mínima edificación de los límites de la parcela (mts.)	2 veces su altura	2 veces su altura	1 vez y media su altura	1 vez y media su altura
Zonas verdes y deportivas (% suelo)	20	20	15	10
Abastecimiento agua (litros/hab./día)	250	250	225	200
Abastecimiento electricidad (kw./hab.)	0,70	0,70	0,50	0,30
Hoteles (categoría)	Lujo	Lujo y 1ª A	1ª A y 1ª B	1ª B y 2ª

Fuente: elaboración propia a partir del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*.

En términos globales, tal y como se puede observar en el cuadro siguiente, el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* planteaba la ordenación urbanístico turística de 5000 has. de suelo costero, distribuidas entre trece núcleos proyectados a lo largo de toda la costa⁷. Según el plan previsto, el desarrollo de las actuaciones habría de realizarse de forma escalonada en cinco etapas cuatrienales que abarcarían desde 1966 a 1985, dando como resultado final una cifra superior a las 341.000 plazas de alojamiento, la mayoría de las cuales se ubicarían en áreas de categoría C y D, que son las de menor cualificación territorial y turística, tal y como se reflejaba en el cuadro anterior. La evolución por etapas no preveía un ritmo de desarrollo regular, sino que se plantea una primera etapa de arranque inicial (en la que se materializaría el 10 % de la operación), a la que seguirían otras dos etapas de gran crecimiento en términos constructivos (al término de las cuáles estarían concluidas el 85 % de las actuaciones), para terminar con dos últimas etapas con unos ritmos de urbanización y construcción mucho menores y más centradas en asegurar el funcionamiento eficaz de las actuaciones ya realizadas (véase el siguiente cuadro).

Cuadro 9.3. Esquema de ordenación urbanístico-turística del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*. Características generales y evolución prevista.

	Has.	Cat.	Etapa 1ª 1966-69		Etapa 2ª 1970-73		Etapa 3ª 1974-77		Etapa 4ª 1978-81		Etapa 5ª 1982- 85	
			Has.	Plazas	Has.	Plazas	Has.	Plazas	Has.	Plazas	Has.	Plazas
Isla Canela	1.050	B-C-D	150	10.500	580	40.600	900	63.000	1.050	73.500	1.050	73.500
Isla Cristina	150	C-D	-	-	70	5.600	120	9.600	140	11.200	150	12.000
La Antilla	250	C-D	-	-	140	11.200	230	18.400	240	19.200	250	20.000
Nueva Umbría	450	B-C	100	6.000	280	16.800	410	24.600	450	27.000	450	27.000
El Rompido	250	C-D	50	4.000	150	12.000	230	18.400	250	20.000	250	20.000
El Portil	500	B-C-D	-	-	260	18.200	460	32.200	490	34.300	500	35.000
Punta Umbría	250	B-C	50	3.000	150	9.000	230	13.800	250	15.000	250	15.000
El Picacho	240	D	50	4.500	140	12.600	210	18.900	240	21.600	240	21.600
Mazagón	350	C-D	70	5.600	210	16.800	320	25.600	350	28.000	350	28.000
Torre del Loro	200	C-D	-	-	90	7.200	160	12.800	190	15.200	200	16.000
Torre Higuera Asperillo	900	B-C	-	-	440	26.400	800	48.000	900	54.000	900	54.000
Matalascañas	250	B-C-D	-	-	130	9.100	220	15.400	240	16.800	250	17.500
Coto de Doña Ana	160	A	30	300	110	1.100	160	1.600	160	1.600	160	1.600
Total	5.000		500	33.900	2.750	186.600	4.450	302.300	4.950	337.400	5.000	341.200

Fuente: elaboración propia a partir del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*.

7 Esas 5.000 hectáreas suponen el 42 % de las 12.000 que comprende la totalidad del territorio costero onubense, cálculo que se realiza a partir de la consideración de una franja litoral de 120 kilómetros de largo por un kilómetro de profundidad media. De los trece núcleos proyectados en esa franja, siete se localizan en el sector occidental y seis en el sector oriental.

Mapa 9.1. Localización de las actuaciones urbano-turísticas previstas en el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*.



Fuente: elaboración propia a partir del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*.

Un análisis pormenorizado de los proyectos planteados permite señalar que los núcleos de mayor envergadura, tanto en términos de superficie de actuación como de alojamientos proyectados, correspondían a Isla Canela y Torre La Higuera⁸, en los cuales se preveía, respectivamente, una ocupación de suelo alrededor de las 1.000 has. y la construcción de infraestructuras de alojamiento por encima de las 50.000 plazas. El desenlace real de ambos proyectos ha sido bastante desigual, pues mientras que el proyecto de Isla Canela apenas se desarrolló y ha permanecido prácticamente paralizado hasta finales de la década de los noventa (debido fundamentalmente a problemas relacionados con la propiedad del suelo), el de Torre La Higuera-Matalascañas superó ampliamente las proyecciones realizadas para principios de los ochenta, duplicando el número de plazas previstas.

Por otra parte, dos ejemplos significativos del espíritu desarrollista que presidía el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* son los casos de Nueva Umbria y el Coto de Doñana, espacios muy valiosos desde el punto de vista ambiental y actualmente fuertemente protegidos, en los que se preveían actuaciones urbano turísticas de mediana y alta cualificación respectivamente, y que felizmente nunca se hicieron realidad; en el primer caso por

8 Hay que señalar que las actuaciones de Torre La Higuera y Matalascañas terminaron fusionándose en una sola, dando lugar a la urbanización denominada Torre La Higuera-Matalascañas, aunque conocida popularmente con el nombre de Matalascañas.

motivos económicos y en el segundo como consecuencia del avance y consolidación de la mentalidad de conservación y protección de la naturaleza⁹.

El capítulo de propuestas ofrece, además del “esquema de ordenación urbanístico turística” ya desbrozado, un “esquema de obras e instalaciones precisas”, en el que se detallan “las infraestructuras precisas y previas al acondicionamiento turístico de la zona, obras que en su mayoría han de ser de carácter estatal...” (pág. 35). En este apartado se hace referencia tanto a las infraestructuras de comunicación como a las de abastecimiento, las de saneamiento y las energéticas. Destacan especialmente las propuestas relativas al sistema de comunicaciones, que partiendo de unos objetivos mínimos¹⁰ avanzan hacia el planteamiento de actuaciones de mayor calado, algunas de las cuales han tardado casi treinta años en realizarse (caso del puente sobre el río Guadiana), mientras que otras se han desestimado debido a los riesgos de impacto ambiental que planteaban (caso de la carretera litoral entre La Rábida y el Guadalquivir, a unos dos kilómetros de la línea de costa), e incluso las hay que todavía están en fase de estudio y dependen de decisiones políticas (caso del proyecto de aeropuerto para la provincia de Huelva¹¹).

Del resto de propuestas, habría que señalar por su importancia y la atención prestada en el estudio, las relativas al abastecimiento de agua y el saneamiento. Con respecto al abastecimiento, se aboga en el documento por la opción de suministrar agua a los núcleos turísticos costeros mediante una solución mixta, que emplee tanto aguas embalsadas del río Piedras (para los núcleos de la costa occidental), como captaciones independientes de aguas subválveas (para los núcleos del sector oriental). En lo relativo al saneamiento, la propuesta principal se centra en la necesidad de erradicar los mosquitos y sus patologías asociadas (paludismo), para lo cual se diseña un ambicioso plan de saneamiento biológico que abarcaba a unas 20.000 has. de marisma y que habría de desarrollarse en cinco campañas anuales de actuación continuada (plan que contaba para su financiación con un montante global de 23 millones de pesetas del año 1964).

Para finalizar, el documento concluye con el programa de inversiones proyectadas para las dos primeras etapas cuatrienales, una estimación de los resultados económicos derivados de la puesta en marcha de las actuaciones y la propuesta de una estructura organizativa para gestionar la promoción turística de la costa de Huelva. De estos capítulos finales, resultan especialmente interesantes los cálculos que se realizan sobre los beneficios económicos que podrán obtener los propietarios de suelos costeros, en especial el Estado y los municipios (aunque también los particulares), como consecuencia de la posibilidad de insertarlos en el mercado y venderlos a precios revalorizados.

9 El proyecto de Nueva Umbría, sobre la flecha litoral del Rompido, nunca llegó a materializarse como consecuencia de la crisis económica que afectó a la mayoría de las empresas promotoras y constructoras a mediados de la década de los setenta, mientras que el proyecto del Coto de Doñana quedó sin sentido tras las iniciativas conducentes a la declaración y preservación del Parque Nacional de Doñana.

10 Objetivos que quedan bien patentes en el documento, cuando se declara la necesidad de construir “simplemente carreteras decorosas en cuanto a trazado y firme, de características análogas a las nacionales, que cubran el vacío hoy existente” (pg. 36).

11 Ya en este documento se defendía la necesidad de que Huelva contase con un aeropuerto, algo considerado como fundamental para su desarrollo turístico. De hecho, el *Proyecto de Promoción Turística* incluye un estudio sobre la previsible demanda del aeropuerto, los diferentes tipos de infraestructuras que podrían construirse, las inversiones necesarias y los posibles emplazamientos del mismo.

Cuadro 9.4. Previsión de ingresos y beneficios derivados de la venta de suelos costeros para su desarrollo urbanístico-turístico. Datos en millones de pesetas.

Titular	Superficie Útil (m ²)	Canon a satisfacer (37 pts. m ²)	Ingreso por venta (150 pts. m ²)	Ingreso por venta a precio actual (70 pts. m ²)	Diferencia a favor o plusvalía
Estado: montes públicos o patrimoniales	22.500.000	832,5	3375,0	-	2542,5
Municipios: propios	7.500.000	277,5	1125,0	-	847,5
Propietarios privados	7.500.000	277,5	1125,0	525,0	322,5
Totales	37.500.000	1387,5	5625,0	525,0	3712,5

Fuente: elaboración propia a partir del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*.

Cuadro 9.5. Previsión de ingresos derivados del turismo en cada año final de etapa.

Programación temporal	Millones de dólares
Año 4º (1970)	77,3
Año 8º (1974)	425,7
Año 12º (1978)	689,6
Año 16º (1982)	769,7
Año 20º (1986)	778,3

Fuente: elaboración propia a partir del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva*.

Desde un punto de vista más general, atendiendo al interés social y económico del proyecto, también se calculaba la riqueza que podría generar la actividad turística en el área objeto de estudio, que en términos de ingresos supondría desde los 77,3 millones de dólares a finales de la primera etapa de desarrollo (1969), hasta alcanzar cerca de los 800 millones en el horizonte de 1986; por lo que respecta al empleo, se estimaba que podrían crearse en torno a los 22.000 puestos de trabajo directos y permanentes al finalizar el “plazo de maduración de las actuaciones”. Unas cifras que han quedado bastante alejadas de la realidad como consecuencia del incumplimiento de las previsiones planteadas, unas previsiones excesivamente optimistas en lo referido a la cantidad y el tipo de alojamientos que se construirían (341.000 y en buena medida reglados), el gasto medio de los turistas (25 dólares por día) o el número de empleos estables que se crearían con motivo de la explotación de los alojamientos turísticos (un empleo fijo por cada quince plazas de alojamiento).

Pero a pesar de los desajustes señalados entre los planteamientos del proyecto y la realidad final resultante, este primer esfuerzo administrativo de planificación turística del litoral onubense tiene el mérito de ser un documento de carácter pionero en su género y en su ámbito de actuación, valioso desde el punto de vista técnico y con una incidencia real indudable sobre el posterior desarrollo turístico del litoral, puesto que aunque sus propuestas sólo se hayan materializado en parte¹², sí fueron determinantes en el impulso dado a numerosas actuaciones y en la configuración a grandes rasgos de las características territoriales y sectoriales del sistema turístico de la costa onubense.

12 Circunstancia que se ha debido, principalmente, a la negativa incidencia que la crisis económica de 1973 tuvo sobre las empresas del sector de la construcción.

3. EL ESTUDIO DE PLANIFICACIÓN TURÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS COSTEROS DE HUELVA (1978)

El *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva*, publicado en marzo de 1978, es el resultado del encargo realizado por parte de la Secretaría de Estado de Turismo a la Empresa Nacional de Ingeniería y Tecnología (INITEC, S.A.), consistente en la elaboración de un profundo análisis que sirviese de base para el establecimiento de estrategias y propuestas territoriales en relación al desarrollo de la actividad turística en el litoral onubense.

La propia denominación del documento, *Estudio de Planificación Turística*, revela su concepción como instrumento con vocación informativa y carácter indicativo, carente de trascendencia normativa y valor vinculante. El estudio se caracteriza especialmente por su exhaustividad informativa y su rigor analítico, aspectos que lo hacen un documento de gran nivel científico y técnico, que se apoya en un enorme esfuerzo de levantamiento de información y que aspira a ser punto de referencia para la toma de decisiones por parte de las administraciones y de ayuda a los agentes empresariales. De hecho, los objetivos que persigue el estudio son, en términos literales, los dos que se indican a continuación (tomo 1, pág. 3):

- “La fijación de directrices de ordenación del territorio costero en los aspectos relacionados con la actividad turística”.
- “La elaboración de un plan de promoción turística de la costa tendente a conseguir un aprovechamiento racional de los recursos”.

De los objetivos señalados en el volumen introductorio del estudio, se deduce que el problema fundamental al que se pretende dar respuesta es la falta de criterios territoriales que faciliten un desarrollo turístico integrado desde una perspectiva supramunicipal y respetuoso desde el punto de vista ambiental. Así se desprende de las siguientes palabras, extraídas del apartado de síntesis y conclusiones del estudio, que aparece en el primer volumen del mismo (pág. 14): “... realmente el problema de la costa de Huelva ha sido la ausencia de una planificación integral que definiera las actividades a implantar en el territorio, estudiando requerimientos e interrelaciones, así como sus posibles impactos en el medio. Así, en los últimos quince años se han ido produciendo actuaciones de enorme trascendencia e impacto territorial –acometidas sectorialmente– sin la necesaria coordinación y que hoy comienzan a entrar en colisión con el deseable aprovechamiento turístico de una costa que reúne inmejorables condiciones para el mismo y que puede poner en peligro especialmente el potencial naturalístico del sector oriental costero...”.

Como puede observarse en el texto reproducido, el documento manifiesta una preocupación por los impactos territoriales y medioambientales de las actuaciones turísticas realizadas hasta el momento, en definitiva por los aspectos cualitativos del crecimiento turístico, algo inaudito en los instrumentos de planificación anteriores y que encaja perfectamente con la nueva sensibilidad social que se observa en España, como consecuencia de la consolidación del nuevo contexto político. Un contexto marcado por los esfuerzos en pro de la elaboración de una Constitución democrática y la definición de una nueva estructura político administrativa del Estado, aunque también caracterizado por el peso sociológico e institucional de las fuerzas reactivas, la negativa coyuntura económica y, en general, la incertidumbre.

En estas circunstancias se elabora el *Estudio de Planificación Turística* y no hay duda de que las transformaciones políticas y sociales que se estaban produciendo en esos momentos tienen un reflejo en la filosofía del documento, ya que frente a los anteriores planteamientos basados en la exigencia imperiosa de explotar sin límites el territorio costero y la concepción marcadamente sectorial del desarrollo turístico, ahora se recalca la necesidad de alcanzar un desarrollo turístico más equilibrado, basado en criterios de naturaleza territorial y consciente de los impactos ambientales que se puedan causar. Por lo tanto, y lo que es más importante, el estudio pone en cuestión los modelos de crecimiento turístico auspiciados con anterioridad e intenta trabajar con nuevos planteamientos y formas de desarrollo; en definitiva se observa una nueva sensibilidad en la que por primera vez se consideran los aspectos territoriales y ambientales de la actividad turística.

Si en lo relativo a las características generales del documento y su contexto de elaboración se aprecian novedades importantes con respecto a instrumentos anteriores, no se observa lo mismo en relación a la metodología seguida para su realización, ya que de nuevo se sigue a grandes rasgos el esquema análisis-diagnóstico-propuestas (éstas últimas denominadas con el término “Planificación” en el estudio); lo que sí llama la atención, por su descompensación, es la extensión otorgada a cada parte, puesto que de los seis tomos que integran el documento, cinco corresponden a la fase de análisis, mientras que el sexto y más breve incluye tanto el diagnóstico como la planificación. A ellos habría que añadir un volumen final que recoge la documentación cartográfica relativa a la planificación turística.

La memoria informativa, que abarca el 90 % del estudio, tiene un carácter muy exhaustivo y analiza los más diversos aspectos temáticos, contenidos que se estructuran en cuatro grandes bloques:

- Mercado turístico: oferta, demanda y empleo turístico (tomo 2º).
- Recursos turísticos y medio físico, incluida la climatología (tomo 3º).
- Sistema de asentamientos, infraestructuras y planeamiento (tomo 4º).
- Demografía y sectores económicos (tomo 5º).

La finalidad que persiguen los capítulos informativos es, según palabras del propio documento, “evaluar el potencial turístico de los recursos y su ajuste o desajuste con las características de oferta y demanda (real y potencial), así como las limitaciones de la zona y los estrangulamientos del mercado ... para ello, han sido analizados en profundidad los condicionantes del sistema de asentamientos y las infraestructuras de servicios y relación, así como las necesidades de preservación del medio y el papel que ha jugado el planeamiento urbanístico” (tomo 1, pág. 4). A estos contenidos se añaden otros de diversa índole que enriquecen cualitativa y cuantitativamente el aparato informativo y que en ocasiones aparecen en forma de anexos: encuesta a establecimientos hoteleros y campamentos turísticos, información sobre crédito público turístico, análisis de las consecuencias del dique de contención de arenas del puerto de Huelva, evaluación de los posibles impactos de la carretera Huelva-Cádiz¹³, etc.

13 En relación a este tema por ejemplo, se realiza un exhaustivo análisis de diversos informes previos en los que se evalúan los previsibles impactos de la conexión Huelva-Cádiz sobre el Parque Nacional de Doñana. En concreto se analizan el *Informe sobre los Problemas del Parque Nacional de Doñana* (Colegio Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1976), el *Estudio sobre Posibles Líneas de Desarrollo de la Provincia de Cádiz*, *Enlace Huelva-Cádiz* (Metra 6, 1976), el *Informe sobre la Conveniencia del Trazado de la Carretera Huelva-Cádiz* (Sección de

La consecuencia inmediata de la fase informativa es “la realización de un diagnóstico de problemas y oportunidades de desarrollo turístico de la costa y cada una de sus zonas” que permita “fijar líneas directrices de planificación turística” (págs. 3 y 4). El diagnóstico se estructura en dos partes, una primera referida a los aspectos de carácter general, en la que se señalan las grandes claves interpretativas que permiten diseccionar las potencialidades y disfunciones que plantea el desarrollo de la actividad turística en la costa de Huelva, y una segunda de carácter específico, centrada en el diagnóstico particularizado de los principales bloques temáticos en los que se organizó la memoria informativa: mercado turístico, recursos turísticos, territorio y centros turísticos.

Las principales conclusiones que se establecen en el diagnóstico general son las que a continuación se exponen:

- Se constata el escaso desarrollo turístico del litoral onubense en contraste con sus potencialidades (tal y como se deduce de la consulta de indicadores como el número de plazas hoteleras o el empleo turístico por habitante). Este hecho se atribuye a “factores freno de carácter exógeno” que caracterizan a la provincia de Huelva, como serían el retraso y la dependencia económica, el aislamiento del resto del Estado, etc¹⁴.
- Se critica la existencia de un proceso de formación y crecimiento turístico poco equilibrado, basado en la creación de núcleos aislados, lo cual se debe a la ausencia de un sistema urbano apoyado en el litoral, y tiene como consecuencias la marcada estacionalidad de la actividad en estos núcleos (ligados exclusivamente a la actividad turística) y sus deficitarios niveles de equipamientos y servicios (debido a los altos costes que tiene su construcción y posterior mantenimiento).
- Se subraya el fuerte contraste existente entre la intensa ocupación relativa que presentan los núcleos turísticos más desarrollados de la costa (Matalascañas o La Antilla) y el resto del litoral, que permanece sin urbanizar, con usos forestales o sin uso alguno (el 80% de la franja costera).
- Se señala que la actividad de planeamiento ha sido relativamente importante, si bien se ha producido anárquicamente y en general mediante la figura del plan parcial. A ello habría que añadir la ausencia de instrumentos que, con un ámbito espacial superior al municipal, hubiesen marcado directrices de ordenación territorial¹⁵. La ausencia de una planificación integral ha facilitado la consolidación de actuaciones que han tenido importantes impactos territoriales y ambientales, cuyos efectos comienzan a percibirse en los momentos en que se elabora el documento (caso de Matalascañas, Mazagón, El Portil o La Antilla).

Ingenieros de Caminos de Huelva, 1977) y el *Plan Especial del Parque Nacional de Doñana* (Ecoplan, 1977). La conclusión final del *Estudio de Planificación Turística* es la propuesta de una solución alternativa consistente en un trazado que discurra tres kilómetros al norte del Parque Nacional.

14 Entre tales condicionantes se destaca especialmente la inexistencia de un aeropuerto a una distancia adecuada, según los turoperadores, para la creación de “hollyday resorts”. Esto es considerado como un factor retardatorio del desarrollo turístico de primera magnitud, circunstancia a la que se suma la mala situación de las comunicaciones a todos los niveles.

15 A tal respecto se señala que el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* (1965) es el único documento precedente que dio directrices generales de desarrollo turístico y que en cierta medida zonificó el litoral, aunque contemplando exclusivamente criterios sectoriales.

- En lo que respecta al sector oriental de la costa, se destacan dos elementos clave: por una parte se señalan las desviaciones producidas en el CITN de Matalascañas respecto a los planteamientos iniciales, tanto en términos cuantitativos (las previsiones de oferta y demanda fueron ampliamente superadas), como en términos cualitativos (los estándares previstos no fueron alcanzados); por otra parte, el diagnóstico subraya algunos de los conflictos que pueden producirse como consecuencia de la ausencia de una planificación integral: el posible impacto de las ampliaciones del Polo de Desarrollo Industrial de Palos de la Frontera, las presiones existentes para la urbanización de algunas áreas del litoral colindantes con el Parque Nacional, la propuesta de construcción de la carretera litoral Huelva-Cádiz, o los proyectos de implantación de una central nuclear y una base de lanzamiento de misiles en el término municipal de Almonte.
- Por último, en relación al sector occidental no se señalan conflictos importantes, pareciendo clara su vocación turístico residencial, mientras que sus requerimientos han de girar en torno a la vigilancia y el control de los desarrollos urbanísticos, el cumplimiento de las determinaciones de los planes, las mejoras en los niveles de equipamientos, servicios e infraestructuras básicas y, finalmente, el establecimiento de un sistema de espacios naturales debidamente equipados, para facilitar el recreo y el esparcimiento de residentes y visitantes.

Con respecto a la segunda parte del diagnóstico, organizada en bloques temáticos coincidentes a grandes rasgos con los apartados de la memoria informativa, ésta resulta muy extensa y prolija, por lo que sólo se destacarán aquellas conclusiones más significativas, que se resumen a continuación:

- El escaso desarrollo de la oferta hotelera, en contraste con el imparable crecimiento de la oferta extrahotelera no reglamentada.
- La baja calidad de los servicios complementarios y de restauración en los núcleos turísticos costeros.
- La presencia de una demanda turística básicamente nacional, de origen cercano, nivel socioeconómico medio-bajo, comportamiento altamente estacional y motivaciones tradicionales.
- La existencia de unos recursos turísticos de elevada calidad medioambiental y paisajística, con gran potencial turístico, aunque escasamente promocionados y con dificultades de accesibilidad.
- La existencia de áreas de excepcional valor naturalístico necesitadas de preservación frente al desarrollo turístico.
- La excesiva presión establecida en el planeamiento, que califica suelo para la construcción de más de 270.000 plazas de alojamiento y que amenaza con la formación de continuos edificios.
- El fuerte contraste existente (en cuanto a ritmos constructivos, niveles de desarrollo y, en general, cumplimiento de las previsiones urbanísticas) entre las diferentes actuaciones acogidas a la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, para las que se

realiza un análisis comparativo muy interesante, cuyo diagnóstico-resumen se ofrece en el cuadro adjunto.

Cuadro 9.6. Comparación de la situación de los C.I.T.N. de la costa de Huelva a finales de la década de los setenta.

C.I.T.N.	Problemas	Oportunidades	Medidas correctoras
Isla Canela	<ul style="list-style-type: none"> ■ Expropiación todavía no terminada ■ Respeto de los derechos de los ocupantes actuales ■ Paralización excesiva ■ Imagen de la zona. Miedo a la inversión ■ Lentitud en la tramitación de la revisión 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Proximidad a Portugal ■ Nueva imagen de la promotora ■ Revisión del Plan con aportaciones interesantes ■ Grupo financiero más sólido ■ Posibilidad de un turismo de mejor calidad en base a la revisión 	Control en el Plan: <ul style="list-style-type: none"> ■ Equipamientos ■ Infraestructuras ■ Fases
El Portil	<ul style="list-style-type: none"> ■ Proximidad a Punta Umbría. Riesgo de continuo de edificaciones costero ■ Problemas de competencia municipal ■ Mala imagen de la promotora. Solvencia económica ■ Excesivo volumen en el Plan que se concentra en áreas muy compactas ■ Posible masificación y deterioro de la imagen de la zona 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Localización. Paraje de gran belleza y riqueza forestal ■ Nueva promoción con apoyo económico-financiero ■ Accesibilidad desde Huelva ■ Posibilidad de un turismo de mejor calidad en función de la riqueza natural del recurso 	Al haberse realizado en pequeña proporción es posible un control y seguimiento corrector: <ul style="list-style-type: none"> ■ Preservación del recurso natural. Volumen excesivamente concentrado
Mazagón	<ul style="list-style-type: none"> ■ Situación jurídica no clara ■ Las etapas 4ª y 5ª se asientan en suelos del ICONA ■ Proximidad al Polo de Desarrollo ■ Contaminación y deterioro de la playa ■ Construcción de la barra del puerto 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Utilización como área residencial de la zona industrial y portuaria en función de la vocación actual 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Posible descalificación como C.I.T.N.
Matalascañas	<ul style="list-style-type: none"> ■ Escasez de equipamientos y dotaciones ■ Falta control promotores y turoperadores: actúan de forma monopólica ■ Asentamientos marginales en la playa ■ Desatención general de la urbanización por el municipio de Almonte ■ Escasez de infraestructuras ■ Incumplimiento del P.P. Turística ■ Posible deterioro del Coto de Doñana al construirse la 2ª fase 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Terminación de la 1ª fase con sus dotaciones y equipamiento ■ Posible permuta ■ Declaración del Coto de Doñana como Parque Nacional visitable y la incorporación de Matalascañas como recurso hotelero y complementario 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Control urgente del mantenimiento de la urbanización y la playa ■ Control de los turoperadores ■ Obligación de completar el equipamiento y dotaciones ■ Control del planeamiento y etapas de la 2ª fase ■ Mayor control fiscal

Fuente: *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva*.

La fase final del estudio la constituye el apartado de propuestas, denominado en este caso “Planificación turística”. El capítulo propositivo se divide, a grandes rasgos, en tres bloques: un primer bloque donde se establecen los aspectos generales de la planificación para todo el ámbito litoral, un segundo en el que se define la estructura territorial turística de los dos grandes sectores en que se divide la costa (el oriental y el occidental) y un tercer bloque que plantea propuestas a nivel municipal para cada una de las entidades costeras (que se presentan en forma de fichas municipales que, básicamente, comparan el planeamiento vigente con las previsiones del *Estudio de Planificación Turística*).

Los aspectos generales de la planificación se refieren a los grandes ejes de actuación turística propuestos por el estudio, que se concretan tanto en estrategias de gran alcance como en propuestas de gran envergadura. Entre ellos, habría que destacar por su especial relevancia de cara a la definición de un nuevo modelo de desarrollo turístico, el planteamiento que opta por “un desarrollo en profundidad que prime las actuaciones turísticas apoyadas en ejes normales al litoral y que preserve grandes extensiones de la costa de la actividad edificativa” (tomo XI, pág. 81). Con ello se pretende dar solución a dos conflictos que se señalaban en el diagnóstico: la conformación de continuos edificados en el litoral y la desconexión entre los núcleos interiores y los asentamientos turísticos costeros.

Un planteamiento que complementa al anterior y que avanza en la definición de un modelo territorial turístico para la totalidad del ámbito costero es la apuesta por la creación de un sistema de espacios naturales abiertos que debieran preservarse de la urbanización, debido a sus valores naturalísticos, paisajísticos o estético culturales. En este sentido, se propone la implantación de un sistema de espacios recreativos que pueda satisfacer las demandas de expansión y de ocio, tanto de usuarios actuales como futuros. El estudio establece la necesidad de 145 nuevas hectáreas de espacios recreativos, distribuidas entre los ocho municipios de la costa¹⁶, y que según el documento “deben partir de la oferta potencial existente, es decir, de aquellos espacios que en la actualidad no necesitan, o necesitan escasamente, un acondicionamiento” (tomo XI, pp. 83-85). Al sistema de espacios recreativos se uniría un sistema de espacios protegidos, en el que se distinguen tres niveles de protección en función de los valores naturales de las zonas a preservar.

Otro de los criterios generales que se establecen en la planificación, y que tiene gran trascendencia territorial y turística, es el posicionamiento a favor de la reducción de las previsiones del planeamiento vigente, criterio fundamental para entender la filosofía del documento y reconocer adecuadamente algunos de sus principales valores, como es la defensa de un dimensionamiento adecuado de las actuaciones, huyendo de los proyectos megalómanos. Es de valorar que el estudio considere que la proyección de grandes centros turísticos acogidos a la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional supera la capacidad de acogida del territorio costero, y desemboca inevitablemente en situaciones de masificación, homogeneización sectorial y alteraciones medioambientales y paisajísticas del litoral.

En virtud de este criterio, frente a las 270.000 plazas de alojamiento no reglado que prevé el planeamiento vigente para el horizonte del año 2000, el estudio propone como techo 220.000 plazas, lo cual supone una apuesta moderada por la desclasificación de suelo residencial, especialmente en zonas de Ayamonte (Isla Canela) o Almonte (Matalascañas)¹⁷. No ocurre lo mismo en el caso de la oferta hotelera, ya que el documento plantea la creación de 16.000 plazas, frente a las 10.800 previstas en el planeamiento vigente, propuesta que refuerza la apuesta por la creación de una oferta netamente turística que tienda a equilibrar una estructura alojativa fuertemente dominada por la tipología de alojamientos no reglados.

Junto a los aspectos generales de la planificación, el estudio ofrece propuestas más concretas que avanzan en la definición de los modelos turísticos deseables en ambos sectores del

16 En concreto se plantea la necesidad de contar con 33 nuevas hectáreas en Almonte, 20 en Ayamonte, 16 en Cartaya, 17 en Isla Cristina, 4 en Lepe, 35 en el sector Palos-Moguer y 20 en Punta Umbría.

17 De las 220.000 plazas propuestas, 144.500 se localizarían en la costa occidental y 75.500 en la costa oriental. En Isla Canela se plantea una reducción desde las 81.000 plazas inicialmente previstas a unas 20.000 plazas aproximadamente, mientras que en Matalascañas se pasaría de 62.000 a un máximo de 50.000.

litoral, el oriental y el occidental. El elemento central de estas propuestas, además del sistema viario a desarrollar, lo compone el tipo de asentamiento turístico a implantar, que puede tener diferentes características poblacionales, urbanísticas y dotacionales, y que es el que en última instancia determina en mayor medida la estructura territorial turística de cada zona. El estudio define ocho tipos de asentamientos turísticos que pueden desarrollarse en el litoral, cuyas características principales se recogen en el siguiente cuadro.

Cuadro 9.7. Tipos de asentamientos turísticos contemplados en el *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva*.

	Población	Sup. Has.	Dens. hab/ha	Edific m ³ /m ²	Plantas Máx.	Ocup. Máxima	Zonificación			Tipología alojamientos
							Viar.	Verde	Serv.	
Núcleo Turístico I	300-625	25-50	16,5	0,6	2	15	12	13	-	Unifamiliar
Núcleo Turístico II	450-2.250	10-50	60	0,8	2	20	12	13	-	Unifamiliar
Unidad Turística I	1.500-5.000	30-100	68,5	5,4	10	30	12	12	3	Unifam.; Bungal. Hotel
Unidad Turística II	3.200-4.000	40-50	106,7	5,4	10	30	10	12	3	Unifam.; Bungal. Apartam.; Hotel
Complejo Turístico	5.000-10.000	100-200	-	5,4	10	50	10	12	10	Unifam.; Bungal. Apartam.; Hotel; Poblados
Centro Turístico I	10.000-20.000	200-400	-	-	-	-	Como mínimo igual que en los Complejos Turísticos			
Centro Turístico II	20.000-40.000	400-800	-	-	-	-				
Ciudad Turística	+40.000	+800	-	-	-	-				

Fuente: elaboración propia a partir del *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva*.

En general, para el sector oriental se propone una estructura turística vertebrada en torno a la carretera Huelva-Matalascañas, sobre la cual han de apoyarse los asentamientos turísticos de este tramo costero. La novedad más importante que se observa en términos propositivos es la creación de un nuevo complejo turístico o centro turístico de tipo I, entre las instalaciones militares del Arenosillo y los comienzos del sistema dunar de Almonte. Este complejo de nivel medio-alto, denominado Almonte-costa, comprendería un frente litoral inferior a tres kilómetros y habría de dirigir su desarrollo hacia el interior, sobre áreas de pinares de Moguer, Almonte y Lucena del Puerto. Quizá lo más interesante de la concepción de este nuevo núcleo, es que se proyecta para recoger actividades turísticas procedentes de la descatalogación como CITN de la segunda fase de Matalascañas (lo que permitiría la ampliación del Parque Nacional de Doñana en casi tres kilómetros en su frente costero). Esta propuesta constituye el precedente de lo que más tarde sería el proyecto de Costa Doñana, operación que como ya se ha señalado en otros capítulos de la tesis, fue objeto de una permuta de suelos por otros localizados junto al núcleo de Mazagón, aunque finalmente nunca llegaría a materializarse.

Además de la propuesta de este nuevo centro turístico, se prevé la posibilidad de implantar una red de campamentos turísticos o instalaciones hoteleras prefabricadas, sin carácter permanente y con un máximo de una o dos alturas, que se localizarían entre el Arenosillo y Torre La Higuera y cuya función principal es “absorber la fuerte demanda marginal existente en el área” (tomo XI, pág. 92).

Con respecto a los núcleos turísticos consolidados, en el caso de Mazagón se vislumbran dos alternativas para su futuro, ambas marcadas por la moderación: una primera opción sería la congelación de su crecimiento (si es que se amplían las instalaciones industriales de Palos), y la segunda opción estaría marcada por el desarrollo controlado y la reconsideración de su planeamiento parcial (aumentando las reservas de suelo para equipamientos de todo tipo, deteniendo su crecimiento lineal costero, y favoreciendo su desarrollo en profundidad sin superar la carretera Huelva-Torre La Higuera).

Por otra parte, para Matalascañas se plantea la posibilidad de reorientar su perfil sectorial, tratando de consolidar un centro turístico autónomo especializado preferentemente en la demanda extranjera; además se recomienda la desestimación de la segunda fase de su desarrollo y un control más estricto del cumplimiento de las previsiones del planeamiento urbanístico.

Una cuestión importante que aparece por primera vez en este documento y que va a determinar en buena medida el futuro de la planificación territorial en este ámbito, es la asunción de la necesidad de elaborar a medio y largo plazo un plan director y general de Doñana y su entorno; un documento en el que se clarifiquen los requerimientos del Parque Nacional en relación a las urbanizaciones próximas y al futuro trazado de la carretera Huelva-Cádiz, además de definirse su capacidad de acogida ante posibles usos recreativos y turísticos de baja intensidad.

Si la planificación es bastante sustanciosa en relación al sector oriental, en cambio no se proponen novedades importantes para el ámbito occidental de la costa, de hecho no se plantea la creación de ningún asentamiento turístico nuevo, sino que se defiende una política de reequipamiento y consolidación de los existentes y de interacción con los núcleos urbanos de la zona. La estructura turística de este sector quedaría articulada por tres asentamientos:

- La ciudad turística de Punta Umbría, que incluiría en su concepción al centro turístico de El Portil, considerada como el primer foco turístico de la costa de Huelva y planteada como una entidad discontinua, con desarrollo en profundidad y enriquecida por una red de espacios naturales preservados y equipados para su uso recreativo;
- El centro turístico de La Antilla, para el que se plantea detener su crecimiento lineal paralelo a la costa, potenciar el desarrollo en profundidad hacia la cabecera municipal de Lepe, y reforzar su equipamiento hotelero y complementario;
- El centro turístico de Isla Canela, cuyas principales propuestas se orientan hacia la reducción de su tamaño para ajustarlo a la demanda previsible, y la minimización de sus posibles impactos ambientales sobre los espacios marismenos (puesto que parte del desarrollo del CITN se proyecta sobre la red de canales naturales de las marismas del río Carreras).

Como valoración final del estudio, cabe subrayar su enorme riqueza informativa y su alto perfil técnico, características que hacen de él un documento muy interesante y de consulta recomendable para todos aquellos que trabajen en temas de planificación territorial y/o turística en la costa de Huelva. Llama especialmente la atención su precoz sensibilidad territorial y, sobre todo, medioambiental en relación a los procesos de desarrollo turístico, ya que no es nada usual que en un documento de finales de la década de los setenta se haga tanto hincapié sobre los conflictos territoriales y ambientales que pueden generar actuaciones turísticas inconvenientemente planteadas.

Aspectos como la preocupación por los impactos negativos de la actividad turística, la defensa de la preservación de zonas frente a la urbanización, la apuesta por la planificación integral y territorial frente a la sectorial, la reconsideración de los planes urbanísticos vigentes y la propuesta de reducción de sus previsiones, o la apuesta por nuevas estrategias de desarrollo turístico como por ejemplo el crecimiento en profundidad frente a la extensión lineal costera, son todos ellos planteamientos muy interesantes, dignos de ser valorados en su contexto histórico y que ponen en cuestión algunas de las ideas establecidas acerca de las características de los documentos de planificación elaborados por esas fechas. Cuestión diferente sería evaluar el grado de materialización de las propuestas o la influencia real del documento sobre el planeamiento urbanístico, realmente escaso, por no decir casi nulo, a juzgar por la evolución posterior de la actividad turística en la década de los ochenta.

Mapa 9.2. Localización de las actuaciones urbano-turísticas previstas en el *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva*.



Fuente: *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva*.

4. LOS INICIOS DE LA ACTIVIDAD PLANIFICADORA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

Desde principios de la década de los ochenta, con la puesta en marcha del Estado de las Autonomías, se asiste a un nuevo escenario de gestión en materias como la ordenación del territorio o la planificación turística, marcado por la progresiva asunción de competencias por parte de las CC.AA y el ejercicio de las mismas a través de los organismos regionales creados a tal efecto.

La Comunidad Autónoma de Andalucía no es ajena a este proceso, puesto que su Estatuto de Autonomía le atribuye competencias exclusivas sobre “Política territorial: ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda” (art. 13.8) y sobre “Promoción y ordenación del turismo” (art. 13.17). En virtud de esta posibilidad, el Gobierno Andaluz asume las competencias de política territorial y de turismo en 1983, momento a partir del cual comienza su acción en relación a estas materias, que en buena medida se concretará en la elaboración

de estudios, planes y proyectos de diversa naturaleza, además por supuesto de las labores de gestión y desarrollo normativo (HILDENBRAND, 2003). De hecho, el período que va desde 1985 a 1990 estará marcado por una destacable *fecundidad* planificadora, tal y como podrá comprobarse por la fecha de realización de los documentos que serán analizados en las próximas páginas.

Se trata de una coyuntura histórica en la que la Comunidad Autónoma está adquiriendo forma y funciones, configurando organismos e iniciando trabajos, todavía en un contexto de cierta confusión, aunque pleno de ilusión y energía. En este contexto, tanto la Consejería de Economía como la Consejería de Obras Públicas y Transportes¹⁸ desarrollarán una ingente labor de búsqueda, captación y sistematización de información que sirva de base para la formulación de planes y proyectos, tanto turísticos como territoriales, sobre diversos ámbitos litorales de Andalucía. La costa onubense ocupará un lugar central en esos documentos, junto con las de Cádiz y Almería, al tratarse de un ámbito caracterizado por la existencia de importantes potencialidades y evidentes conflictos, grandes expectativas y fuertes tensiones; tales rasgos hacen de ella un objeto idóneo de análisis e intervención, y es por ello que se elaboran diversos estudios y planes que son los que a continuación se analizan.

4.1. El Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico (1986)

Un primer documento de interés es el denominado *Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico*, realizado en 1986 por la empresa consultora Auxini a instancias del Laboratorio de Planificación Turística de la Junta de Andalucía¹⁹. El programa se concibe como un “trabajo de información previa y diagnóstico que debiera facilitar la intervención y la planificación de las áreas concretas que el Laboratorio debería abordar” (pág. 4).

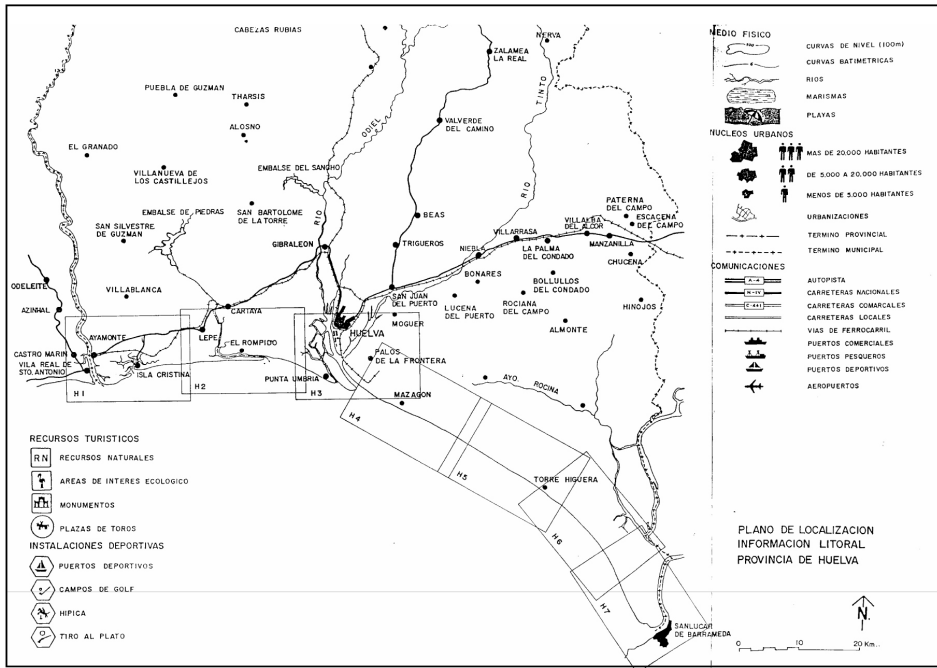
Entre esas áreas destaca especialmente la costa de Huelva, que aglutina la mayor parte de los esfuerzos informativos y metodológicos del documento. Precisamente este último aspecto, el metodológico, es el eje central del trabajo, pues más allá del esfuerzo de recopilación de información básica de muy diversa índole procedente de estudios previos, el programa persigue como objetivo principal la elaboración de un sistema estandarizado para la organización de la

18 La denominación y las competencias de las Consejerías resultan muy cambiantes en esta primera etapa autonómica, de modo que a veces se puede caer en una situación de cierta confusión, como consecuencia de los continuos procesos de división, fusión o nueva creación observados. Así, las competencias en materia turística las ostenta primero la Consejería de Comercio, Transporte y Turismo, y posteriormente la Consejería de Economía y Fomento; mientras que en materia de ordenación del territorio, aparece en primera instancia la Consejería de Política Territorial y Energía, para dar paso después a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

19 El Laboratorio de Planificación Turística es un departamento de investigación y planificación turística creado a finales de 1983 en el seno de la Consejería de Economía, directamente vinculado a la Dirección General de Turismo, y cuya actividad se mantuvo hasta finales de los años ochenta. Según palabras de su acta fundacional, “el Laboratorio es el primer dispositivo técnico que una Comunidad pone en marcha con el objetivo de planificar el fomento de la actividad turística y elaborar criterios para ordenar su soporte físico”. Además se subraya que “el Laboratorio aborda preferentemente zonas que se encuentran un tanto al margen de los grandes flujos de movimientos turísticos, permite adelantarse en la planificación y previsión de futuros crecimientos, intentando evitar tanto conflictos con el medio ambiente como insuficiencias en los equipamientos y las infraestructuras, así como situaciones conflictivas con el planeamiento urbanístico en su caso” (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO, 1983).

información territorial y turística. En palabras del propio documento, se persigue “la definición de un sistema que proporcione un *esquema de información turística para Andalucía*, que tenga posibilidad de mecanización y actualización permanente... un sistema que pudiera materializarse en un banco de información de datos permanente para uso multifuncional” (pág. 5).

Mapa 9.3. Metodología de trabajo del *Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico*: recogida y organización espacial de la información.



Fuente: *Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico*.

Para conseguir dicho objetivo se hace un ensayo con la costa de Huelva, consistente en la recogida de información proveniente de trabajos anteriores, su organización de forma coherente y la consiguiente propuesta de sistematización, que pudiera servir de base para la realización de trabajos futuros sobre éste u otros ámbitos. Por lo tanto, el trabajo tiene un carácter evidentemente metodológico, sin pretensiones normativas, y responde a la necesidad de contar con estructuras informativas claras, fáciles de consultar y actualizadas, que sirvan de apoyo a la formulación de planes y proyectos para las áreas litorales con potencialidad turística de Andalucía.

Aparte de la propuesta metodológica, denominada “esquema de información turística operativa” y que es objeto del último apartado del estudio, el *Programa de Actuación* se compone de otros seis capítulos, entre los que destacan especialmente dos. El primero de ellos es el referido al análisis y diagnóstico de los CITTN, cuyas conclusiones no son nada halagüeñas, puesto que se subraya especialmente la ineficacia de los mismos como instrumentos de

ordenación territorial con influencia positiva sobre el litoral y sus excesos en términos de clasificación de suelos, circunstancia esta última que se plantea ha de ser corregida²⁰.

El otro capítulo que presenta gran interés, de acuerdo con el tema y el ámbito objeto de esta investigación, es el relativo a las áreas de preferente desarrollo turístico en la costa de Huelva y los criterios de actuación sobre las mismas²¹. De sus contenidos se puede deducir un conjunto de propuestas, de carácter muy genérico, que apuestan por la elección del tramo Ayamonte-Huelva como el ámbito idóneo para desarrollar iniciativas turísticas, en contraste con los planteamientos expuestos para el sector oriental de la costa, cuyo futuro se deja en manos de lo que determine el *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno*. Los criterios de actuación que se plantean para la costa occidental de Huelva son los que a continuación se indican:

- Proponer la modificación de los CITN de Isla Canela y El Portil, en el sentido de reducir su ámbito de desarrollo mediante iniciativas de reclasificación de suelos.
- Proponer la planificación turística de los núcleos de Isla Cristina y La Antilla, desarrollando en ambos actuaciones turísticas en sentido estricto, de manera que se corrija su excesiva orientación residencial.
- Potenciar actuaciones relativas al desarrollo de turismos complementarios como el deportivo o el verde, dando lugar de esa forma a la consolidación de una oferta diversificada y de calidad.
- Apoyar la creación de nuevos núcleos con importantes equipamientos turísticos y deportivos de alta calidad integrados en el paisaje (instalaciones náuticas, campos de golf, etc.).

Como puede comprobarse, el nivel de concreción de estas propuestas es insuficiente, lo cual refuerza la idea de que este documento, más que un instrumento de planificación, es un trabajo con fines metodológicos, cuyas principales aportaciones se orientan en el sentido de ofrecer criterios y métodos para la selección de áreas de preferente desarrollo turístico o, como se decía anteriormente, de diseñar sistemas de estructuración de la información territorial y turística imprescindibles para abordar las tareas de planificación. Precisamente en ello residen los principales valores del *Programa de Actuación sobre el Litoral Andalúz y la Zona de Potencial Turístico*, que será punto de referencia ineludible para la elaboración de los primeros planes turísticos de la costa de Huelva en la etapa autonómica: el *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva* y el *Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana*.

20 En el documento se defiende la idea de que “no se ha aprovechado la ocasión que representaba la configuración de los CITN para ordenar el caos territorial resultante del turismo de masas sobre el litoral. Y lo que es peor aún, en el futuro sobre este litoral pesa la hipoteca de las desmesuradas superficies de suelos inadecuados, clasificados como turísticos y con proyectos incompatibles con las actividades ya asentadas sobre el territorio. Por todas estas razones, parece deseable y urgente que esta hipoteca sea levantada.... así como la reclasificación de los suelos no utilizados todavía y tan imprudentemente clasificados con la declaración de CITN” (pg. 55).

21 Dichas áreas fueron determinadas a partir de la realización de un “diagnóstico sobre las áreas litorales andaluzas de mayor potencialidad turística” (capítulo 3) y siguiendo los “criterios objetivos y prioridades para una selección de áreas de actuación” (capítulo 5). En concreto, el documento selecciona tres áreas: el sector Isla Canela-Isla Cristina (H-1), el sector La Antilla-El Portil (H-2), y el sector Punta Umbría-Mazagón (H-3), mientras que el resto del litoral queda a expensas de la elaboración del *PDTC de Doñana y su Entorno* (véase mapa en la página anterior).

4.2. El Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva (1986)

El *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva* lo elabora a principios de 1986 la empresa de ingeniería Agua y Estructuras S.A. (Ayesa), a instancias de la antigua Dirección General de Ordenación y Promoción del Turismo, adscrita a la entonces Consejería de Economía y Fomento de la Junta de Andalucía. Se trata del primer documento de planificación turística dedicado exclusivamente al sector oriental de la costa (municipios de Almonte, Palos de la Frontera y Moguer) y se plantea como objetivo principal “la determinación de la potencialidad turística de la zona y la definición de su problemática (medio ambiental, poblacional y turística) de cara a la programación y ordenación de la actividad turística” (pág. 0.1). A pesar de que en el título del documento aparezca el término “plan”, parece más oportuno considerarlo como un estudio de planificación turística con propuestas indicativas, que un documento con pretensiones normativas, carácter que sí tendrá el *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno (PDTC de Doñana)*, que saldrá a la luz pocos meses después.

Desde el punto de vista metodológico, el *Plan Turístico* se organiza en dos fases. Una primera fase descriptiva, en la que se toma contacto con la problemática objeto de estudio y “se condensa una base informativa de datos que se procesarán posteriormente”; y una segunda fase propositiva, en la que “se diagnóstica y evalúa la realidad del área Doñana-Huelva”, se fijan una serie de objetivos generales y particulares, se plantean diversas alternativas de desarrollo turístico para el área y, finalmente, se concluye con una “propuesta de ordenación territorial urbano-turística concreta” (págs. 0.3 y 0.4).

La organización de los contenidos del estudio es fiel reflejo de la metodología descrita y se aprecia claramente una estructura que sigue el esquema información-diagnóstico-propuestas. El estudio comienza con dos capítulos descriptivos que recogen tanto la información territorial y urbanística, como la información turística sobre el área, a los que sigue un interesante apartado informativo sobre el Algarve, principal referente de desarrollo turístico para la costa onubense según los autores del documento. De hecho, el capítulo de diagnóstico se centra en gran medida en el establecimiento de una comparación entre la situación turística del Algarve y la de la costa de Huelva, identificando similitudes, diferencias y los principales estrangulamientos que sufre el litoral onubense en relación con las favorables condiciones y resultados que presenta el destino portugués, a juicio de los autores.

En los capítulos finales se exponen las diferentes alternativas de desarrollo turístico posibles para la costa onubense y se opta finalmente por una propuesta de ordenación urbano-turística concreta que ofrece un nivel de detalle apreciable. Las alternativas que se plantean para el litoral objeto de estudio son básicamente cuatro, cuyos contenidos se exponen sintéticamente a continuación.

La alternativa primera, que tiene como referencia los planteamientos expuestos en el avance del *PDTC de Doñana y su Entorno*, se basa en la idea de “corregir y potenciar constructivamente los centros existentes: Mazagón y Matalascañas, centralizando aún más en ellos la oferta y las actividades turísticas” (pág. 5.3.). Para el núcleo de Mazagón se plantea su recuperación ambiental y urbanística y su revitalización como centro turístico residencial de ámbito regional y nacional; mientras que para Matalascañas se propugna su potenciación como centro turístico, cultural y científico de carácter regional, nacional e internacional, objetivo que pretende conseguirse me-

dian­te la creación de un complejo científico-técnico de proyección internacional²², el aumento de la oferta de alojamientos turísticos y el incremento de la dotación de equipamientos urbanos. En contraste, para el tramo costero comprendido entre Mazagón y Matalascañas, se propone mantenerlo, de momento, libre de infraestructuras turísticas de alto impacto territorial.

La alternativa segunda, caracterizada según el documento por su “marcado carácter social y respeto ecológico”, plantea la posibilidad de fomentar un “turismo que ofrezca equipamientos confortables, pero asequibles económicamente, a las poblaciones cercanas con nivel de vida aún modesto, que no pueden abordar grandes desplazamientos” (pág. 5.18). Entre las principales líneas de actuación que se proponen estaría el desarrollo de una estructura alojativa dirigida a los sectores bajos y medios de la sociedad (hoteles de una a tres estrellas, campings, residencias sociales, alojamiento en casas particulares, etc.), la puesta en valor de las áreas forestales existentes mediante la implantación de equipamientos de ocio y deportivos, y la apuesta por un desarrollo turístico en profundidad frente a la opción lineal costera. Esta alternativa no responde a un enfoque urbanístico concreto, sino más bien a criterios sociales que tratan de dar respuesta a las necesidades de ocio y turísticas de amplias capas de población de los núcleos cercanos²³.

Cuadro 9.8. Resumen de las cuatro alternativas propuestas en el *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva*.

<p>Alternativa 1. “Política centralista”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basada en el PDTC de Doñana de 1985 • Enfoque urbanístico • Potenciación constructiva de los centros urbanos existentes: Mazagón y Matalascañas • Centralización de oferta y actividades turísticas 	<p>Alternativa 2. “Política socializadora-ecológica”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posibilitar el desarrollo de un turismo social y popular • Puesta en valor de áreas forestales mediante equipamiento urbano deportivo
<p>Alternativa 3. “Política de compromiso”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combinación de alternativas 1 y 2 • Enfoque urbanístico • Integración franja costera-interior rural mediante el desarrollo de nuevas ciudades • Actuaciones de mejora en Mazagón y Matalascañas 	<p>Alternativa 4. “Propuesta de planificación integral del turismo”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enfoque urbanístico • Desarrollo de nuevos asentamientos costeros entre Matalascañas y Mazagón • Cinturón ecológico alrededor de Huelva y su zona de influencia • Replanificación de Mazagón y Matalascañas • Ordenación del litoral en profundidad

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva*.

La alternativa tercera, que trata de conjugar en cierta medida las dos anteriores, defiende la creación de nuevos centros urbano turísticos en la franja costera que traten de integrar tanto la oferta turística litoral, como los recursos del interior y las actividades tradicionales

22 La promoción y titularidad de este centro correspondería a la Junta de Andalucía, con apoyo y patrocinio del Consejo de Europa, Naciones Unidas (PNUMA), CSIC, INIA, ICONA, Universidad de Sevilla, etc. El complejo se organizaría en áreas específicas que desarrollarían trabajos de investigación y formación, con alta participación de investigadores y becarios extranjeros. Lo interesante de esta idea es que en ella puede verse el germen de lo que más tarde será la propuesta de creación del Centro Internacional de Estudios y Convenciones Ecológicas y Medioambientales (CIECEMA), proyecto que finalmente ha derivado en un centro de congresos y exposiciones ubicado en unas antiguas bodegas del siglo XIX rehabilitadas en el núcleo de Almonte, cuyo ayuntamiento gestiona dicho equipamiento.

23 Llama la atención el discurso planteado en apoyo de esta alternativa, pues se afirma que “en lugar de potenciar la costa con un fin únicamente mercantil, que lleva a poner en venta los emplazamientos más solicitados (“primera línea de playa”, “vistas al mar”) destinados a una minoría acomodada, sería bueno dar prioridad al desarrollo del turismo popular. En suma, en lugar de ser una concepción materialista y especulativa de la ordenación, esta es una concepción mucho más humanista y más socializante” (pg. 5.20).

como la pesca. Esas “nuevas ciudades” habrían de desarrollarse a partir de un planeamiento abierto, coordinado y participativo, en donde se contemplen soluciones públicas y privadas conjuntamente. Con respecto a los núcleos turísticos existentes, Mazagón y Matalascañas, esta alternativa propone actuaciones de mejora interior y un nuevo planeamiento que limite las iniciativas de expansión de estos centros.

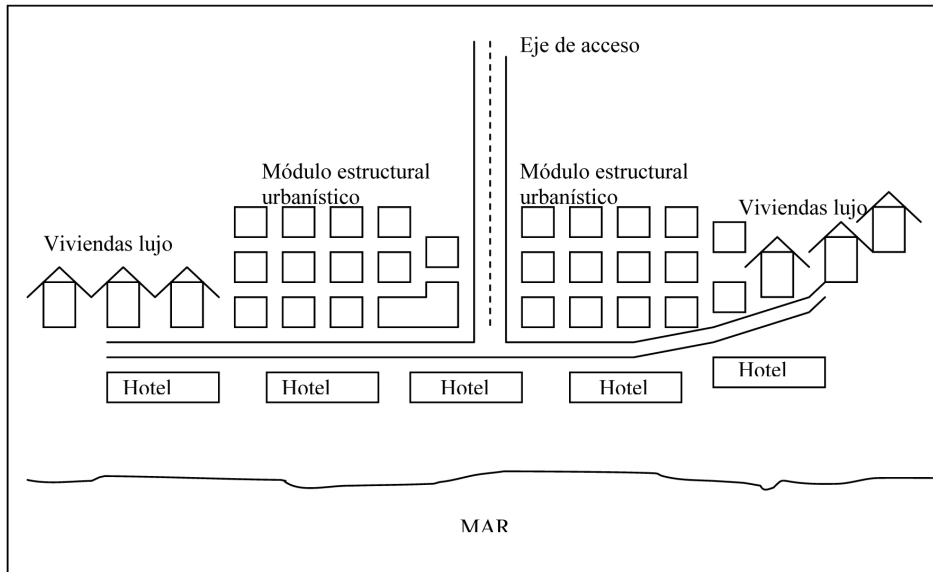
Por último, la cuarta alternativa, denominada “propuesta de planificación integral del turismo”, consiste en la definición e implementación de un esquema de planificación en el que participen todos los agentes implicados (administración, inversionistas y comunidad local); un esquema que se basa en el diseño de planes turísticos flexibles y abiertos y en un esfuerzo continuo de coordinación entre las actuaciones públicas y privadas. El documento se decanta por esta última alternativa, considerada como la más novedosa frente al carácter tradicional de las tres primeras²⁴, la cual se plasma en una propuesta de ordenación turística eminentemente territorial y urbanística, cuyos principales contenidos son los que a continuación se exponen:

- La actuación primordial contempla la creación de nuevos asentamientos entre Mazagón y Matalascañas, concebidos como ciudades planificadas que se desarrollarían a partir del eje constituido por la carretera del litoral, en cuyos extremos se encuentran los dos núcleos citados.
- Se plantea como criterio básico de actuación la ordenación del litoral en profundidad, teniendo en cuenta las necesidades de la región en su totalidad y no sólo las de los municipios de la banda costera.
- Con respecto a Mazagón y Matalascañas, se propone en primer lugar solucionar sus problemas de estructura urbana, infraestructuras y equipamientos, y en segunda instancia replanificar los núcleos en función de una visión integradora de todo el litoral.
- Se plantea la creación de un cinturón ecológico alrededor de Huelva y su zona de influencia, y la delimitación de una zona de parque en relación al Coto de Doñana.
- Finalmente, se propone la construcción de un aeropuerto en la inmediaciones de Huelva o la creación de vías rápidas de acceso a la costa desde los aeropuertos de Sevilla y Jerez.

Quizá uno de los aspectos más interesantes del plan sea el nivel de concreción que alcanza la propuesta, puesto que se llega a describir con detalle la estructura urbana que han de tener las nuevas ciudades a desarrollar, pese a la ausencia de carácter normativo. Se plantea la creación de nuevos asentamientos en torno al cruce de dos ejes perpendiculares entre sí: un eje principal perpendicular a la costa, que facilitaría el acceso a la ciudad desde el interior o la carretera litoral, y un eje secundario costero, que estructuraría la ciudad en sentido este-oeste. El cruce de los dos ejes da lugar a una trama urbana ortogonal, denominada “modulo estructural urbanístico”, conformada por piezas de suelo urbanizable de 80 x 80 metros y apoyada en una infraestructura racionalizada. En este módulo se localizarían las múltiples actividades y usos propios de una ciudad de densidad media.

24 El propio plan califica a la primera alternativa como propia de una política centralista (debido a su procedencia del *PDTC de Doñana*), a la segunda como ejemplo de una política excesivamente “socializadora-ecológica” y a la tercera como una opción de compromiso, ya que intenta conjugar las dos primeras.

Figura 9.1. Croquis de la estructura urbana de las nuevas ciudades turísticas a implantar en la costa según el *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva*.



Fuente: elaboración propia a partir del *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva*.

La segunda pieza importante de la ciudad la compone la zona de viviendas unifamiliares y residencias, localizada sobre el eje secundario que estructura la ciudad longitudinalmente. En esta zona se ubicarían las urbanizaciones y complejos habitacionales de lujo, con equipamientos de ocio y deportivos y grandes espacios verdes cerca del mar, siguiendo siempre patrones internacionales de alta calidad territorial y urbanística.

El tercer sector que conforma la nueva ciudad es la zona de edificaciones turísticas frente al mar, en la que se localizaría preferentemente la oferta hotelera. Estos edificios estarían recostadas sobre el acantilado, sin exceder el nivel máximo que marcan las dunas y habrían de facilitar la implantación de paseos peatonales recreativos en el área de dunas y paseos marítimos en la banda más cercana a la línea de costa.

Como puede apreciarse, el *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva* puede calificarse como un documento interesante, innovador y creativo, pero demasiado alejado de la realidad. A pesar de la valiosa labor informativa y de diagnóstico realizada, las propuestas se ajustan poco a las posibilidades y capacidades reales de actuación sobre el territorio turístico litoral, puesto que más que dirigirse a reordenar procesos y plantear nuevas actuaciones puntuales, el documento se fija como objetivo la creación de un nuevo conjunto de asentamientos ubicados sobre la banda costera, planteamiento sin duda bastante pretencioso y difícil de materializar.

Por lo tanto, puede concluirse que fueron pocas las propuestas que llegaron a concretarse, en especial las referidas a la creación de nuevos asentamientos turísticos entre Matalascañas y Mazagón, la apuesta por la ordenación del litoral en profundidad, o la idea de construir un aeropuerto provincial. En cambio, sí se tendrá en consideración la propuesta de reordena-

ción de los núcleos de Matalascañas y Mazagón, y la idea de proteger áreas en torno a Huelva capital y alrededor del Parque Nacional (tal y como lo demuestra la posterior declaración del Parque Natural de las Marismas del Odiel y del Parque Natural de Doñana).

4.3. El Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana (1986)

Si el documento sobre el sector oriental de la costa resulta interesante, en ocasiones hasta ameno (si es que se admite la utilización de este calificativo en un trabajo de investigación de estas características), no se puede decir lo mismo del *Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana*. Este plan, que data de la misma fecha que el anterior (1986), es otro de los encargos del Laboratorio de Planificación Turística a la empresa consultora Auxini, la cual lleva a cabo un enorme trabajo de recopilación de información, que queda muy descompensado si se compara con la parquedad y superficialidad de las propuestas planteadas. El trabajo consta de tres volúmenes, dos de carácter informativo, muy extensos y prolijos, que albergan los típicos contenidos que se observan en los capítulos informativos de otros planes o estudios²⁵, y un tercero de naturaleza propositiva, bastante exiguo y pobre en comparación con el esfuerzo realizado en los dos primeros volúmenes. En este último tomo, denominado “Alternativas y propuestas”, destacan básicamente cuatro ideas en relación al futuro desarrollo turístico del litoral occidental onubense:

- La primera propuesta, que es la más trascendente desde el punto de vista territorial y sectorial, es la creación a largo plazo de 40.000 plazas de alojamiento turístico, pero no se concreta ni la localización exacta de las mismas, ni la programación temporal de su ejecución.
- En segundo lugar destaca la propuesta de intervención sobre los núcleos turísticos de Isla Canela, La Antilla y El Portil, en el sentido de mejorar su situación urbanística y turística, pero tampoco se plantean actuaciones concretas, detalladas, sobre esos núcleos, sino que simplemente se subraya la necesidad de actuar sobre ellos para mejorar su estado actual y sus resultados turísticos.
- En tercer lugar destaca la propuesta de aprovechar las potencialidades que presenta el turismo verde en este ámbito, debido a la presencia de espacios naturales de indudable valor que ofrecen la posibilidad de observar una rica avifauna.
- En última instancia, se ponen de manifiesto las posibilidades de éxito que podría tener el desarrollo de un conjunto de equipamientos y actividades deportivas que pudiese atraer a una demanda especializada. En este sentido se propone la creación de equipamientos como campos de golf y puertos deportivos, y la potenciación de actividades como los paseos a caballo, los paseos fluviales e incluso los aéreos.

Los principales déficits de este documento, cuales son la pobreza de sus planteamientos propositivos, la ausencia de pretensiones normativas o la propia debilidad de su aparato me-

25 El primer volumen se compone de los siguientes capítulos: 1. Introducción y metodología; 2. Características físico-naturales; 3. Población; 4. Sectores económicos; 5. Infraestructuras. Los apartados correspondientes al segundo volumen son: 6. Planeamiento y soporte urbano; 7. Régimen del suelo y dominio público; 8. Recursos turísticos y equipamientos; 9. Alojamiento y usuarios turísticos.

todológico²⁶, son cuestiones que quedarán resueltas en gran medida por las aportaciones de un nuevo instrumento: el *Avance de Ordenación del Litoral de Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya, Punta Umbría e Isla de Saltes (Huelva)*.

4.4. El Avance de Ordenación del Litoral de Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya, Punta Umbría e Isla de Saltes (Huelva) (1987).

Este documento, encargado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes a la consultora Estudios, Proyectos y Planificación S.A. (EPYPSA), se concluye a finales de 1986 y responde a la necesidad de la Junta de Andalucía de asumir y ejercer en profundidad las competencias sobre ordenación litoral²⁷. En este sentido, el avance se plantea como objetivo general “elaborar una propuesta de ordenación de los espacios costeros”, propuesta que se dirige principalmente a “resolver la articulación entre la fachada marítima y el dominio público marítimo terrestre, y los espacios y actividades terrestres del borde costero” (pág. 3). Esto implica una atención especial a la implantación y el desarrollo de las actividades turísticas, en cuanto que son protagonistas de parte importante de los procesos de transformación territorial que el avance pretende encauzar y ordenar.

Desde el punto de vista metodológico, el *Avance de Ordenación del Litoral* ofrece una estructura mucho más completa y coherente que el *Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana*. El documento comienza con un apartado introductorio en el que se plantean sus objetivos básicos y se justifica la necesidad de su realización²⁸, al que siguen dos capítulos informativos que tienen un carácter eminentemente selectivo y operativo, sin las pretensiones de exhaustividad que se apreciaban en el citado *Plan Turístico del Litoral*. El primer volumen del avance continúa con un capítulo de diagnóstico, denominado “Principales conflictos y procesos” y finaliza con otro en el que se definen los “Objetivos y criterios de articulación territorial de la costa occidental onubense”, donde se plasman las grandes líneas de actuación territorial y turística a seguir en ese sector del litoral.

En el segundo volumen del avance, denominado “Ordenación”, se plantean una serie de actuaciones a realizar en cada uno de los municipios, que alcanzan un alto grado de concreción y detalle, tal y como lo demuestran algunas de las propuestas que posteriormente se citarán. El tercer y último volumen ofrece una propuesta previa, apoyada en planos y bocetos de ordenación, para la solución de algunos de los más significativos problemas de borde existentes sobre la fachada marítima de la costa occidental onubense.

26 Debilidad en cuanto que el plan no explicita ni los objetivos perseguidos, ni la metodología utilizada para su elaboración, sino que se limita al desarrollo de un enorme despliegue informativo, seguido de un conjunto insuficiente de propuestas, partes que además no guardan una relación directa y causal entre sí.

27 Estas competencias, reconocidas en el artículo 13.8 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, fueron traspasadas a la Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía mediante el decreto 245/83. En cumplimiento de tales competencias, el citado organismo dictó la orden de 13 de noviembre de 1985 para la elaboración de un *Avance de Ordenación del Litoral*, concebido como instrumento técnico de apoyo al denominado “Programa de Planeamiento Litoral”.

28 De esta forma se expresa en palabras del propio documento: “la organización de la costa occidental onubense demanda la realización de ciertos ajustes funcionales, pero sobre todo requiere de un ordenamiento director que canalice mejor los importantes procesos de transformación que se están produciendo y que se intensifican a corto plazo” (pg. 3).

Como puede observarse, el esquema metodológico del avance presenta un recorrido completo y coherente, que parte de una introducción y una memoria informativa de carácter selectivo, continúa con un diagnóstico y la definición de una serie de objetivos y criterios generales de actuación, para finalizar con una memoria de ordenación o propositiva y, lo que es más original, la concreción gráfica de algunas de las propuestas planteadas en la fase de ordenación.

Es importante diferenciar entre criterios de actuación territorial y turística, y propuestas detalladas de ordenación, ya que los primeros conforman las grandes líneas maestras de intervención planteadas para el litoral, mientras que las segundas constituyen las medidas concretas a ejecutar en cada uno de los ámbitos municipales que componen el territorio costero. Entre los criterios de actuación planteados destaca fundamentalmente el que opta por “apoyar las nuevas promociones a realizar sobre actuaciones urbanísticas ya existentes, con diverso grado de desarrollo, orientando en todo caso los nuevos centros hacia realizaciones turísticas que supongan un cambio cualitativo en la oferta actual del área” (pág. 42). En este sentido, se propone la creación de un nuevo gran centro turístico en Isla Canela, reformulando el proyecto original del CITN y orientándolo hacia un modelo que favorezca la formación de una nueva imagen turística de la zona; también se contempla la posibilidad de crear un eventual segundo centro turístico en el entorno próximo, que sólo se justificaría si conlleva la captación de nuevos mercados turísticos y si se asegura su integración en el medio natural circundante²⁹.

Además de estos criterios generales de actuación, el avance ofrece una serie de propuestas concretas de intervención a escala municipal que, como ya se decía antes, presentan un nivel de detalle importante. Así se pueden observar más de treinta propuestas, entre las que se pueden citar algunas a título ilustrativo, como la rehabilitación de las fachadas marítimas oeste y sur de Ayamonte, la realización del un plan especial de protección y ordenación de los pinares y el litoral de Isla Cristina, la regeneración ambiental y el proyecto de urbanización del suelo urbanizable no programado de Urbasur, el proyecto y obra del paseo marítimo peatonal de La Antilla, la realización de los planes especiales de reforma interior de El Rompido y El Portil, la rehabilitación del frente costero y la ribera de El Rompido, el plan especial de protección y rehabilitación de los espacios costeros de Punta Umbría, o el proyecto y obra de la primera fase del paseo marítimo de esa misma localidad.

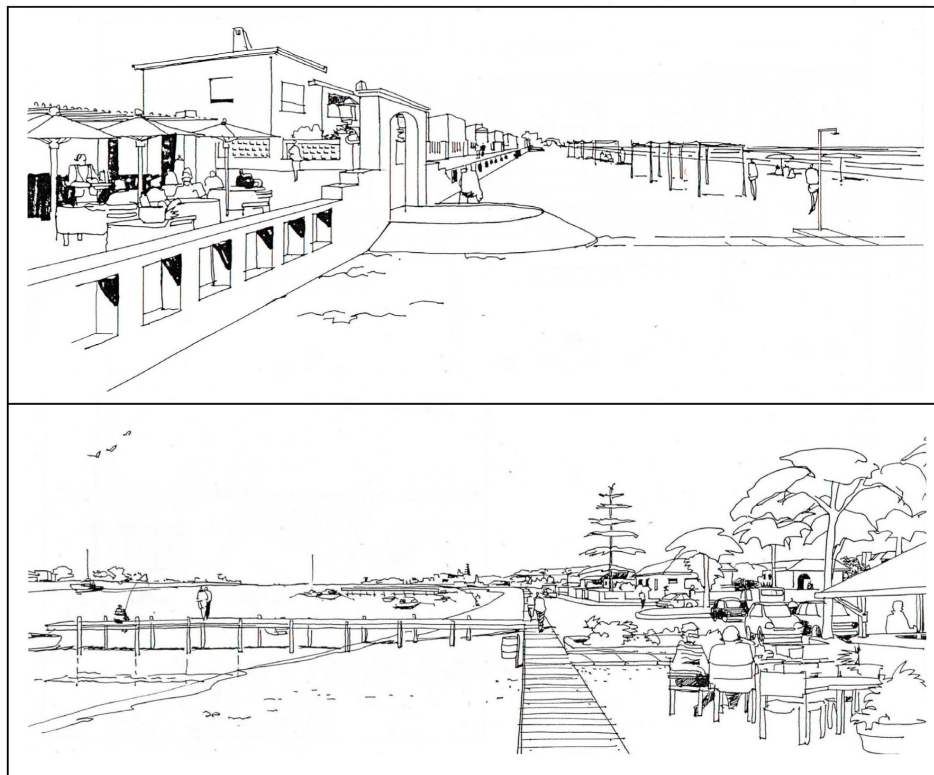
Este conjunto de medidas, para algunas de las cuales se ofrece el esbozo gráfico de un posible proyecto (véase la página siguiente), confirma el enorme interés de este documento para investigadores y planificadores, y pone de manifiesto sus principales valores: su enfoque territorial y la consideración integral del espacio costero. Una concepción que no centra su interés en las potencialidades económico-productivas del mismo, sino que atiende a los valores, actuaciones, conflictos y necesidades de índole territorial, por encima de los intereses sectoriales³⁰. De tal modo puede afirmarse que este documento inaugura, desde una perspectiva

29 Esa sensibilidad ambiental se manifiesta también en los restantes criterios de actuación planteados, que van desde la decisión de crear un parque rural litoral entre Punta Umbría y El Portil, hasta el apoyo a rigurosas medidas de conservación para los complejos marismos, los espacios forestales y los enclaves altamente singulares, como los enebrales de Punta Umbría, la laguna de El Portil y la fecha de El Rompido.

30 No en vano se trata del primer documento, de los analizados hasta el momento, elaborado por un organismo con competencias sobre política territorial, en concreto la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Se ha de subrayar que los anteriores instrumentos analizados habían sido producidos por organismos sectoriales del ramo económico,

autonómica, los trabajos de ordenación territorial sobre ámbitos litorales, tarea que sin duda conlleva una especial atención a la planificación y ordenación de las actividades turísticas.

Figura 9.2. Bocetos de las propuestas de ordenación del paseo marítimo de La Antilla y del frente costero de El Rompido.



Fuente: *Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana*.

Por lo que se refiere al grado de materialización de las propuestas, hay que señalar que las repercusiones reales del avance fueron limitadas, ya que se trata de un documento que nunca fue tramitado ni, por lo tanto, aprobado. A pesar de ello, existen determinadas operaciones que fueron ejecutadas sin dilación, como la protección y ordenación de los pinares de Isla Cristina; mientras que otros proyectos tardaron mucho más en concretarse, caso del paseo marítimo de La Antilla; por último, no se pueden obviar las propuestas que nunca fueron materializadas, como el plan especial de protección y rehabilitación de los espacios costeros de Punta Umbría.

Frente a ese escenario desigual, en cuanto al grado de ejecución de las propuestas, el logro más importante del documento es que consiguiera imponer su principal criterio de actuación territorial y turística: que las nuevas promociones turísticas se localicen en núcleos ya

ya fuesen de rango estatal (Ministerio de Economía) o autonómico (Consejería de Economía o Consejería de Transporte, Comercio y Turismo).

existentes o en sus alrededores, optando de esta forma por el reforzamiento o la reorientación de los mismos, frente a la creación de nuevos centros urbano turísticos exentos.

4.5. La Actualización de los Planes Turísticos Territoriales. Río Guadiana-Río Guadalquivir (1993)

La realización del documento titulado *Actualización de los Planes Turísticos Territoriales. Río Guadiana-Río Guadalquivir*, encargado por la Dirección General de Turismo de la Consejería de Economía a la empresa consultora Estudios y Proyectos Clave S.L., se plantea como objetivo revisar los dos planes turísticos elaborados para la costa de Huelva a mediados de los años ochenta: el *Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbría-Río Guadiana* y el *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva*.

La justificación de la actualización se fundamenta en la existencia de dos tipos de circunstancias que aparecen de forma coetánea y que plantean un nuevo escenario, y no poca incertidumbre, en relación al futuro desarrollo turístico de la costa:

- En primer lugar, unas circunstancias de naturaleza jurídica e institucional, objetivas y fuertemente condicionantes, cuales son la anulación de parte importante del *PDTC de Doñana y su Entorno* mediante sentencia firme del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA), y la posterior realización de un *Dictamen sobre Estrategias de Desarrollo Socioeconómico Sostenible en el Entorno de Doñana* por parte de una comisión internacional de expertos nombrada al efecto³¹; o la elaboración del primer plan de desarrollo turístico regional, el *Plan de Desarrollo Integral del Turismo de Andalucía (Plan DIA)*, que servirá de marco general para la implementación de una política turística regional y su coordinación con otras políticas con incidencia sobre el sistema turístico andaluz;
- Y, en segundo lugar, otras circunstancias de carácter más subjetivo y debatible, como la constatación por parte de la administración regional del estancamiento de los principales proyectos turísticos existentes; la indefinición de las orientaciones estratégicas de futuro y la consecuente confusión de expectativas para la zona; o el excesivo sesgo residencial del modelo de desarrollo turístico dominante (aspectos éstos que se destacan en la introducción del documento).

En definitiva, el propósito de esta actualización es tener en consideración la aparición de nuevas circunstancias y condicionantes que hacen imprescindible el replanteamiento de las propuestas y determinaciones de los documentos de planificación turística anteriores. En este sentido, destacan dos elementos novedosos y principales en el diagnóstico, como son, en primera instancia, la consideración del agotamiento del modelo turístico tradicional basado en el desarrollo inmobiliario y de la oferta no reglada y, en segunda instancia, el reconocimiento de la existencia de un montante excesivo de suelo clasificado como urbanizable y con vocación residencial³².

31 A estos aspectos se les prestará especial atención en el próximo epígrafe, donde se analizarán los principales documentos de planificación territorial y socioeconómica de Doñana y su entorno, elaborados a finales de la década de los ochenta y principios de los noventa: el *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno* y el *Dictamen sobre Estrategias de Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana*.

32 De hecho, el documento ofrece al final dos anexos informativos que se corresponden con esas claves interpretativas, uno relativo al mercado inmobiliario en la costa de Huelva y otro referido a los grandes proyectos de urbanización existentes para este litoral.

Partiendo de estas premisas, el documento se plantea una serie de orientaciones estratégicas que se dirigen en tres direcciones: la ambiental, la urbanística y la sectorial. Desde el punto de vista ambiental, se advierte que “el elemento diferencial de la costa de Huelva es su entorno natural”, por lo que en el futuro habría que fortalecer “la combinación de turismo litoral y ambiental”. Desde el punto de vista urbanístico se plantea la necesidad de “acabar con la negativa tradición de actuación mediante grandes proyectos y propiciar la intervención mediante proyectos de dimensiones sensiblemente inferiores... que impliquen una baja densidad de ocupación urbanística y espacios ordenados y bien dotados de infraestructuras y equipamientos”. Desde la perspectiva sectorial se defiende la necesidad de “diversificar la oferta turística” y “desarrollar actividades recreativas complementarias”, especialmente en las nuevas actuaciones en marcha o en proyecto, ya que éstas, y no los núcleos tradicionales, habrán de ser “la base para las estrategias de desarrollo turístico futuro” (pág. 120).

Por último, en relación al planteamiento de propuestas, la actualización confirma su carácter de documento de análisis y sobre todo de reflexión, más que su intención planificadora y normativa, puesto que se preocupa más por ajustarse al marco de los programas de actuación establecidos en el *Plan DLA*³³, que por profundizar en los propios contenidos sustantivos de las propuestas. De hecho, las propuestas tienen un carácter excesivamente general y poco concreto, dejándose su desarrollo posterior en manos de nuevos instrumentos que en el futuro puedan emanar del *Plan DLA*.

Sirvan como ejemplo de estas afirmaciones la propuesta de ordenación turística del territorio (vinculada al programa 2 del *Plan DLA*), que propugna un “modelo de implantación de las actividades turísticas en el territorio que facilite la integración y articulación territorial y la convivencia con los espacios protegidos” (pág. 122); o la propuesta de regulación de la oferta no reglada (vinculada al programa 3 del *Plan DLA*), que persigue “el deslinde claro entre oferta no reglada y oferta profesional de calidad y con garantías” (pág. 123).

33 En concreto, se plantean propuestas vinculadas a los siguientes programas del Plan DIA: programa 2 (ordenación turística del territorio), programa 3 (regulación de la oferta no reglada), programa 5 (modernización y diversificación de la oferta), programa 6 (mejora de la accesibilidad por carretera), programa 8 (mejora de los servicios públicos de uso cotidiano), programa 9 (mejora de los entornos turísticos urbanos), programa 10 (profesionalización del sector) y programa 15 (desarrollo de centrales de reserva).

Cuadro 9.9. Síntesis de las propuestas planteadas y su encaje en los programas del Plan DIA.

Propuestas del documento	Programa del Plan DIA
<ul style="list-style-type: none"> ■ Integración y articulación territorial del ámbito ■ Convivencia con los espacios protegidos ■ Ordenación urbanística de los territorios municipales 	Programa 2. Ordenación turística del territorio
<ul style="list-style-type: none"> ■ Distinción clara entre oferta reglada y no reglada 	Programa 3. Regulación de la oferta no reglada
<ul style="list-style-type: none"> ■ Modelo de calidad hoteles de 3 estrellas ■ Modelo de calidad conjunto vacacional turístico ■ Modelo de calidad oferta turística recursos naturales 	Programa 5. Modernización y diversificación de la oferta
<ul style="list-style-type: none"> ■ Conversión en autovía del tramo Huelva-Ayamonte 	Programa 6. Mejora de la accesibilidad por carretera
<ul style="list-style-type: none"> ■ Actuaciones sobre playas, señalizaciones, transporte público, equipamientos públicos, etc. 	Programa 8. Mejora de los servicios públicos de uso cotidiano
<ul style="list-style-type: none"> ■ Planes de reforma interior para ordenar situaciones de caos urbanístico ■ Regeneración núcleos tradicionales e implantación de nuevos atractivos 	Programa 9. Mejora de los entornos turísticos urbanos
<ul style="list-style-type: none"> ■ Acciones de formación ■ Especial atención tratamiento de segmentos cualificados de la demanda 	Programa 10. Profesionalización del sector
<ul style="list-style-type: none"> ■ Puesta en marcha de central de reservas para apoyar el producto con una comercialización ágil y competitiva, que no se limite solo a la gestión de alojamientos 	Programa 15 Desarrollo de centrales de reservas

Fuente: elaboración propia a partir de la *Actualización de los Planes Turísticos Territoriales. Río Guadiana-Río Guadalquivir*.

No obstante la escasa profundidad e insuficiente concreción de las propuestas finales que ofrece el documento, hay que reconocer su valor en cuanto que labor de revisión y actualización de instrumentos anteriores y, lo que es aún más importante, en cuanto que esfuerzo de reflexión y diagnóstico renovados. Una renovación que tiene como punto de partida las nuevas circunstancias que se dan en relación a las posibilidades de desarrollo turístico del litoral, en especial en lo que respecta al sector oriental de la costa o ámbito de Doñana, cuya planificación territorial y socioeconómica pasará por diversas vicisitudes a finales de la década de los ochenta y principios de los noventa.

5. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y LA ORDENACIÓN DE LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS EN DOÑANA Y SU ENTORNO

Parece justificable dedicar un epígrafe de este capítulo al análisis de los instrumentos de planificación territorial y socioeconómica formulados para Doñana y su entorno próximo, a la vista de la fuerte personalidad y los especiales requerimientos de ordenación de este ámbito, y a la vista de la entidad y trascendencia de los documentos elaborados en relación al mismo, en especial el *Plan Director Territorial de Coordinación* y el *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos*.

5.1. El Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno (1988)

La necesidad de definir una serie de estrategias territoriales y socioeconómicas que superasen los estrictos límites del Parque Nacional y que incidiesen en la imprescindible articulación respetuosa entre el Parque y su entorno, es un objetivo que se remonta a finales de la década de los setenta. Ya en la Ley 91/1978, de 28 de diciembre, sobre el Régimen Jurídico del Parque Nacional de Doñana se establecía, en una disposición adicional, “la necesidad de elaborar un plan director territorial de coordinación de la comarca de Doñana”, con la doble finalidad de prevenir y corregir las acciones localizadas en su entorno que pudieran repercutir negativamente en el Parque Nacional y de determinar los usos a que debiera destinarse el suelo del entorno, en orden a la promoción de actividades socioeconómicas compatibles con la conservación de Doñana.

No será hasta mediados de la década de los ochenta cuando comience a materializarse lo establecido en esa disposición, en virtud del Decreto 204/1984, de 17 de julio, por el que se acuerda la formulación del *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno* (más conocido como *PDTC de Doñana*). En dicho decreto se subraya que el PDTC habrá de elaborarse y aprobarse conforme a los términos expresados en el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1976, en el que se establece con claridad el concepto, la finalidad y los contenidos de esta figura de planeamiento³⁴. Será la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía el organismo encargado de su elaboración, en concreto la Dirección General de Urbanismo y el Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la citada Consejería (CETU), que contarán con la asistencia técnica de la empresa consultora EPYPSA S.A. La complejidad de la tarea hará que el conjunto de trabajos conducentes a la elaboración del PDTC se extienda a lo largo de casi cuatro años, hasta su definitiva aprobación por parte del Gobierno Andaluz mediante el Decreto 181/1988 de 3 de mayo.

El *PDTC de Doñana* recogerá y reformulará las finalidades establecidas en la Ley 91/1978 para este instrumento y se planteará dos objetivos principales, cuales son “asegurar la mejor conservación del Parque Nacional de Doñana, a través de una ordenación de usos del territorio y sus recursos que no comporte impactos degradantes para los ecosistemas del Parque” y “establecer una ordenación de usos y una promoción de actividades que permitan concretar las posibilidades de desarrollo socioeconómico, y que contribuyan por tanto al logro de mejores condiciones generales de vida” (pág. 15). Con la consecución de estos dos objetivos se pretende dar solución a los cuatro grandes asuntos o temas clave que se subrayan en el diagnóstico territorial y socioeconómico que se realiza del ámbito: la gestión del agua en sus aspectos cuantitativos y cualitativos, el uso público y la gestión ambiental en espacios de interés ecológico y paisajístico, la accesibilidad en el entorno del parque y, por último, la ordenación y promoción del desarrollo turístico.

34 En el artículo 9 del capítulo III del Reglamento de Planeamiento de la citada Ley se establece que “los Planes Directores Territoriales de Coordinación podrán tener ámbito supraprovincial, provincial o comarcal” y en el artículo 10.2 se explicita que dichos planes “definirán un modelo de estructuración del territorio de acuerdo con las exigencias del desarrollo regional, que sirva de marco para la adecuada coordinación de las distintas acciones, planes y programas que tengan incidencia sobre dicho territorio, estableciendo sobre el mismo la distribución global de usos y actividades, las infraestructuras básicas, las áreas sujetas a limitaciones específicas, las medidas de protección del medio ambiente y aquellas otras determinaciones que sean necesarias para articular los Planes y Normas que lo desarrollen”.

Un aspecto especialmente destacable del *PDTC de Doñana* es el contexto político e institucional en el que surge, puesto que se elabora en un momento en el que el planeamiento urbanístico se ha generalizado en casi todos los municipios de Andalucía, acumulándose una sólida experiencia en este nivel, mientras que por el contrario, el planeamiento supramunicipal u ordenación del territorio apenas han sido abordados, o si lo han sido, de una forma tentativa o en relación a situaciones excepcionales.

La decisión de realizar el *PDTC de Doñana* implica una apuesta por la vigencia de este tipo de planes, tratando de reforzar la validez de sus fines y contenidos y la eficacia de sus determinaciones³⁵, al mismo tiempo que supone el ejercicio efectivo de las competencias en materia de ordenación del territorio por parte de la Comunidad Autónoma (R.D. 698/1979 y 1139/1984), demostrando de esta forma la capacidad de la administración andaluza para iniciar, elaborar y aprobar un instrumento de este tipo, con todo lo que ello conlleva desde el punto de vista legal. En este sentido, el PDTC surge como una figura de planeamiento establecida en la Ley del Suelo y como tal se constituye en norma de obligado cumplimiento para administraciones y particulares, tal y como recoge el artículo 9.1 de la citada Ley. Esa vinculación afecta de forma inequívoca al planeamiento urbanístico, que ha de someterse a la precedencia de los PDTC, determinación que se establece en los artículos 9.2 y 10.2 de la misma Ley³⁶.

En relación a la metodología seguida y la estructura de los contenidos, el documento sigue estrictamente lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley del Suelo y que se desarrolla de forma pormenorizada en el artículo 12 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico. De esta forma, el PDTC se compone de una introducción, en la que se indican el objeto, los contenidos y el ámbito de aplicación del plan³⁷, a la que sigue una síntesis de información y diagnóstico, una descripción y justificación de las determinaciones del plan y, finalmente, se detallan las “determinaciones sustantivas del plan director”, donde se distingue entre normas y directrices. En volúmenes adjuntos al plan se recoge la cartografía de ordenación relativa a las determinaciones sustantivas del PDTC y una serie de anexos informativos correspondientes a los trabajos de información y diagnóstico previos.

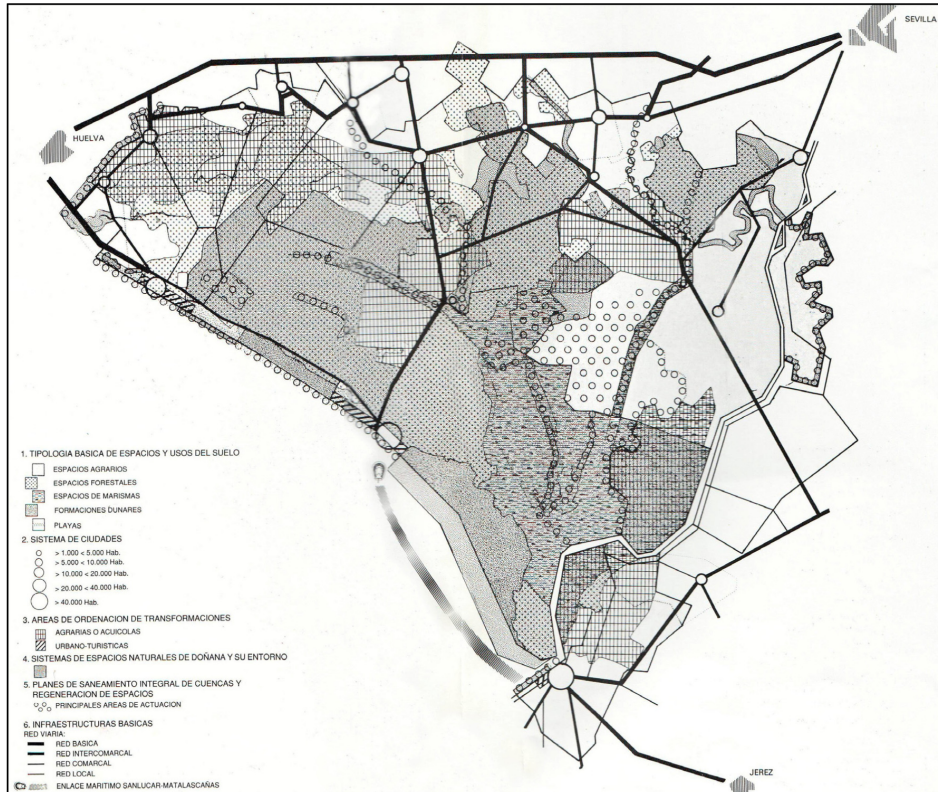
Si la metodología utilizada sigue lo prescrito en la Ley del Suelo, lo mismo ocurre en el caso de los contenidos o aspectos fundamentales que han de contemplar las determinaciones del plan, que también quedan claramente establecidos en la Ley, del modo en que se recogen en la primera nota a pie del presente epígrafe. De forma muy sintética, se puede decir que los contenidos fundamentales a los que ha de referirse el PDTC están en relación con dos aspectos básicos: la adecuada zonificación del territorio en función de los diferentes requerimientos de cada una de sus partes y la eficaz definición y fortalecimiento de las estructuras y sistemas territoriales necesarios para su funcionamiento.

35 Debe señalarse que el de Doñana será el único PDTC que se tramite y apruebe en España mientras tuvo vigencia dicha figura de planeamiento, lo cual es bastante ilustrativo de las dificultades técnicas y jurídicas que planteaba la elaboración y la aplicación de este instrumento.

36 El artículo 9.2. establece que los planes urbanísticos vigentes con anterioridad a la aprobación de un PDTC, deberán ser modificados en el plazo de un año en aquellos aspectos que colisionen con las determinaciones de este último; mientras que el artículo 10.2. obliga a que los planes urbanísticos futuros se adecuen a lo establecido en los PDTC, sin incurrir en contradicciones con los mismos.

37 Con respecto a esta cuestión, el *PDTC de Doñana y su Entorno* cuenta con la particularidad de considerar un ámbito de aplicación interprovincial, que abarca suelos de Huelva, Cádiz y Sevilla, circunstancia que no se da en ningún otro de los documentos analizados.

Mapa 9.4. Esquema de ordenación territorial propuesto en el PDTCT de Doñana.



Fuente: *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno*.

Los contenidos propositivos del PDTCT se estructuran en gran medida siguiendo esa doble orientación, distinguiéndose entre las directrices de ordenación de usos del territorio (relativas a la zonificación) y las directrices de ordenación del sistema urbano y de los sistemas infraestructurales básicos (en relación a las estructuras y sistemas territoriales). En ambos capítulos se encuentran determinaciones referidas al modelo de desarrollo turístico pretendido o con incidencia sobre el mismo, aunque es precisamente en el segundo de ellos, el que se centra en las estructuras y sistemas territoriales, donde aparece un epígrafe específico denominado “directrices de ordenación en relación al sistema de núcleos y asentamientos turísticos”. En este apartado se sintetiza el esquema general de desarrollo turístico propuesto para la zona³⁸, que se configura en torno a un amplio y diverso conjunto de elementos y propuestas entre los que destacan los siguientes:

38 La lista completa de elementos que conforman el esquema de desarrollo turístico lo componen: el complejo turístico de Matalascañas, el centro turístico residencial de Mazagón, las áreas de concentración de la oferta de campamentos de la Torre del Loro, Mazagón y Matalascañas, la ciudad monumental de Moguer, los conjuntos monumentales de El Rocío y La Rábida, los núcleos tradicionales de población de Palos, Moguer, Rociana, Almonte y Bollullos, los equipamientos de alojamiento hotelero de calidad singular (Parador de Mazagón, etc.), las áreas de adecuaciones en el medio rural (naturalísticas, recreativas, de alojamientos, culturales), los equipamientos de uso público del Parque Nacional, las áreas de interés cinegético, los circuitos turísticos básicos, los

- el elemento central del esquema es el núcleo de Matalascañas, que se concibe como un complejo turístico de proyección nacional e internacional, en torno al cual se organiza la estructura turística del área y sobre el que se concentrarán la mayor parte de las transformaciones previstas, entre las que destacan la realización de un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) para subsanar las grandes deficiencias en materia de infraestructuras y equipamientos, y la previsión de crecimiento del núcleo mediante el proyecto Costa Doñana³⁹.
- El núcleo de Mazagón se concibe como centro mixto residencial turístico, actualmente caracterizado por los escasos niveles de calidad urbanística y turística y para el que se proponen dos Planes Especiales, uno de espacios libres y equipamientos, que incluye la recuperación paisajística del frente costero, y otro de instalaciones alojativas alternativas, que persigue la ordenación de la oferta de campings localizada en el sector oriental de Mazagón.
- Los atractivos naturales del entorno de Doñana constituyen el tercer vértice del esquema de desarrollo turístico, programándose diversas actuaciones entre las que destacan la elaboración del un Plan Especial de infraestructuras y equipamientos naturalísticos y recreativos para los espacios naturales que rodean el Parque Nacional, la realización de un estudio sobre posibles alternativas de organización y gestión de actividades de turismo de naturaleza, el estudio de viabilidad del desarrollo de una nueva oferta alojativa de calidad y singular en el entorno de Doñana, o el proyecto de rehabilitación de los poblados forestales de la zona para usos turísticos y recreativos.

Este esquema de desarrollo turístico y las determinaciones planteadas para su consecución evidencian el interés que el PDTC muestra por la ordenación espacial de las actividades turísticas, como elemento integrante del modelo territorial deseable. Pero tampoco es menos cierto que el tratamiento de los aspectos turísticos tiene una importancia en cierta medida secundaria dentro del documento, por detrás de la atención prestada a la gestión de los recursos hídricos, los déficits infraestructurales o la ordenación del uso público y la gestión ambiental en espacios de interés ecológico y paisajístico.

itinerarios principales, los secundarios, los caminos rocieros de interés turístico y los itinerarios principales en el Parque Nacional de Doñana (págs. 216-219).

39 Complejo proyectado para la zona de ensanche de Matalascañas, que se localizaría en el Suelo Urbanizable No Programado (SUNP) comprendido entre la carretera de acceso a Torre la Higuera, la C-442 y la proyección del punto kilométrico 43 sobre la playa. A este proyecto nunca ejecutado, se le dedica una especial atención en anteriores capítulos de esta tesis doctoral, debido a su relevancia para comprender la posterior evolución turística del ámbito de Doñana.

Cuadro 9.10. Detalle del subprograma de turismo del PDTC de Doñana y comparación de su presupuesto con el de otros subprogramas.

Clave subprograma	Denominación	Presupuesto (millones ptas.)	Program. temporal	Organismo
AT-1	Programa de desarrollo turístico en el entorno de Doñana	8	1P	CEF
AT-2	Estudio de alternativas de organización y gestión del turismo de naturaleza	15	1P	CEF/IFA
AT-3	Estudio de viabilidad para el desarrollo de la nueva oferta hotelera de calidad singular en el entorno de Doñana	14	2P	CEF/IFA
AT-4	Proyecto de rehabilitación de poblados forestales para usos turísticos y recreativos	12	2P	IARA/COPT Aytos.Almon-te, Lucena y Moguer
AT-5	Estudios sobre nuevos desarrollos náutico-recreativos en el río Guadalquivir	10	2P	COPT/CEF
Presupuesto total del subprograma de turismo			59 millones pesetas	
Presupuesto del subprograma gestión espacios naturales			66 millones pesetas	
Presupuesto del subprograma de actividades agrícolas			527,5 millones pesetas	
Presupuesto del subprograma de planeamiento urbanístico			67 millones pesetas	
Presupuesto del subprograma de infraestructuras de comunicación			11.524 millones pesetas	

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno*.

Estas apreciaciones sobre el documento, han de completarse con el reconocimiento que merece el plan en virtud de su alto nivel técnico, su precisa formulación metodológica y su trascendencia normativa, y esto último a pesar de que cuatro años después de su aprobación fuese anulada una parte sustancial PDTC, como consecuencia de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA), de 28 de octubre de 1992, por la que se declaraba la nulidad de la clasificación de suelos establecidas en las determinaciones del plan⁴⁰.

Si a las vicisitudes jurídicas del plan, se une la fuerte polémica generada por el proyecto de Costa Doñana (ubicado sobre un sistema de dunas de gran valor ecológico y a pocos metros del Parque Nacional), se explica el escaso grado de cumplimiento de las determinaciones del documento y la paralización de algunas de sus propuestas más importantes. Todo quedará a expensas de lo que marquen las nuevas circunstancias: el acatamiento de la sentencia del TSJA, por un lado, y la elaboración de un nuevo instrumento de planificación para Doñana que contemple los conflictos suscitados, por otro.

5.2. El Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana (1992)

La situación provocada por el recurso planteado contra el PDTC y su posterior resolución judicial, además de poner de manifiesto el descontento de diversos ayuntamientos ante lo que consideraban fuertes limitaciones a su crecimiento, impuestas por las determinaciones del PDTC, tendrá como consecuencia la creación de una Comisión Internacional de Exper-

40 Esta decisión tendrá como consecuencia la aprobación de la Orden de 23 de marzo de 1993, por la que se modifica el *PDTC de Doñana y su Entorno* en aquellos aspectos que anulaba la citada sentencia.

tos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana⁴¹. Esta, al menos, es la argumentación oficial para justificar la creación de la Comisión, aunque no hay que desdeñar el papel fundamental que jugó la intensa polémica mediática y la fuerte oposición de los conservacionistas al proyecto de Costa Doñana, hasta el punto de que las instancias comunitarias desaconsejaron su realización, a causa de sus previsibles impactos ambientales sobre un entorno natural especialmente valioso y frágil.

La Comisión, nombrada por el Presidente de la Junta de Andalucía en 1991, se planteará como objetivo “hacer compatible las legítimas aspiraciones de los habitantes de los municipios del entorno de Doñana a una vida mejor con la conservación de los ecosistemas de Doñana, a partir de una perspectiva de desarrollo económico sostenible” (pág. 9) y el resultado de su trabajo será la elaboración de un *Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana*. Este documento fue presentado el 15 de marzo de 1992 y como tal dictamen no tendrá un carácter vinculante ni una trascendencia normativa, aunque sí un fuerte valor indicativo para las administraciones y un alto reconocimiento científico, debido al prestigio de la mayoría de sus componentes⁴².

La metodología seguida para la elaboración del dictamen es bastante simple, puesto que se toma como punto de partida la necesidad de plantear una estrategia general de desarrollo socioeconómico sostenible para el entorno de Doñana, a lo que sigue la elaboración de un diagnóstico socioeconómico, ecológico e hidrológico del ámbito (en el que se presta especial atención a las actividades agrícolas y turísticas) y se finaliza con una serie de estrategias, propuestas y recomendaciones para promover el desarrollo sostenible en la zona. El cuerpo propositivo del dictamen distinguirá entre estrategias de desarrollo económico, propuestas de construcción de infraestructuras, recomendaciones para la conservación de ecosistemas, medidas de formación de recursos humanos, instrumentos de gestión y programa de financiación de las acciones planteadas.

Sin lugar a dudas, una de las características diferenciales del dictamen con respecto al *PDTC de Doñana y su Entorno* es la relevancia otorgada a la actividad turística como sector clave para propiciar y concretar las estrategias de desarrollo socioeconómico sostenible. Frente al carácter importante, pero secundario, que tienen los aspectos turísticos en el PDTC, en el dictamen se observa su preeminencia frente a otros contenidos, tanto en los trabajos de información previos, como en el diagnóstico, y de forma especial en las propuestas de desa-

41 Comisión coordinada por Manuel Castells (catedrático de Sociología de la Universidad de Berkeley) y de la que formaban parte Josefina Cruz (catedrática de Geografía de la Universidad de Sevilla), Emilio Custodio (catedrático de Ingeniería de la Universidad Politécnica de Cataluña), Francisco García Novo (catedrático de Ecología de la Universidad de Sevilla), Jean-Paul de Gaudemar (catedrático de Economía y rector de la Universidad de Estrasburgo), José Luis González Valle (jefe adjunto de la Dirección General de Política Regional de la Comisión de las Comunidades Europeas), Vicente Granados (profesor titular de Economía de la Universidad de Málaga), Ana Magraner (funcionaria de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión de las Comunidades Europeas), Carlos Román (catedrático de Economía y director del IDR de la Universidad de Sevilla), Michael Smart (secretario general adjunto de la convención RAMSAR) y Eddy Van der Maarel (catedrático de Botánica de la Universidad de Upsala).

42 La Comisión Internacional de Expertos fue nombrada por el Presidente de la Junta de Andalucía, tras consultar y consensuar su composición con la Administración Central y la Comisión de las Comunidades Europeas, para que dictaminase con imparcialidad e independencia sobre el modelo de desarrollo socioeconómico deseable para el entorno de Doñana.

rollo económico⁴³, que se dirigirán a la consecución de tres objetivos primordiales: un nuevo modelo de desarrollo turístico sostenible y rentable, la reestructuración y consolidación de la agricultura de regadío, y la industrialización y comercialización de la producción primaria.

El diagnóstico que se realiza sobre el sector turístico en el documento es bastante contundente y muy crítico con la situación existente, afirmándose que “el modelo actual de urbanización turística puede destruir en poco tiempo la calidad paisajística y afectar gravemente la conservación de un sistema dunar único en Europa” (pág. 52). Por ello se afirma que “es preciso el cambio de un modelo de crecimiento coyuntural y especulativo a un modelo que asegure el desarrollo estructural sostenible” (pág. 53). Estas ideas tendrán su concreción en el capítulo de propuestas, en el que las referidas a la actividad turística se agruparán de forma muy sugerente bajo el título “Por un nuevo modelo de desarrollo turístico sostenible y rentable”.

Ese nuevo modelo se basa en dos premisas básicas: en primer lugar, se considera que los dos elementos clave del sistema turístico futuro lo constituyen el Parque Nacional de Doñana y la existencia todavía de un extenso litoral de gran calidad ambiental, y que cualquier estrategia de desarrollo turístico que se contemple ha de asegurar la conservación integral de esos dos elementos; y, en segundo lugar, se constata la situación de crisis del modelo turístico tradicional, de sol y playa masivo, por lo que se hace necesaria la reestructuración del sector turístico existente y el fomento de nuevas formas de turismo más rentables y de mayor valor añadido.

En consonancia con estas premisas, las estrategias diseñadas se dirigen prioritariamente a promover un turismo ecológico y naturalista en Doñana y su contexto circundante (tratando de ampliar considerablemente el aprovechamiento turístico del territorio⁴⁴), incrementar el número de visitantes y la duración de la estancia media en el entorno, o diversificar los itinerarios y modos de visita al Parque Nacional dentro de unos límites compatibles con la conservación. En este sentido, se plantean propuestas concretas como la creación de una red de apoyo al desarrollo de las actividades turísticas en los municipios del entorno de Doñana (que incluya programas de capacitación profesional, cooperativas y empresas de visitas y excursiones, tiendas especializadas, centros de información, etc.); la rehabilitación o reconstrucción de los poblados forestales abandonados del área del Abalarío, contemplando una capacidad máxima de 200 plazas residenciales por poblado y un modelo constructivo y sectorial similar al de las Villas Turísticas de Andalucía⁴⁵; o la creación de un Centro Internacional de Estudios

43 De hecho, el dictamen sólo presenta dos apéndices finales, uno sobre la composición de la Comisión Internacional de Expertos y la descripción de su trabajo, y otro sobre las propuestas para el nuevo modelo turístico del entorno de Doñana, en el que se identifican y se programan las actuaciones a desarrollar, se detallan las inversiones a realizar y se cuantifica el empleo que generarían dichas actuaciones.

44 Esto implicaría poner en valor turístico numerosas zonas de gran interés ecológico que se encuentran fuera de los límites del Parque Nacional, de modo que junto a las visitas controladas al mismo, se fomentaría “la utilización más libre de un territorio mucho más amplio que sería señalizado como *Doñana* y equipado desde el punto de vista turístico” (pg. 57).

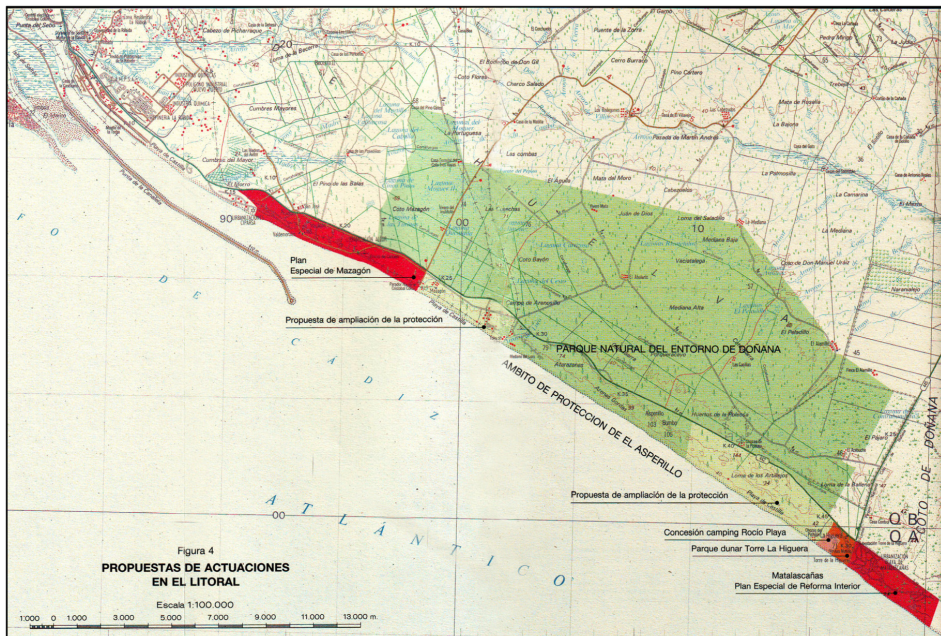
45 Un modelo apoyado en la iniciativa pública y con gestión empresarial privada, que promueva la construcción de alojamientos de calidad en el medio rural, “inspirados en la arquitectura tradicional de la zona y que incorporen servicios de fuerte componente cultural autóctono, como la gastronomía local. Una oferta que habría de dirigirse a un mercado de nivel medio y alto, aunque en temporada baja debiera estudiarse su utilización por instituciones públicas, con programas para jóvenes y jubilados” (pg. 58).

y Convenciones Ecológicas y Medioambientales, con el patrocinio de la Unión Europea y la colaboración de administraciones y organizaciones no gubernamentales⁴⁶.

El segundo bloque de propuestas se centra en la reestructuración y mejora del sector turístico existente. Desde esta perspectiva, merecen especial atención las propuestas de ordenación y reequipamiento de los principales núcleos urbano turísticos existentes, entre las que destacan la realización de un plan especial de reforma interior para Matalascañas que ponga límites definitivos a su crecimiento y que mejore la organización interna del viario, los equipamientos y los suelos vacantes; o la formulación de un plan especial para Mazagón que trate de dar solución a los problemas creados por la existencia de usos inconexos, la escasez de equipamientos y servicios turísticos, o la necesidad de un paseo marítimo.

En esta misma línea de actuación, otras propuestas destacables las constituyen la creación de un Parque Dunar en el extremo occidental de Matalascañas, cuyo objetivo es diversificar la oferta recreativa del núcleo y sensibilizar sobre los valores naturales del área; el diseño de un programa de calidad de los campings existentes, que incida sobre los aspectos paisajísticos y los servicios ofrecidos; o la elaboración de una Delimitación de Suelo Urbano (DSU) para el poblado de El Rocío, que suponga su definitivo sometimiento a la legislación urbanística, y que asegure su ordenación y la contención de su crecimiento dentro de límites razonables.

Mapa 9.5. Propuestas de actuación en el litoral de Doñana de la Comisión Internacional de Expertos.



Fuente: *Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana*.

46 Se especifica que ese Centro Internacional habría de ubicarse en un edificio singular situado fuera del Parque Nacional, de fácil acceso y con capacidad máxima de 50 plazas residenciales, que podrían ser utilizadas por científicos, representantes de organizaciones medioambientales o turistas especializados.

Pero por encima de todo y de forma muy especial, hay que destacar la recomendación de la protección absoluta y con carácter permanente de todo el litoral comprendido entre los límites actuales de Matalascañas y el Parador Nacional de Mazagón. Para ello, se propone la realización de un plan de protección integral del litoral, que implique la paralización definitiva de las propuestas de uso existentes para ese tramo costero. Esta medida tiene una gran trascendencia turística, ya que en la práctica significa la desestimación de la realización del proyecto de Costa Doñana, al menos en los terrenos inicialmente previstos para la ejecución del mismo, situación que se resolverá posteriormente mediante la permuta de esos terrenos por otros localizados en las inmediaciones del núcleo de Mazagón y donde podría desarrollarse el complejo con otros rasgos.

Como evaluación global del dictamen, cabe señalar su gran trascendencia institucional y su indiscutible reconocimiento científico y técnico, además de realizar importantes aportaciones en relación a la interpretación y la planificación territorial y socioeconómica del entorno de Doñana. Entre tales aportaciones destaca la referencia continua al concepto de desarrollo sostenible, que es la primera vez que aparece en los instrumentos de planificación analizados hasta el momento, y que subraya la necesidad de hacer compatibles la conservación de la naturaleza y la mejora de las condiciones de vida de la población del entorno. Un concepto que se erige en eje central del documento y que se reconoce de forma transversal tanto en los objetivos, como en el diagnóstico, las estrategias, las recomendaciones y las propuestas del dictamen.

Otra idea clave en la que insiste el documento es la consideración de que los principales valores del entorno de Doñana están en relación con su excepcional configuración natural, por lo que las estrategias de desarrollo turístico pasan de forma ineludible por la potenciación de nuevas actividades turísticas ligadas al conocimiento y disfrute de la naturaleza, y por la conservación integral de aquellos sectores de valor medioambiental sobre los que existan presiones urbanísticas.

Finalmente, habría que subrayar que el dictamen, aún sin tener carácter normativo, será un documento de gran trascendencia y efectividad de cara al futuro desarrollo turístico del ámbito de Doñana, ya que muchas de sus propuestas tendrán un alto grado de concreción real, tal y como lo demuestra el desarrollo de múltiples iniciativas de turismo de naturaleza en el entorno de Doñana, la limitación del crecimiento de Matalascañas, la creación del Parque Dunar y de un museo del mundo marino en ese mismo núcleo, la puesta en marcha del Centro Internacional de Estudios y Convenciones Ecológicas y Medioambientales en Almonte, o la protección integral del litoral entre Matalascañas y Mazagón, desestimando la realización de proyectos como Costa Doñana y favoreciendo usos recreativos no basados en la urbanización⁴⁷.

47 Tal sería el caso de la creación de áreas de aparcamiento a lo largo de la C-442, de modo que sirvieran de punto de partida para senderos peatonales en dirección a la playa; unos senderos que aprovecharían las cañadas naturales existentes entre las formaciones dunares, previo acondicionamiento de las mismas mediante pasarelas de madera, señalización y paneles informativos y didácticos (como por ejemplo, la Cuesta de Maneli).

6. LOS PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ÁMBITO SUBREGIONAL

6.1. El Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (2000⁴⁸)

La hornada más reciente de instrumentos de planificación, con indiscutible incidencia sobre la futura evolución territorial del modelo turístico del litoral onubense, la constituyen los planes subregionales de ordenación del territorio, figura establecida en la Ley 1/94 de Ordenación del Territorio de Andalucía. La elaboración de los primeros planes subregionales comenzó en la segunda mitad de la década de los noventa, siendo el litoral occidental de Huelva uno de los ámbitos elegidos para iniciar los trabajos de análisis y diagnóstico previos a la formulación de dichos planes⁴⁹.

Si en noviembre de 1995 la Consejería de Obras Públicas y Transportes ponía en marcha los trabajos conducentes a la realización del plan subregional de dicho ámbito, dos años después, en 1997, se culminaba la redacción del documento de análisis, titulado *Reconocimiento Territorial y Definición de Objetivos y Criterios de Planificación de la Comarca del Litoral Occidental Onubense*, realizado por un equipo multidisciplinar nombrado al efecto, en el que colaboró un grupo de geógrafos de la Universidad de Huelva. Este documento, dado su carácter analítico, ha de considerarse como un estudio informativo cuyo objetivo declarado es “reconocer las oportunidades y problemas de carácter territorial del litoral occidental onubense” (pág. 5). En ningún caso el documento manifiesta intenciones normativas, ni siquiera propositivas, aunque en él se admite que “de este proceso de trabajo podría derivarse la formulación de un plan de ordenación del territorio de ámbito subregional conforme a la Ley 1/94”⁵⁰.

Ese carácter analítico se aprecia en la propia presentación del documento, donde se afirma que en la zona se suceden una serie de hechos territoriales sobre los que es necesario profundizar y que justifican su elaboración, tales como el enorme dinamismo socioeconómico del área (que se concreta en el reciente y espectacular crecimiento de la agricultura intensiva y la actividad turística), la necesidad de preservación de los recursos hídricos, ambientales y paisajísticos y, en definitiva, la sucesión de continuos cambios en la estructura territorial y la aparición de complejos conflictos de orden espacial. Estas circunstancias, puestas de relieve en un contexto institucional en el que la administración autonómica muestra una clara voluntad política de desarrollar las determinaciones de la Ley 1/94, explicarán el interés por avanzar en el proceso de elaboración de un *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*.

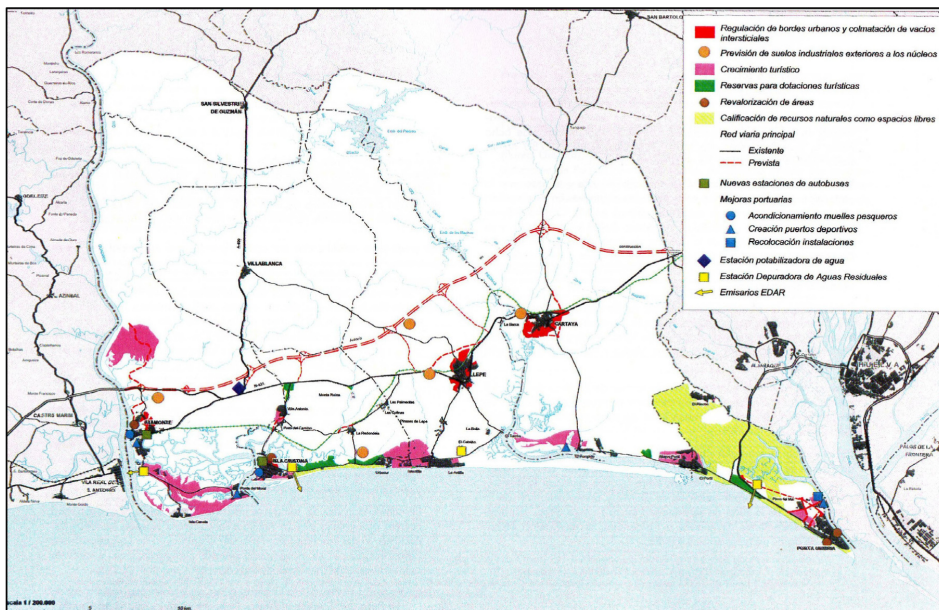
48 El principal documento con el que se ha trabajado es el *Informe Específico sobre Turismo del Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*, de finales del año 2000, aunque una vez finalizada la redacción del capítulo se produjo la aprobación definitiva del plan, en agosto de 2006.

49 A pesar de esta circunstancia, la tramitación de este plan ha sido más lenta y difícil que la de otros ámbitos litorales de Andalucía, caso del Poniente Almeriense, la Costa del Sol Oriental-Axarquía o Doñana, cuyos planes han encontrado menos dificultades para su aprobación definitiva.

50 En este sentido, se afirma que el documento “constituye una toma de posición más detallada respecto a las características de los procesos territoriales que se dan en el ámbito y debe servir como base para el proceso de discusión institucional que a partir de ese momento, entendemos, debe intensificarse” (pg. 5). Proceso que, año y medio más tarde, dará como resultado el acuerdo de formulación del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*, aprobado mediante el decreto 52/1999 de 3 de marzo.

Pero esa intención, que implicaría la realización de un documento de diagnóstico tras la finalización del estudio de reconocimiento territorial, se topará con importantes dificultades, derivadas principalmente de las previsiones de desarrollo turístico recogidas en los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes. De hecho, el equipo encargado de la elaboración del diagnóstico, los técnicos de la empresa consultora Clave S.L., percibieron que el tema más conflictivo de cara a asegurar la continuidad del proceso de elaboración del plan lo constituía el modelo de desarrollo turístico de la zona, o más bien el desajuste entre el modelo tendencial resultante de la suma de decisiones locales y el modelo territorial deseable desde una perspectiva territorial supramunicipal (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1).

Mapa 9.6. Modelo de crecimiento y esquema de infraestructuras propuestas por el planeamiento urbanístico de los municipios del litoral occidental de Huelva.



Fuente: *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva. Informe Específico sobre Turismo.*

Ante la falta de coincidencia entre las pretensiones de desarrollo residencial-turístico explicitadas en el planeamiento urbanístico local, y los objetivos y criterios de ordenación territorial manejados por la administración regional, la Consejería de Obras Públicas y Transportes consideró oportuno la elaboración de un *Informe Específico sobre Turismo*, finalizado en noviembre de 2000 y concebido como un esfuerzo informativo y de diagnóstico que sirviese de base para establecer un debate con los responsables políticos de los municipios afectados y terminar definitivamente con la situación de estancamiento en que se encontraba el plan.

La principal aportación de este informe es que trata de “profundizar en las implicaciones socioeconómicas, territoriales y ambientales de los diferentes modelos u opciones de desarrollo turístico, a fin de adoptar posiciones comunes que definan el modelo deseable y posible para esta zona del litoral andaluz” (pág. 3). En este sentido, un ejercicio de análisis

muy interesante que ofrece el informe es la comparación entre el modelo de desarrollo turístico basado en la oferta residencial y el denominado turismo de servicios. Las conclusiones son bien claras, puesto que en el caso de una superficie de 100.000 m² de edificabilidad bruta dedicada a uso residencial turístico o a uso hotelero, se calcula que la segunda opción supondría la generación de ocho veces más empleo y la creación de doce veces más riqueza⁵¹, amén de los menores impactos territoriales y ambientales que el modelo hotelero produciría. Por lo tanto, no existen dudas acerca del modelo de desarrollo turístico deseable, al menos en lo que respecta a la oferta de alojamiento a potenciar; dudas que sí se advierten cuando se realiza la comparación entre el modelo de desarrollo turístico concentrado y el disperso, tal y como puede comprobarse en los siguientes cuadros.

Cuadro 9.11. Comparación entre el modelo de edificabilidad concentrada y el modelo de desarrollo disperso.

Tipo de edificabilidad	Ventajas	Inconvenientes
Concentrada	Obtención de suelos para espacios libres y dotacionales de actividades	Intensidades elevadas en los espacios urbanos, situados normalmente junto a la costa
Dispersa	Reducción del riesgo de impactos paisajísticos derivados de las construcciones y edificaciones	Colmatación del suelo disponible y reducción de los espacios de acceso libre o de uso público Mayor coste en infraestructuras y servicios.

Fuente: *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva. Informe Específico sobre Turismo.*

Basándose en estos análisis, el documento defiende la necesidad de adoptar un cambio de orientación radical en las estrategias de desarrollo turístico locales, tratando de evitar el despilfarro del recurso suelo en operaciones inmobiliarias destinadas a segundas residencias, opción que además se considera incompatible con la deseable implantación de un potente y consolidado sector de turismo de servicios. El informe no es ajeno a la evidencia de que no todos los municipios cuentan con los mismos recursos ni con las mismas posibilidades de desarrollo, por lo cual no todos seguirán la misma estrategia, y es por ello que se hace hincapié en la necesidad de articular un modelo turístico comarcal basado en la coordinación y la cooperación⁵².

Estos planteamientos generales se completan con una serie de principios de ordenación del espacio turístico comarcal, que expresan de forma sintética y precisa los criterios de desarrollo y ordenación turística por los que apuesta la administración autonómica y que son los que a continuación se destacan:

- El tratamiento diferenciado del espacio turístico de la comarca, distinguiéndolo claramente del suelo urbano convencional.
- La incorporación del río Guadiana y las masas forestales al espacio turístico comarcal.

51 No se entrará en estos momentos en la descripción de la metodología utilizada para realizar el análisis comparativo, ni se profundizará en aspectos concretos del mismo, puesto que en otro capítulo de esta tesis doctoral se toma este estudio como punto de referencia metodológico para contrastar los distintos modelos de desarrollo turístico aplicables en la zona y evaluar sus diferentes efectos socioeconómicos.

52 En este sentido, son muy significativas las palabras que aparecen en el documento y que defienden “la configuración de un espacio turístico comarcal a partir de una distribución compensada de aprovechamientos y cargas territoriales entre los distintos municipios, con base en sus recursos y en sus respectivas aportaciones a la riqueza común que es el espacio productivo del turismo” (pg. 47).

- El fomento del uso hotelero en el espacio turístico costero y su zona de influencia, exigiéndose como mínimo la creación de una plaza hotelera por cada dos plazas residenciales proyectadas⁵³.
- La reserva de suelo para actividades y grandes equipamientos turísticos en segunda línea del litoral.
- La reserva de tramos de costa libres para esponjar y garantizar la percepción del espacio libre costero.
- La limitación de la edificabilidad bruta a $0,15 \text{ m}^2/\text{m}^2$ y la neta a $0,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ⁽⁵⁴⁾, a excepción de los usos hoteleros, en los que se permite alcanzar los $0,6 \text{ m}^2/\text{m}^2$.
- La limitación general de alturas y el retranqueo en la franja litoral, para evitar la formación de pantallas arquitectónicas y facilitar la percepción del paisaje natural.
- La reserva de un 25 % de la superficie de las nuevas actuaciones turísticas para espacios libres ajardinados o recreativos.

Este conjunto de propuestas constituye lo más interesante, desde el punto de vista turístico, del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*, no sólo por el sentido de las mismas, claramente dirigido al fortalecimiento del turismo de servicios en detrimento de la opción residencial turística y a la mejora de la calidad territorial y urbanística de las nuevas actuaciones turísticas, sino por el grado de precisión de las mismas, que llega al punto de proponer ratios de construcción de oferta hotelera y residencial, poner límites concretos a la edificabilidad, o exigir porcentajes de reserva de suelo para espacios libres o recreativos. El valor analítico y de diagnóstico del documento es incuestionable, al igual que su solvencia técnica, pero todo el esfuerzo realizado quedó a expensas de la evaluación y las sugerencias de los ayuntamientos implicados, que tras exigir la introducción de ciertas modificaciones, dieron por fin vía libre a la tramitación y la aprobación definitiva del plan⁵⁵, circunstancia que se produjo en verano de 2006, coincidiendo con el proceso de finalización de la tesis.

6.2. El Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana (2003)

Bien distinto ha sido el proceso de formulación y elaboración del *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* (también conocido como *POTAD*), que no ha tenido que enfrentarse a grandes diferencias de criterio entre la administración regional y los ayuntamientos afectados, y que tampoco ha encontrado especiales dificultades en su tramitación, circunstancias que se deben en gran medida a la amplia experiencia planificadora con la que

53 Con ello se trata de rebajar la actual relación 13/1 entre oferta no reglada y oferta reglada, e incluso reducir las previsiones de modelo tendencial, que se cifran en una relación 7/1.

54 La edificabilidad bruta hace referencia al máximo nivel constructivo que se puede alcanzar en una zona en proceso de desarrollo urbanístico, como por ejemplo un área afectada por un Plan Parcial, y se expresa en m^2 construidos por m^2 de superficie total. Pero para evitar que toda esa edificabilidad se localice en determinadas parcelas de ese área, provocando altas concentraciones constructivas y escasez de espacios libres en dichos sectores, se define también una edificabilidad neta, que se refiere al máximo aprovechamiento constructivo de las parcelas, y que también se expresa en la misma medida (m^2/m^2).

55 La aprobación definitiva resultó un tanto complicada, ya que no existía un consenso sobre el documento entre la Junta de Andalucía y los municipios implicados; es más, se observaban importantes diferencias de criterio entre la administración regional y algunos de los ayuntamientos, a lo que habría que añadir también las diferencias existentes entre los propios municipios del ámbito.

cuenta este ámbito y al intenso trabajo desarrollado con anterioridad para favorecer la participación local y el consenso.

La demostración más palpable de la importancia y el reconocimiento otorgado a la experiencia y los esfuerzos de planificación previos, la constituye el hecho de que el plan de ordenación del territorio sea concebido como la revisión del *PDTC de Doñana y su Entorno*. Una revisión que acordó el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía mediante el Decreto 87/1993, de 6 de julio, y que se fundamenta en la necesidad de considerar las nuevas circunstancias jurídicas y de enfoque surgidas:

- novedades jurídicas, como la sentencia del TSJA de 28 de octubre de 1992 (que declaraba la nulidad de la clasificación de suelos establecida en el *PDTC de Doñana*), la aparición de una nueva legislación de protección de la naturaleza a nivel autonómico y estatal (Ley 2/89 y Ley 4/89, respectivamente), o la aprobación de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía (Ley 1/94);
- y razones de enfoque, que subrayan la necesidad de incorporar los criterios y estrategias de ordenación del territorio y desarrollo socioeconómico expuestos en el dictamen de la Comisión Internacional de Expertos de 1992, o en el *Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural de Doñana 1993-2000*, a lo que habría que unir la oportunidad de tener en cuenta las notables transformaciones territoriales operadas en el ámbito en la década de los noventa.

Como consecuencia de estas nuevas circunstancias jurídicas y de enfoque, en marzo de 1996 se iniciaba el proceso de revisión del PDTC⁵⁶, realizándose la presentación pública del documento, por parte de la COPT, el 14 de marzo de 2002, bajo la denominación de *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*, documento que será definitivamente aprobado a finales del año 2003 y publicado en BOJA a principios de 2004⁵⁷. El plan se marca tres objetivos generales, que superan en alcance a los expresados en el PDTC de 1988: en primer lugar, proteger, mejorar y regenerar los espacios con valor ambiental, paisajístico o cultural; en segundo lugar, favorecer una mejor articulación del ámbito para optimizar el desarrollo de las funciones económicas y territoriales; y en última instancia, ordenar y compatibilizar los usos del suelo para contribuir a la mejora de las potencialidades económicas (pág. 71).

Estos tres objetivos generales (el primero de orden ambiental, el segundo en relación a las estructuras y sistemas territoriales, y el tercero referido a la zonificación) se desgranar en siete objetivos de carácter más específico, entre los que destaca el relativo a la actividad turística, que expresa la intención de “reorientar el aprovechamiento turístico recreativo hacia fórmulas menos dependientes del uso residencial y del excursionismo y más vinculadas al interés de los valores naturales, paisajísticos y culturales del ámbito” (pp. 73-74). Se aprecia claramente en esta pretensión la notable influencia ejercida por las estrategias propuestas en el dictamen de 1992, el cual apostaba por el desarrollo de otras modalidades turísticas diferentes al tradicional modelo residencial, tan característico de los núcleos urbano-turísticos del litoral, optando de forma decidida por el turismo de naturaleza.

56 Proceso que tiene como punto de partida el Acuerdo del Consejo de Gobierno de Andalucía, de 20 de febrero de 1996, por el que se formula la revisión del *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno*.

57 Una diferencia importante del nuevo instrumento con respecto al *PDTC de Doñana y su Entorno* será su ámbito de aplicación, que ahora se restringe a la zona localizada íntegramente en la provincia de Huelva, desestimando la afección de los sectores gaditano y sevillano de la comarca.

Con respecto a la metodología seguida para la realización del plan y la estructura de los contenidos, se sigue lo establecido en la Ley 1/94 de Ordenación del territorio de Andalucía, que dispone la redacción de una memoria informativa, otra de ordenación, una memoria económica, un cuerpo normativo y, finalmente, la documentación cartográfica que recoja los principales contenidos informativos y la expresión gráfica de las propuestas.

El primero de esos bloques, la memoria informativa, comprende una síntesis de los trabajos de información y diagnóstico que fundamentan la propuesta del plan⁵⁸. En dicha memoria es especialmente interesante el apartado en el que se establece una comparación entre los contenidos del PDTC de 1998 y el diagnóstico de la situación existente en el momento de elaboración del plan de ordenación del territorio, en el sentido de identificar los principales déficits que se advierten en el PDTC, entre los que se señalan la falta de reflexión sobre la obsolescencia del modelo turístico tradicional y las potencialidades de las nuevas formas de turismo basadas en la valorización del entorno natural, la necesidad de controlar y limitar el crecimiento de Matalascañas, la idoneidad de proteger el tramo de costa entre Matalascañas y el Parador de Mazagón, o la urgencia de definir y potenciar accesos alternativos al frente litoral desde la A-49.

Por su parte, en la memoria de ordenación se ponen de manifiesto los criterios que orientan el sentido de dicha ordenación, al mismo tiempo que se justifican y describen las propuestas del plan, las cuales se estructuran en torno a los tres objetivos señalados anteriormente y diecisiete líneas de actuación. Entre esas líneas de actuación se encuentran varias con evidente incidencia sobre la conformación del futuro modelo de desarrollo turístico del ámbito⁵⁹, aunque existe una en concreto que expresa la necesidad de “contribuir al aprovechamiento de las oportunidades de uso turístico del territorio, determinando criterios de localización de las actuaciones que garanticen su compatibilidad con la conservación de la naturaleza” (línea de actuación C.2., págs. 199-205). En dicho epígrafe, denominado con ese título un tanto genérico, se agrupan fundamentalmente dos tipos de medidas: las relativas a la reorientación de procesos en los núcleos urbanos con una clara funcionalidad turística (reconversión urbana y turística de Matalascañas, Mazagón o El Rocío), y las referidas a la potenciación de los aprovechamientos turísticos de tipo naturalístico en el medio rural (vinculadas a enclaves rurales interiores de la comarca de Doñana).

58 Esta memoria se compone de una introducción en la que se justifica la necesidad de revisar el PDTC, continúa con un capítulo en el que se reconstruye la evolución histórica de la planificación y la ordenación del ámbito de Doñana, al que siguen dos apartados descriptivos en los que se realiza una caracterización territorial del ámbito (usos del suelo y zonas) y de sus componentes funcionales (estructuras y sistemas territoriales). Más adelante se desarrolla el diagnóstico territorial, en el que se identifican conflictos y oportunidades.

59 Sirva como ejemplo la línea de actuación A.3., que pretende “proteger y regenerar los espacios litorales de valor ambiental o paisajístico” (pg. 167), la línea B.5., que trata de “evitar la formación de nuevos núcleos de población” (pg. 193) o la línea C.3., que se plantea como objetivo “valorizar los espacios forestales, fluviales y litorales con potencialidad de uso recreativo para satisfacer las crecientes demandas de la población turística y de la población residente en las aglomeraciones urbanas próximas al ámbito” (pg. 205).

Cuadro 9.12. Propuestas turísticas del *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*: programa de “Adecuación del espacio turístico para una explotación sostenible”.

Subprograma	Acción	Organismo	Plazo
Ordenación núcleos turísticos	Reconversión urbana Matalascañas	Ayto. Almonte	C
	Ordenación turística de Mazagón	Ayos. Moguer y Palos Fra.	M
	Ordenación de La Rábida	Ayto. Palos de la Frontera	M
	Ordenación de El Rocío	Ayto. Almonte	C,M
	Equipamiento de salud población estacional	Consejería de Salud	C
	Equipamiento de seguridad población estacional	Ayuntamientos del ámbito	C
	Función turística y recreativa poblado Escobar	Ayto. Puebla del Río	C
Espacios recreativos	Áreas recreativas forestales	Municipios, Dip. Prov. Huelva y Sevilla, Consejería Medio Ambiente	C
	Accesos y aparcamientos en playas libres y de baja densidad de ocupación	Consejería Medio Ambiente	C,M
	Unidades de equipamiento playas	Consejería Turismo	C
	Paseos marítimos	Min. Medio Ambiente y Ayos. del ámbito	M
	Itinerarios recreativos	Consejería Medio Ambiente	C
	Adecuación margen derecha río Guadalquivir	Consej. Medio Ambiente y Agricultura y Pesca; Autoridad Portuaria y municipios	M,L
	Adecuación margen izquierda del Tinto	Consej. Medio Ambiente y Agricultura y Pesca; Autoridad Portuaria y municipios	L

Fuente: *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*.

Cuadro 9.13. Distribución de inversiones por subprogramas.

Programas	Subprogramas	Millones de euros
Articulación territorial	Red viaria	67,12
	Transporte público	2,76
	Sistemas de abastecimiento de agua	35,76
Adecuación del espacio turístico para una explotación sostenible	Ordenación de los núcleos turísticos	21,52
	Espacios recreativos	15,60
Protección y valorización de los recursos ambientales y territoriales	Protección de recursos	28,19
	Valorización del paisaje	15,57
	Forestación de cauces y arroyos	5,41
Planeamiento y estudios	Planeamiento urbanístico	0,69
	Estudios	1,65
Total		194,27

Fuente: *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*.

Las medidas de reconversión de los núcleos consolidados pretenden conseguir la creciente especialización de Matalascañas y Mazagón como centros turísticos con mejores condiciones urbanísticas, de equipamientos y servicios. Esto implica la realización de la reordenación urbana de Matalascañas (art. 58 de la normativa), dirigida a la mejora interna de sus infraestructuras y equipamientos y a ordenar la zona de contacto del núcleo con el Parque Nacional de Doñana, la playa y el Parque Dunar. A esta medida se une la puesta en marcha de acciones emblemáticas para la mejora del espacio público que propicien un cambio en la

imagen urbana de Matalascañas, además de la decidida renuncia al futuro crecimiento del núcleo.

Con respecto a Mazagón, se propone la realización de una ordenación conjunta por parte de los municipios a los que pertenece (Palos de la Frontera y Moguer), de modo que se garantice la homogeneidad del tratamiento urbanístico del núcleo. Dicho plan debe comprender la reforma interior de Mazagón, la reserva de suelos para la localización de equipamientos que atiendan a las necesidades de la población estacional, la ordenación del crecimiento del núcleo al este del Parador (zona para la que se fija una edificabilidad bruta máxima de $0,15 \text{ m}^2/\text{m}^2$)⁶⁰ y la clasificación como suelo no urbanizable de especial protección de los terrenos forestales situados al norte de la carretera A-494 (art. 56)⁶¹.

También el núcleo de El Rocío es objeto de una propuesta de ordenación, en este caso a concretar mediante la realización de una delimitación que ponga fin al proceso de crecimiento sin control, la mejora de la articulación entre el núcleo urbano y los espacios colindantes de valor natural, la ordenación de los accesos, aparcamientos, áreas recreativas y equipamientos, o la cualificación de la imagen urbana mediante actuaciones emblemáticas en espacios públicos y el tratamiento de fachadas (art. 57)

El segundo grupo importante de medidas, dirigidas a mejorar el uso turístico del territorio en el entorno de Doñana, se decanta por el aprovechamiento turístico de los atractivos naturales y los valores del medio rural del interior de la comarca. En esta línea se insertan las determinaciones referidas a la rehabilitación y la potenciación turística de los antiguos poblados forestales actualmente abandonados, las cuales contemplan la realización de delimitaciones de suelo urbano para dichos núcleos con el objetivo de definir claramente sus límites máximos de crecimiento, además de fijar topes a su capacidad alojativa e imponer condicionamientos desde el punto de vista constructivo (art. 60)⁶².

Acciones y normas de similar carácter se plantean en relación con el aprovechamiento turístico de las zonas agrícolas que circundan los espacios de valor ambiental, puesto que se permite en ellas el emplazamiento de alojamientos turísticos, siempre y cuando se trate de establecimientos hoteleros o asimilados que no superen las 200 plazas, que se encuentren perfectamente integrados en el paisaje en cuanto a forma y materiales, y que se sitúen a una distancia mínima de cinco kilómetros entre ellos. Cosa parecida ocurre con la normativa sobre campamentos turísticos en el medio rural, que posibilita la creación de nuevas instalaciones en las zonas interiores, pero de dimensión inferior a las 350 plazas y con una distancia mínima de tres kilómetros entre cada equipamiento; en cambio, un sentido bien diferente

60 Precisamente esta propuesta, a pesar de las bajas densidades fijadas, ha sido la más protestada por las organizaciones ecologistas que participaron en la fase de consulta pública del plan. Esto puede entenderse si se tiene en cuenta que estos colectivos nunca aceptaron la “herencia” dejada por la desestimación del proyecto de Costa Doñana (decisión que implicaba, en la práctica, su relocalización en terrenos de Mazagón, gracias a una permuta de suelos).

61 Curiosamente, tras la exposición pública del documento y la presentación de alegaciones por parte de los interesados, se retiró el antiguo artículo 59, que exigía la creación de una plaza hotelera por cada tres plazas residenciales previstas, lo cual puede ser interpretado como una concesión a los ayuntamientos de Palos y Moguer.

62 Concretamente, se establece una capacidad máxima conjunta de 600 plazas de alojamiento turístico para los cuatro poblados (El Abalario, Bodegonos, Cabezudos y La Mediana), con una concentración máxima de 200 plazas para cada uno de ellos, y siempre en establecimientos que no superen las dos plantas de altura. Además se exige que los poblados cuenten con sistemas de depuración de vertidos de bajo coste y que utilicen energías renovables, además de prohibirse el uso del aglomerado asfáltico en los viarios de acceso e interiores.

manifiestan las normas referidas a campamentos turísticos en la franja litoral, puesto que no se permite la creación de nuevas plazas de camping en el tramo costero comprendido entre Matalascañas y Mazagón, a la vez que se limita la capacidad de los campamentos existentes a 3.000 plazas por instalación y se determina una distancia mínima entre ellos de tres kilómetros (art. 67).

Además de las señaladas, existe otro destacable conjunto de determinaciones con importante incidencia sobre el futuro modelo de aprovechamiento turístico del territorio: desde las normas que clasifican las playas en diferentes categorías (art. 30 a 34)⁶³, hasta las que prohíben la construcción de nuevos puertos deportivos (art. 79), pasando por las que tratan de potenciar los usos recreativos en espacios forestales (art. 35 y 36) o la puesta en marcha de una red de itinerarios paisajísticos (art. 115)⁶⁴.

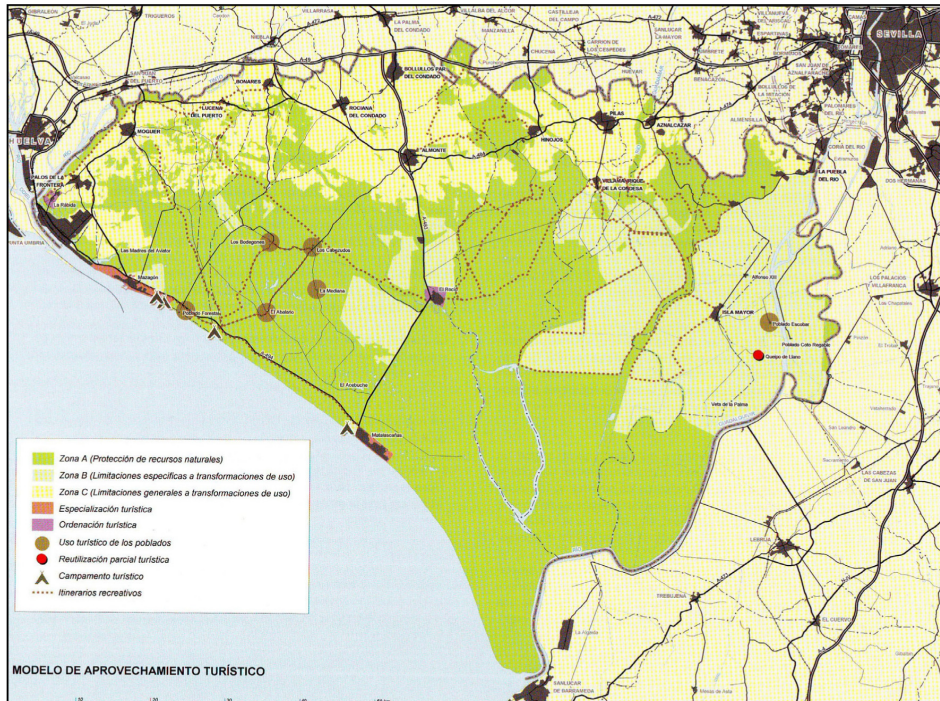
En definitiva, el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* se caracteriza principalmente por concretar normativamente las estrategias y propuestas ya esbozadas en el dictamen de 1992, aunque sobre la base del reconocimiento de las notables transformaciones territoriales operadas en el entorno de Doñana en los últimos diez años. Las principales novedades que aporta el documento están en relación con la precisión de las medidas propuestas para facilitar el aprovechamiento turístico de los valores naturales y rurales del interior de la comarca, puesto que se llegan a detallar cuestiones como el tipo de instalaciones permitidas, el número máximo de plazas de alojamiento ejecutables⁶⁵ o la distancia mínima entre las actuaciones que se desarrollen.

63 En dichos artículos se distingue entre playas urbanas, playas de baja densidad de ocupación y playas libres, cada una de ellas con distintas exigencias y normas en cuanto a accesos, características de los aparcamientos, instalaciones o equipamientos.

64 En el plan se establece que las carreteras paisajísticas han de reunir una serie de requisitos técnicos específicos, como la necesidad de que cuenten con una señalización y una imagen visual que hagan perceptible que se está en una zona de especial interés, la obligación de disponer de pasos para la fauna adaptados a vertebrados e invertebrados, o la condición de que ofrezcan zonas de aparcamiento adecuadas, puntos de información e interpretación, y miradores.

65 Sin lugar a dudas, se trata de uno de los casos más relevantes en España de establecimiento normativo de la capacidad de carga turística, determinada en este caso en número de plazas de alojamiento ejecutables.

Mapa 9.7. Modelo de aprovechamiento turístico propuesto en el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*.

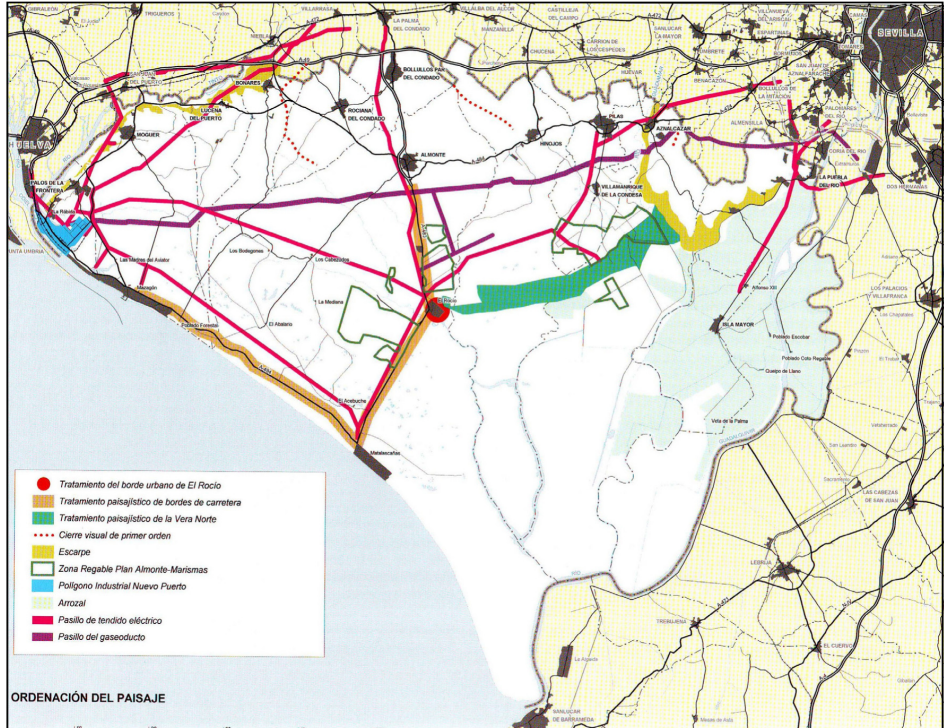


Fuente: *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*.

Del mismo modo, también son reseñables, por su novedad, el conjunto de normas relativas a la protección y gestión del paisaje, aspecto éste no tratado con suficiente rigor y profundidad en instrumentos anteriores, y que en el plan subregional de ordenación del territorio se concretan en la protección paisajística del entorno visual de las edificaciones singulares ubicadas en suelo no urbanizable, el tratamiento paisajístico de la carretera Almonte-Matalascañas mediante la reforestación con especies arbustivas, la integración paisajística de los núcleos urbanos con su entorno rural o la protección paisajística de los escarpes y de los cierres visuales (art. 114-124, véase el próximo mapa).

No se observan novedades similares en lo que se refiere a las medidas y normas planteadas para la reordenación urbanística de los núcleos turísticos consolidados; así vuelven a proponerse medidas que ya aparecían en documentos anteriores, como la elaboración de planes de reforma interior para Matalascañas y Mazagón, o la delimitación del suelo urbano del asentamiento de El Rocío. Lo que sí hay que reconocer al documento es que pone fin definitivamente a la mayor parte de las expectativas de crecimiento residencial turístico que había sobre la zona, puesto que descarta la expansión de Matalascañas, limita el desarrollo de Mazagón al sector localizado entre el Parador Nacional y el núcleo, ordena y controla el crecimiento de El Rocío, afianza la estricta conservación del tramo costero entre Mazagón y Matalascañas e, incluso, prohíbe la construcción de nuevos puertos deportivos que pudieran servir de excusa a nuevas promociones inmobiliario turísticas.

Mapa 9.8. Propuestas de ordenación del paisaje del *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*.



Fuente: *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*.

7. EL PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO TURÍSTICO DE LA PROVINCIA DE HUELVA (2003)

El último instrumento de planificación, por orden cronológico, al que habría que hacer referencia en este capítulo es el *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva*, cuya elaboración se inició en el año 2000 con la realización del documento de análisis y diagnóstico, desarrollándose posteriormente la fase propositiva, que culminó con la redacción definitiva del plan propiamente dicho y su presentación pública en la primavera de 2003.

El organismo impulsor y responsable de la realización del plan es la Diputación de Huelva, quien encarga su elaboración y redacción a una empresa especializada en consultoría turística, el Grupo GDT. Una característica diferencial de este instrumento, con respecto a los anteriormente analizados, es su escala de trabajo y ámbito de actuación, que abarca la totalidad del conjunto provincial; pero no obstante esta circunstancia, gran parte del plan se organiza de forma comarcal, es decir, desarrolla el diagnóstico, las líneas estratégicas y los programas de actuación por áreas geográficas intraprovinciales, distinguiendo entre el

litoral, la zona central, la sierra y Huelva capital. Debido a las características, los objetivos y el ámbito de estudio de esta tesis doctoral, el análisis del documento que aquí se realiza se centrará en aquellos aspectos referidos a la zona litoral, dentro de la cual se incluye el ámbito de Doñana.

Si el alcance provincial es uno de los rasgos definitorios del plan, la dimensión estratégica es otra de las características diferenciales del mismo. Esa dimensión estratégica explica que el documento sea concebido como un “plan de acción” (pág. 14), sin efectos normativos ni carácter vinculante. De esta forma el plan se configura como un instrumento indicativo, que compromete de forma voluntarista, que no legal, a los agentes institucionales, sociales y económicos que han participado en su elaboración y que han desarrollado un notable esfuerzo de discusión y consenso⁶⁶.

La tercera característica destacable del documento es su naturaleza sectorial, ya que se trata de un instrumento cuyo objeto de análisis es un sector de actividad, en concreto el sector turístico, en este caso acotado espacialmente a la circunscripción provincial onubense. Ese enfoque sectorial es evidente en el plan en su conjunto, puesto que en sus diferentes capítulos se profundiza en los múltiples temas y aspectos que integran el sector turístico o que inciden sobre él, desde los aspectos más geográficos o los referidos a las diferentes tipologías turísticas, hasta las cuestiones de orden más empresarial, como la promoción, la comercialización, la introducción de las nuevas tecnologías o la formación. Por lo tanto, no hay duda de que se trata de un instrumento sectorial, aunque como se verá posteriormente, con una visión y un tratamiento territorial de los contenidos muy desarrollado.

La idea de realizar un *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico* surge a finales de la década de los noventa, momento en el que se percibe la necesidad, por parte de la Diputación de Huelva, de realizar una reflexión sobre el modelo o los modelos de desarrollo turístico de la provincia. En este sentido, se pretende contrastar lo realizado hasta el momento y sus resultados, con las recientes políticas y criterios tanto medioambientales como de ordenación del territorio vigentes, y con las nuevas tendencias observadas en los mercados turísticos.

A partir de esa reflexión, que en el caso del ámbito litoral hace especialmente hincapié en determinados aspectos negativos, como la intensa urbanización del suelo, la fuerte estacionalidad de la actividad, el predominio de una demanda vacacional de bajo perfil procedente de núcleos cercanos o la obtención de unos beneficios socioeconómicos muy por debajo de las expectativas existentes, el plan se marca un objetivo general, como es conseguir “el crecimiento cuantitativo, cualitativo y especializado del sector turístico y su consolidación como pilar principal del desarrollo socioeconómico de la provincia” (pág. 27). A éste se añade un amplio listado de objetivos específicos (económicos, sociales, turísticos y territoriales), entre los que interesan especialmente los referidos al área litoral, ámbito para el que se plantean cuatro grandes aspiraciones: desestacionalizar la demanda turística; diversificar la oferta me-

66 De hecho, en la propia introducción del plan se advierte ese carácter voluntarista, cuando se subraya que “las partes instan a las Administraciones de todo rango y a las empresas, a asumir sus contenidos y llevar a ejecución sus propuestas, atendiendo a los intereses turísticos de la provincia de Huelva”. Unos intereses, cuya defensa es objeto de un amplio acuerdo por parte de los agentes políticos, sociales y empresariales onubenses, tal y como lo demuestra la firma del Pacto por el Turismo, refrendado por los principales partidos políticos, sindicatos, asociaciones empresariales y colectivos ecologistas (Partido Socialista, Partido Popular, Partido Andalucista, Izquierda Unida, Unión General de Trabajadores, Comisiones Obreras, Federación Onubense de Empresarios, ADENA y Ecologistas en Acción).

diante nuevos atractivos culturales, deportivos, naturales y de ocio; incrementar y cualificar la oferta hotelera; y conseguir una proyección turística internacional de la zona.

En relación a la metodología utilizada para la elaboración del plan, destaca de forma muy especial la realización de un gran esfuerzo para facilitar la participación activa de numerosos agentes políticos, económicos y sociales del ámbito provincial relacionados con la actividad turística, esfuerzo que se desarrolla tanto en la fase de diagnóstico como en la de diseño de actuaciones. Así, en la primera de estas fases, la de análisis y diagnóstico, tras una intensa labor de recopilación de información y de análisis del sector⁶⁷, se abordará un diagnóstico basado en la metodología DAFO y apoyado en la realización de 20 entrevistas cualitativas a responsables de entidades públicas y privadas (básicamente pertenecientes a Diputación Provincial, Junta de Andalucía, ayuntamientos y empresas). Posteriormente, en la fase de diseño de actuaciones, tanto la fijación de objetivos como la determinación de líneas de actuación tendrán como fundamento la celebración de diversas reuniones y jornadas en las que se constituyen grupos de estrategia turística; estos grupos tendrán como última finalidad debatir sobre las medidas concretas a implementar⁶⁸.

Con respecto a esta última cuestión, hay que decir que el cuerpo propositivo del plan se organiza en torno a cuatro grandes bloques, que coinciden a grandes rasgos con

67 Análisis que se centra tanto en las infraestructuras generales como las turísticas, los recursos turísticos, la demanda actual y potencial, los aspectos de promoción y comercialización, los destinos competidores (Cádiz y el Algarve) y las necesidades de formación.

68 En total se celebraron seis jornadas en las localidades de Huelva, Lepe, Mazagón, Bollullos del Condado, Valverde del Camino y Fuenteheridos. En ellas se discutió sobre objetivos a perseguir, líneas estratégicas a desarrollar y medidas concretas a ejecutar. En relación a estas últimas, se discutió sobre la viabilidad, prioridad, implicaciones y eficacia de las distintas medidas propuestas, se determinó la programación temporal de las mismas, los agentes responsables de la ejecución y la supervisión, el presupuesto aproximado y el orden de prioridad en las actuaciones.

Cuadro 9.14. Análisis DAFO del turismo de sol y playa en la provincia de Huelva.

ASPECTO	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Recursos	<ul style="list-style-type: none"> – Condiciones idóneas para el desarrollo de esta tipología turística: más de 3.000 horas de sol al año y 115 kilómetros de playas bajas y arenosas – Base del sector turístico onubense: el 50 % de los visitantes presenta como principal motivación el disfrute del sol y la playa 	<ul style="list-style-type: none"> – La capacidad del litoral onubense por configuración natural y capacidad territorial para el desarrollo de dos tipologías turísticas que cualifican el destino: el turismo náutico y de golf
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> – Adecuada señalización direccional y turística en municipios y núcleos turísticos – Cercanía a los aeropuertos internacionales de Faro y Sevilla – Adecuación del viario de gran capacidad en el litoral gracias a la conclusión de la autopista Huelva-Ayamonte 	<ul style="list-style-type: none"> – Reconocimiento de las autoridades de la problemática ocasionada por el déficit de plazas de aparcamiento en núcleos turísticos y su consideración en el planeamiento urbanístico
Recursos humanos		<ul style="list-style-type: none"> – Formación de un personal cualificado a través de las escuelas de hostelería en la zona
Grado de competitividad	<p>La singularidad de la oferta litoral onubense, al aglutinar recursos propios de la tipología sol y playa junto a una notable riqueza de espacios naturales</p>	<ul style="list-style-type: none"> – La rentabilización de las posibilidades ofrecidas por el litoral para la práctica de deportes náuticos el turismo de golf, así como el turismo activo (cicloturismo, senderismo) y de naturaleza
Comercialización	<p>Limitada dependencia de turoperadores en la captación de demanda frente a El Algarve</p>	<ul style="list-style-type: none"> – El aprovechamiento de la inclinación del turista noreuropeo por los destinos de sol y playa en la captación de nuevos mercados
Generación de beneficios	<p>Oportunidad de negocio significado por el carácter de tipología turística que aglutina a muy diversos nichos de mercado</p>	<ul style="list-style-type: none"> – La captación de nuevas oportunidades de negocio mediante la implantación de la tipología de golf, estrechamente asociada a los destinos de sol y playa y creadora de sinergias (inversiones en urbanizaciones, hoteles y oferta complementaria de calidad)
Playas	<ul style="list-style-type: none"> – La calidad de las playas onubenses: aguas claras sin aparente contaminación según la Consejería de Medio Ambiente, arena fina y dorada, aguas tranquilas aptas para el baño y la práctica de la navegación. – Adecuada señalización en puntos de acceso a las playas, información sobre puestos de socorro, servicios de duchas y aseos, contenedores, etc. – Eficaces servicios de limpieza dependientes de las autoridades municipales competentes. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ordenación del espacio litoral así como de los usos bajo parámetros de sostenibilidad y bajo impacto paisajístico
Sostenibilidad	<p>– La decidida apuesta de las autoridades competentes y el sector empresarial en general por el desarrollo de un modelo turístico de calidad así como sostenible en el litoral onubense materializado en los nuevos proyectos urbanísticos y en la realización de planes estratégicos (P.e. Plan de Excelencia Turística de Isla Cristina).</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Creación de un modelo turístico sostenible que posibilite la diversificación de la oferta mediante el crecimiento cualitativo y cuantitativo del equipamiento hotelero, así como de la oferta complementaria, con un máximo respeto al entorno natural – La aplicación efectiva de los puntos directores establecidos en los planes de ordenación territorial para el litoral onubense de la Junta de Andalucía referentes al aumento de la capacidad hotelera

ASPECTO	DEBILIDADES	AMENAZAS
Recursos	<ul style="list-style-type: none"> – La fragilidad del entorno costero onubense sometido a múltiples incidencias de la dinámica litoral – Limitado aprovechamiento turístico de los espacios naturales costeros 	<ul style="list-style-type: none"> – Colmatación de barras y rías que impidan el paso de embarcaciones de mayor calado a instalaciones portuarias y, por tanto, la apertura a un turismo de mayor poder adquisitivo
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> – Infraestructura de equipamiento turístico orientada básicamente a cubrir las necesidades de una demanda residencial: poco diversificada y con escasa presencia de oferta complementaria – Accesibilidad a municipios turísticos costeros deficiente por el estado del viario: conservación, capacidad y trazado. Problema agravado durante temporada estival con episodios puntuales de colapso circulatorio – Acusado déficit en equipamiento de estacionamiento dentro de núcleos turísticos – Oferta de restauración limitada en términos cualitativos: predominio del establecimiento de nivel medio y bajo 	<ul style="list-style-type: none"> – Pérdida en la valoración de la calidad del destino así como en la movilidad de residentes y visitantes por los importantes problemas de accesibilidad viaria y equipamiento de estacionamiento en núcleos turísticos del litoral. Aspectos agravados en temporada estival. – Percepción negativa de la oferta de restauración por la calidad medio-baja de los establecimientos, destacando los chiringuitos de playa en los que se han detectado deficiencias asociadas a la relación calidad-precio, higiene del establecimiento y señalización de orientación no reglada
Recursos humanos	<ul style="list-style-type: none"> – Bajo nivel de formación del personal que atiende básicamente el servicio de restauración (atención al cliente, conocimiento de idiomas, presentación, etc.). 	
Grado de competitividad	<ul style="list-style-type: none"> – Limitada capacidad cualitativa y cuantitativa de la planta hotelera para atraer un turismo de calidad – Carácter pendular (fines de semana y puentes) y estacional (temporada estival) de los desplazamientos al litoral onubense que conforman una demanda concentrada. 	<ul style="list-style-type: none"> – Débil vertebración de la oferta complementaria que reste atractivo al destino frente a inmediatos competidores como Cádiz – La cercanía de un destino competidor como es el Algarve, con similares características en oferta litoral pero con mayor cualificación y diversificación de la oferta hotelera.
Comercialización	<ul style="list-style-type: none"> – Elevado índice de estacionalidad de la actividad turística en la costa onubense por la fuerte implantación del turismo residencial de concentración estival. 	<ul style="list-style-type: none"> – La reducida capacidad de la oferta supone un serio límite en la captación de nuevos mercados, frente a inmediatos destinos competidores controlados por turoperadores europeos (Algarve).
Generación de beneficios	<ul style="list-style-type: none"> – Limitados por la preponderancia del turismo residencial que realiza un menor desembolso en oferta de restauración y complementaria 	
Playas	<ul style="list-style-type: none"> – Accesos a las playas en numerosas ocasiones no acondicionados: bolsas de aparcamiento no regladas, tránsitos entre urbanizaciones sin acondicionar, escasa higiene en accesos, etc. – Equipamiento de las playas (aseos, señalización, contenedores de residuos, servicios comerciales disponibles) en función del grado de urbanización de la playa. 	<ul style="list-style-type: none"> – Descenso de calidad en las playas por pérdida de arenas y aparición de limos
Sostenibilidad	<ul style="list-style-type: none"> – Detección de determinados aspectos (saturación del espacio turístico en época estival, actuaciones urbanísticas poco respetuosas con el medio, deficiencias en la calidad del servicio, crecimiento turístico fragmentado, etc.) que inciden en el agotamiento del modelo actual. 	<ul style="list-style-type: none"> – El desarrollo de un frente turístico en el litoral reforzado por la creación de 300.000 plazas turísticas que pueda conducir a la implantación de un sistema único de aprovechamiento socioeconómico del territorio y, por tanto, no sostenible, debido a la clara incidencia en la actividad de fenómenos coyunturales.

Fuente: *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva.*

propuestas de orden territorial, tipológico, de mercado y formativas. Para cada bloque temático se definen una serie de líneas estratégicas de actuación y unas medidas concretas, denominadas en el documento como “programas”. Al objeto de esta investigación, resultan de especial interés las propuestas de naturaleza territorial formuladas para el ámbito litoral y, en este sentido, el plan define tres grandes líneas estratégicas para favorecer y ordenar el desarrollo turístico del litoral onubense, cuales son “la incorporación del patrimonio natural protegido como activo real del negocio turístico del litoral”, la asunción de “una opción de crecimiento cualitativo y selectivo” y la definición de un “nuevo modo de ocupación turística del territorio” (págs. 32-40).

En el caso de la primera línea de actuación citada, se trata de potenciar los valores naturales del medio como elementos que cualifican el sistema turístico, aprovechando las potencialidades de éstos en un sentido positivo y siguiendo esquemas de protección⁶⁹; en este sentido, el propio plan expresa “el convencimiento íntimo de que el éxito económico del litoral depende del mantenimiento y ennoblecimiento de sus condiciones diferenciadoras: calidad de las playas, espacios vacíos, dunas y vegetación” (pág. 33).

En lo que respecta a las dos líneas de actuación restantes, la apuesta por un crecimiento turístico cualitativo y selectivo, y la definición de un nuevo modo de ocupación turística del territorio, el documento defiende la priorización de los usos hoteleros frente a los residenciales, e incluso llega a proponer un desmedido incremento de la capacidad hotelera, hasta alcanzar entre 45.000 y 50.000 plazas en el horizonte de 10-15 años (lo que significaría triplicar la capacidad actual). Junto a esa propuesta, se plantean otras en el sentido de conservar y poner en valor los espacios naturales y libres, facilitar la reserva de suelo para la implantación de actividades y servicios complementarios en las urbanizaciones turísticas, o reducir las plazas de camping existentes en primera línea del litoral y cualificar las instalaciones, ideas todas ellas muy en la línea de los criterios establecidos en los planes de ordenación del territorio del litoral occidental de Huelva y de Doñana.

Estas líneas estratégicas de actuación tendrán un desarrollo más pormenorizado en los denominados “programas”, auténticas propuestas que plantean acciones concretas o intervenciones tanto a nivel territorial como sectorial. El plan contempla más de 80 programas de diferente naturaleza y alcance, entre los que se encuentran algunos centrados en el fomento y ordenación de la actividad turística en la zona litoral. Quizá el de mayor envergadura sea el denominado “Programa de infraestructuras básicas del litoral” (Programa 1 –P.1.–), que contempla la finalización de los nudos de distribución y los enlaces entre la autovía y el litoral, junto con la realización de estudios e informes para la posible construcción de un aeropuerto provincial o la elaboración de un “plan de acción de playas” para abordar globalmente los problemas que les afectan⁷⁰.

Descendiendo a enclaves concretos, el “Programa de las marismas de Isla Cristina” (P.3.) plantea como principal novedad la elaboración de un plan de usos para fomentar y ordenar las actividades didácticas, turísticas y recreativas en la zona, además de barajar la

69 Así se distingue en el plan entre “la protección integral, actuación propuesta para algunos espacios al margen de un razonamiento económico –aunque no necesariamente excluyente de algún tipo de uso turístico–” y “la protección activa, encaminada a un fin específico, de carácter positivo, basada en su condición de recursos rentables desde un punto de vista social y, también, económico” (pg. 32).

70 Problemas tales como el de la regeneración de playas, su mantenimiento y limpieza, la adecuación de los accesos, la disposición de aparcamientos o la dotación de mobiliario y equipamientos.

posibilidad de crear un parque periurbano para las poblaciones de Ayamonte e Isla Cristina. Dicho parque contemplaría transformaciones blandas del paisaje (diseño y adecuación de rutas para excursionismo) y el manejo artificial de algunos canales de la marisma para usos deportivos (vela ligera, remo y piragüismo).

Cuadro 9.15. Actuaciones propuestos por el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva para el litoral occidental y el ámbito de Doñana.

ACTUACIONES / PROGRAMAS TERRITORIALES	
LITORAL	INTEGRACIÓN TERRITORIAL
Programa de infraestructuras básicas en el litoral	Programa de infraestructuras básicas
Programa Río Guadiana	Programa de vías verdes
Subprograma de desarrollo	Programa ferrocarril
Subprograma de análisis, planificación y sensibilización	Programa de creación de centros de actividades turísticas
Programa Marismas de Isla Cristina	Programa de información y señalización
Programa Flecha del Rompido-Río Piedras	Programa de creación de Unidad del Paisaje
Programa Ría del Odiel	
Programa Lugares Colombinos	
Programa Puerto Deportivo de Mazagón	
Programa de Doñana	
Subprograma de cualificación del territorio	
Subprograma de elaboración de productos de referencia	
ACTUACIONES / PROGRAMAS TIPOLÓGICO SECTORIALES	
TURISMO DE SOL Y PLAYA	TURISMO DE NATURALEZA
Programa de cooperación inter-administrativa y público-privada	Programa de coordinación inter-administrativa y cooperación público-privada
Programa de seguridad en las playas	Programa de concienciación/sensibilización
Programa de mantenimiento y limpieza de playas	Programa de dotación de infraestructuras para uso turístico
Programa de puesta en valor de los activos naturales en las playas	Programa de puesta en valor turístico de la red de senderos y carriles cicloturísticos
Programa de mejora de la accesibilidad a las playas	Programa de puesta en valor turístico de vías verdes y vías pecuarias
Programa de aparcamientos públicos	Programa de apoyo a la creación de productos turísticos
Programa de uso turístico del transporte interior	Programa de fomento de la creación de empresas turísticas
Programa de cualificación de los alojamientos hoteleros	Programa de mejora de la comercialización y la promoción turísticas
Programa de alternativas de ocio	
Programa de potenciación de actividades deportivas	
Programa de mejora del equipamiento y servicios de playa	
Programa de mejora servicios comerciales y restauración en playas	
Programa de información y señalización turística	

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva*.

De mayor calado es el “Programa de la flecha del Rompido-río Piedras” (P.4), que además de pretender la cualificación de los puertos de El Terrón y El Rompido como espacios turísticos, recreativos y deportivos o la ordenación de los usos náuticos en la lámina de agua de la flecha, plantea la elaboración de estudios de viabilidad acerca de la posibilidad de realizar determinadas conexiones un tanto polémicas. Tal es el caso de la posible conexión entre el puerto del Terrón y la zona del castillo de San Miguel a partir de un puente pasarela sobre el río Piedras o la más extravagante entre Nuevo Portil y la flecha del Rompido mediante teleférico⁷¹.

71 En el primer caso, el estudio de viabilidad pretende verificar las consecuencias medioambientales, económicas y sociales que tendría la ejecución de una pasarela sobre el río Piedras, para uso de peatones, bicicletas y caballos; en el caso de la conexión entre Nuevo Portil y la flecha del Rompido mediante teleférico, se trataría de realizar

En lo que respecta al sector oriental de la costa, el plan contempla dos programas, uno muy concreto y limitado espacialmente, el “Programa del puerto deportivo de Mazagón” (P.7), y otro mucho más complejo y extenso desde el punto de vista territorial, el denominado “Programa de Doñana” (P.8). En el caso de Mazagón, la propuesta defiende la asignación de usos de alojamiento turístico a las parcelas libres existentes en el seno del puerto y colindantes a este, a lo que habría que añadir la voluntad de resolver de forma definitiva la transición entre el puerto y los límites de la urbanización. Por otra parte, para el ámbito de Doñana, el programa de actuaciones recalca la necesidad de poner en marcha y desarrollar las determinaciones de contenido turístico del plan subregional de ordenación del territorio (POTAD)⁷², mientras que las principales novedades están en relación con la proyección de tres nuevos accesos peatonales a la playa del Asperillo (que complementarían al ya existente de Cuesta Maneli), o la solicitud de un Plan de Excelencia Turística para Matalascañas, habida cuenta de su perfil como destino turístico maduro, necesitado de acciones de reestructuración territorial y sectorial.

Como valoración final del documento, cabe subrayar que aunque se trate de un instrumento sectorial, el plan manifiesta una clara orientación territorial y una vocación integral. De hecho, uno de los grandes capítulos propositivos del documento, el referido a los programas a desarrollar en las diferentes zonas en que se subdivide la provincia, se denomina de forma muy significativa “Vertebración turística territorial de la provincia de Huelva”, capítulo al que acompañan otros de carácter más marcadamente sectorial, pero que en conjunto denotan una concepción amplia e integral de la actividad turística⁷³.

Seguramente, unos de los principales valores del plan sea la exhaustividad y concreción de las propuestas, muchas de las cuales se nutren de las determinaciones de instrumentos anteriores, como los planes de ordenación del territorio subregionales, mientras que otras constituyen evidentes esfuerzos de innovación y creatividad, no exentas de polémica en algunas ocasiones. En cambio, el gran problema del plan reside en su inconsistencia normativa y su debilidad directiva, puesto que se trata de una iniciativa voluntarista de una determinada institución pública, la Diputación de Huelva, iniciativa que ha sido debatida y participada con otros agentes públicos y privados, pero que no tiene un carácter vinculante para los mismos, sino que se queda en un mero plan de acción indicativo, que carece de compromisos expresos y concretos por parte de los agentes implicados.

un estudio de viabilidad e impacto ambiental, cuestión ésta última que casi huelga, ya que no hay duda sobre el impacto medioambiental y paisajístico que podría tener la conexión, mediante remotes mecánicos, entre una urbanización situada dentro de una masa forestal de pinos y una playa virgen situada en un paraje natural, caracterizado especialmente por su estricta protección.

72 En este sentido se inscriben las propuestas de asignar usos hoteleros a las edificaciones abandonadas o infrautilizadas del entorno de Doñana, el tratamiento como carreteras paisajísticas del tramo Mazagón-Matalascañas y El Rocío-Matalascañas, la puesta en marcha de un Plan Especial de la aldea de El Rocío o la creación de dos Centros de Turismo Activo en El Rocío y en el área de Moguer-Palos.

73 Se trata de más de 80 programas, que van desde las propuestas planteadas para cada unas de las zonas en que se estructura la provincia (litoral, zona central, sierra y Huelva capital) y las medidas planteadas para su integración territorial, hasta los programas dirigidos a mejorar los aspectos de promoción, comercialización, información, nuevas tecnologías o formación, pasando por los referidos a los distintos turismos temáticos (sol y playa, naturaleza, golf, náutico, ecuestre, deportivo, cruceros, etc.)

CAPÍTULO 10. EL MODELO TERRITORIAL TURÍSTICO RESULTANTE: EL PAPEL DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LA CONFIGURACIÓN ESPACIAL Y SECTORIAL DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

El presente capítulo viene a complementar en cierta medida al anterior, en el que se analizaban los documentos de planificación sectorial y territorial de ámbito supramunicipal más relevantes desde el punto de vista turístico. Ya se ha señalado que dichos instrumentos contemplaban propuestas de desarrollo u ordenación de la actividad turística para el conjunto de costa onubense o parte de la misma, aunque lo más característico de la mayoría de ellos es que carecían de valor normativo¹, por lo que sus contenidos propositivos se quedaban en muchas ocasiones en meros planteamientos de carácter voluntarista, en determinaciones que nunca llegaron a ejecutarse.

El objeto de investigación de este capítulo presenta importantes diferencias con respecto a esos documentos, puesto que ahora se analizan los instrumentos de planeamiento urbanístico, prestando especial atención a aquellos contenidos y determinaciones referidos al suelo dedicado a las actividades turísticas. En principio, se observan dos grandes diferencias entre los documentos de planificación sectorial y territorial analizados anteriormente y los instrumentos de planeamiento urbanístico; unas diferencias que están en relación con el ámbito de actuación y el grado de vinculación legal de unos y otros. Así, mientras que los documentos de planificación contemplan un ámbito de actuación supramunicipal y apenas cuentan con reconocimiento legal, los instrumentos de planeamiento urbanístico tienen un alcance municipal y sus determinaciones son de obligado cumplimiento, es decir, adquieren rango normativo.

Ese valor legal hace del planeamiento urbanístico un instrumento de enorme trascendencia desde el punto de vista territorial y socioeconómico, ya que en la práctica ofrece cauce normativo a las pretensiones municipales de crecimiento o de ordenación espacial de la actividad turística. Por lo tanto, la concreción territorial efectiva de las propuestas turísticas se hace a través del planeamiento urbanístico, que, evidentemente, se convierte en un elemento clave para comprender e interpretar la realidad urbanística y turística existente en cualquier ámbito del litoral español.

1 De los trece documentos que se analizaron en el capítulo anterior, tan sólo cuatro tienen un carácter vinculante desde el punto de vista normativo: el *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* (1965), el *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno* (1988), el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* (2003) y el *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* (2006).

O dicho de otro modo y de una forma más clara: en última instancia, es el municipio, a través del planeamiento urbanístico, quien decide sobre el modelo territorial de desarrollo turístico a implementar en su término municipal; un ejercicio que en la mayoría de las ocasiones permanece todavía ajeno a cualquier consideración de orden supramunicipal. En este sentido, será especialmente interesante contrastar las previsiones del planeamiento urbanístico con las propuestas de los documentos de ordenación territorial de ámbito supramunicipal, con el objetivo de identificar puntos en común y diferencias, coincidencias y contradicciones.

Por lo que respecta a la metodología seguida para analizar el planeamiento urbanístico municipal, ésta se caracteriza fundamentalmente por su sencillez, de manera que sus líneas básicas han sido las siguientes:

- En primer lugar, se ha seguido un planteamiento evolutivo desde el punto de vista cronológico, ya que se parte del análisis del planeamiento urbanístico pretérito, para continuar con los instrumentos actualmente vigentes, y concluir con la exposición y la valoración de la información disponible acerca de los instrumentos de planeamiento que están siendo revisados y que serán aprobados en un futuro próximo.
- En segundo lugar, se han analizado todos y cada uno de los instrumentos de planeamiento urbanístico formulados para los municipios costeros y, además, se ha tratado de extraer de ellos las determinaciones y las propuestas planteadas para las distintas entidades o núcleos con funcionalidad turística. Finalmente, a partir de ese análisis fragmentado, se ha pretendido obtener, aunque sea a grandes rasgos, una imagen global, de conjunto, de la situación y las tendencias del planeamiento urbanístico de los municipios del litoral de Huelva en relación con el desarrollo de las actividades turísticas.
- En tercer lugar, la investigación se ha centrado especialmente en el análisis de los instrumentos de planeamiento general (Planes Generales y Normas Subsidiarias fundamentalmente), que son los que ofrecen una visión global de los objetivos y las estrategias turísticas de los distintos municipios. No obstante, también se hace referencia continua a los instrumentos de planeamiento de desarrollo, a través de los cuales se concretan los procesos de crecimiento o de ordenación turística (Planes Parciales, Planes Especiales de Reforma Interior, Estudios de Detalle, etc.).
- En lo relativo a las distintas clases de suelo establecidas en el planeamiento urbanístico, el estudio realizado presta mayor atención al suelo urbano con funcionalidad turística y, sobre todo, al suelo urbanizable con finalidad turística (que es el que posibilita los nuevos desarrollos). A la hora de analizar las características de esos suelos, han tenido especial consideración sus parámetros urbanísticos y territoriales, tales como la densidad edificatoria (viviendas/hectárea), la densidad constructiva (m²/m²), la altura de los edificios, la zonificación interna, la dotación de infraestructuras y equipamientos, etc.
- Otra cuestión a destacar es que no sólo se ha considerado el planeamiento urbanístico en su primera versión, sino que también se ha prestado atención a las modificaciones realizadas en el mismo, por cierto muy abundantes en algunos municipios costeros. Esto introduce un enfoque ciertamente dinámico a la hora de abordar el análisis del planeamiento.
- Por último, tal y como ya se ha apuntado anteriormente, existe un objetivo importante que subyace en la investigación realizada y que tiene incidencia sobre la metodología

utilizada: la intención de comparar las previsiones y las determinaciones turísticas del planeamiento urbanístico municipal, con las estrategias y propuestas de la planificación territorial diseñada por la administración regional, al objeto de identificar posibles tensiones o contradicciones.

Frente a la sencillez metodológica expuesta, las tareas de búsqueda, selección y consulta de la información, han sido sin duda las que más dificultades han planteado, debido a las siguientes razones:

- los instrumentos de planeamiento urbanístico constituyen un universo informativo muy vasto, excesivamente amplio, donde hay que hacer un gran esfuerzo de selección a la hora de analizar los documentos, si no se desea eternizar la investigación. Precisamente, uno de los grandes retos de este capítulo será poner unos límites razonables a la investigación y a su nivel de profundidad, ya que de otro modo, el tema podría dar juego, por sí sólo, para una tesis doctoral².
- Directamente relacionado con lo anterior, hay que comentar también que la información sobre el planeamiento urbanístico se presenta de una forma bastante fragmentada, en distintos documentos, por lo que no existen muchas investigaciones o estudios que aborden el tema desde una perspectiva global e integradora. Por lo tanto, otro de los objetivos principales del análisis será sistematizar e integrar la información obtenida, de forma que las diferentes piezas que conforman el puzzle del planeamiento urbanístico municipal faciliten finalmente la obtención de una imagen general o de conjunto, si es que ello es posible.
- Por otra parte, también hay que destacar que el tema investigado, el planeamiento urbanístico municipal, es un objeto dinámico, cambiante, sujeto a modificaciones y revisiones continuas, lo cual hace aún más difícil la disponibilidad de información precisa y actualizada, su análisis y evaluación³.
- Un problema añadido y que desgraciadamente no suele ser extraño en este tipo de investigaciones, es la aparición de continuas trabas para acceder a los documentos, a pesar de tratarse de una información de carácter público. Así pues, nos encontramos a menudo ante planes que no están a disposición de los ciudadanos, documentos que sistemáticamente están en manos de los técnicos de urbanismo y que no pueden ser consultados, situaciones de desconfianza a causa de las supuestas intenciones ocultas del investigador, etc.
- Si ya es complicado, a veces, consultar los instrumentos de planeamiento aprobados y en vigor, lo es aún más conseguir información sobre el planeamiento urbanístico en fase de revisión o de nueva formulación, es decir, sobre los documentos que serán aprobados en un futuro próximo. Todo esto pone de relieve el carácter estratégico de este tipo de información y los grandes intereses que existen alrededor del urbanismo de los municipios costeros.

2 Un buen ejemplo de las enormes posibilidades que ofrece el planeamiento urbanístico como objeto de investigación, se observa en el magnífico trabajo de NAVALÓN (1995): *Planeamiento urbano y turismo residencial en los municipios litorales de Alicante*.

3 Por poner un ejemplo ilustrativo, los instrumentos de planeamiento general actualmente vigentes en los municipios costeros de Huelva han sufrido más de 150 modificaciones, una cifra que con seguridad se duplicaría si contabilizáramos las modificaciones realizadas a los instrumentos de planeamiento de desarrollo.

Finalmente, para acabar con esta introducción al capítulo, hay que subrayar de nuevo que el análisis del planeamiento urbanístico de los municipios costeros es una cuestión de enorme importancia para entender la configuración turística y la problemática territorial y urbanística del litoral español en general, y del onubense en particular. Por lo tanto, se está ante uno de los temas clave de esta tesis doctoral, que adquiere aún mayor relevancia si se contrasta con los planteamientos expresados en los documentos de ordenación del territorio supramunicipales, que a menudo colisionan con las previsiones del planeamiento urbanístico, generando así uno de los mayores problemas a los que se enfrenta el desarrollo territorial y turístico de esta costa.

2. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN LA ETAPA PREDEMOCRÁTICA Y DURANTE LA TRANSICIÓN (1960-1979)

Tal y como señalan la mayoría de los estudios e informes que abordan el análisis de las relaciones entre urbanismo y actividad turística en el litoral onubense⁴, el principal rasgo que caracteriza a la evolución histórica del planeamiento urbanístico en los municipios costeros, es su escaso y tardío desarrollo. De hecho, el planeamiento general comienza a ser impulsado a finales de la década de los setenta y no se generaliza hasta mediados de los años ochenta, cuando la administración regional adopta una actitud inequívoca de exigencia y apoyo, en lo que se refiere a la elaboración de instrumentos de planeamiento que aseguren la regulación municipal de los procesos de crecimiento y ordenación urbanística.

Si dicho propósito es aplicable a la totalidad de los municipios andaluces, lo es aún más en el caso de los municipios costeros, en cuanto que éstos se encuentran especialmente afectados por fuertes intereses y tensiones urbanísticas, y por lo tanto requieren un mayor control por parte de los poderes públicos. Entre estos últimos, la administración municipal habrá de jugar un papel esencial desde el punto de vista urbanístico, pues no en vano, es ella quien ostenta las competencias sobre la materia en el marco de su ámbito territorial.

Pero dicha atribución competencial, no siempre ha supuesto la asunción de las responsabilidades de ordenación urbanística por parte de los ayuntamientos. De hecho, con anterioridad a la década de los ochenta, la situación en materia de planeamiento era claramente deficitaria, puesto que apenas existían instrumentos de planeamiento general que encauzaran los procesos de desarrollo urbanístico y turístico existentes en los municipios del litoral.

Así se viene observando desde los años sesenta, cuando se redacta y aprueba el primer Plan General de Ordenación Urbana de un municipio costero onubense, el PGOU de Ayamonte (1962), que de forma un tanto sorprendente permanece completamente ajeno a cualquier previsión de desarrollo turístico, y centra toda su atención en la problemática urbanística de la cabecera municipal. Tampoco el PGOU del núcleo de La Antilla (1966) ofrecerá

4 Sirvan de ejemplo el *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva* (SECRETARÍA DE ESTADO DE TURISMO, 1978); el *Programa de Actuación sobre el Litoral Andaluz y la Zona de Potencial Turístico* (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO, 1986); el *Plan Turístico del Litoral del Área Doñana-Huelva* (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO, 1986); el *Plan Turístico del Litoral del Área Punta Umbria-Río Guadiana* (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO, 1986); o la *Actualización de los Planes Turísticos Territoriales. Río Guadiana-Río Guadalquivir* (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993).

un marco de ordenación adecuado para esta entidad, cuyo crecimiento desborda claramente las expectativas de la planificación, poniendo de manifiesto la existencia de importantes conflictos y deficiencias, que requieren de un instrumento más ajustado a las necesidades reales de este asentamiento turístico.

En la década de los sesenta, aparte de los dos documentos señalados, no se aprueba ningún otro instrumento de planeamiento general en los municipios costeros⁵, lo cual pone de relieve importantes carencias en materia urbanística, que tratan de ser resueltas mediante la elaboración de otro tipo de documentos que sustituyan, de alguna manera, a los planes que no han sido redactados ni aprobados.

En ese sentido, es importante destacar la elaboración del *Esquema Director de Ordenación del Entorno de Huelva* (1970), que trata de ofrecer un marco supramunicipal de ordenación urbanística para los municipios cercanos a la capital provincial⁶, y en el que se plantean grandes directrices sobre usos del suelo y se establecen densidades máximas. Desde el punto de vista del desarrollo urbano turístico, es interesante su propuesta, algo vaga, de localización de una serie de núcleos turísticos a lo largo de la costa, con capacidad para 5.000 personas y con una densidad máxima de 100 habitantes/hectárea. Lo cierto es que, a pesar de las intenciones del documento y de su aprobación por parte de la Comisión Provincial de Urbanismo, sus determinaciones no se llevaron a la práctica, aunque sí sirvieron de referencia para la elaboración de tres Planes Generales. A tal respecto destacan, en primera instancia, los PGOU de Moguer (1970) y de Palos de la Frontera (1971), en los que se calificaba una importante superficie de suelo con finalidad turística en el núcleo de Mazagón (943 hectáreas), donde se ejecutarán los Planes Parciales de Ciparsa y de El Picacho.

Cuadro 10.1. Características del suelo con finalidad turística en los primeros Planes Generales de Ordenación Urbana de Moguer y Palos de la Frontera.

Plan General de Ordenación Urbana de Moguer: "Suelo rústico de reserva turística"				
Superficie total	295,80 hectáreas			
Área verde pública	Superficie mínima 20%			
Edificación principal	Superficie máxima 45%			
Edificación complementaria	Superficie mínima 15%			
Tipo de edificación: bloque abierto; edificación mixta vivienda aislada; manzana cerrada	Parcela mín.: 500 m ²	Superf. máx. ocupación: 30%	Altura: Libre	Vol. m ³ /m ² : 1
PGOU de Palos de la Frontera: "Suelo urbano o de reserva urbana para uso turístico"				
Superficie total	647,20 hectáreas			
Localización	Vaguada Arroyo de Mazagón; entorno de la Laguna de las Madres; norte de la carretera costera hasta 100 mts.			
Tipo de edificación: bloque abierto; edificación mixta vivienda aislada; manzana cerrada	Parcela mín.: 500 m ²	Superf. máx. ocupación: 30%	Densidad: 50 hab./ha.	Vol. m ³ /m ² : 1

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan General de Ordenación Urbana de Moguer* de 1970 y el *Plan General de Ordenación Urbana de Palos de la Frontera* de 1971.

5 En cambio, sí se aprueba algún que otro instrumento de planeamiento de desarrollo, como el Plan Parcial de Urbasar (1968), a través del cual se ejecuta la urbanización situada en el extremo oriental del litoral de Isla Cristina.

6 El Esquema abarca el territorio de siete municipios, concretamente los de Gibraleón, Aljaraque, San Juan del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría y Cartaya.

El tercer instrumento derivado del citado Esquema será el *Plan General de Ordenación Urbana de la Costa de Cartaya y Punta Umbría* (1970), que a pesar de su denominación, ha de ser considerado como una figura de nivel intermedio, ubicada a medio camino entre el planeamiento urbanístico general y la planificación territorial. En dicho documento se diseña el desarrollo urbano y turístico de 17 kilómetros de costa, situados entre el casco urbano de Punta Umbría y el núcleo de El Rompido. El plan tiene un marcado carácter desarrollista, puesto que plantea la total ocupación de la primera banda costera con usos hoteleros y residenciales, dejando apenas 200 metros lineales de zonas verdes en todo el tramo. Las determinaciones urbanas turísticas de este plan tampoco llegarían a concretarse en su totalidad, aunque sí dieron cobertura al desarrollo de varios planes parciales, a través de los cuales se ejecutan diversas urbanizaciones (Planes Parciales de Ordenación de Urverosa, Hiconsá, Pinos del Mar, Punta del Mar, El Portil, etc.).

Cuadro 10.2. Cuadro resumen del Plan General de Ordenación Urbana de la Costa de Cartaya y Punta Umbría.

Usos	Vol. máx. m ³ /m ²	Altura máx. mts.	Observaciones
Cascos actuales	3	12 (4 plantas)	-
Ensanche	3	12 (4 plantas)	-
Unifamiliar y ciudad jardín	0,5	6	500-2000 m ² parcela Permite ocupación pareada
Edificación en altura (abierta)	1	12 (4 plantas)	-
Hotelero	1	45 (15 plantas)	-
Zonas verdes	-	3,5	Cultural y recreativa

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan General de Ordenación Urbana de la Costa de Cartaya y Punta Umbría* de 1970.

Cuadro 10.3. Características de la zonificación establecida en el Plan General de Ordenación Urbana de La Antilla.

Zona	Sup. m ²	Volumen m ³ /m ²	Ocup. %	Parcela mínima m ²	Altura
Zona de playa	170.000	-	-	-	-
Camping-deportes	66.000	-	-	-	-
Zona de aislamiento	197.000	-	-	-	-
Reserva instalaciones públicas recreo	29.000	4	-	-	-
Edificación 1ª línea	55.000	1,45	25	600	3 m
Edificación aislada unifamiliar	330.000	0,6	-	500	3 m
Edificación aislada en línea	4.000	6,1	-	200	6,5 m
Edificación extensión media	160.000	3	-	600	-
Edificación bloques diseminados	414.000	2,5	-	1.000	-
Pueblo	40.000	4	-	-	-
Hoteles, club, restaurantes	22.000	3,5	-	-	-
Industrias (pequeña industria local)	14.000	-	-	-	-
Centro cívico-comercial	67.000	6	-	-	-
TOTAL	1.800.000	-	-	-	-

Fuente: elaboración propia a partir del *Plan General de Ordenación Urbana de La Antilla* de 1970.

Fuera del ámbito territorial considerado en el *Esquema Director de Ordenación del Entorno de Huehva*, sólo hay que señalar la elaboración y aprobación del nuevo PGOU de La Antilla

(1970), que planteaba una actuación urbanística sobre 180 hectáreas de suelo, en la que lo más destacable era la intención de ocupar el 70% del frente costero con edificaciones. El documento también contemplaba el diseño de una serie de accesos públicos a la playa y la localización de nuevas dotaciones y equipamientos, pretensiones que a finales de la década apenas se habían materializado.

Como puede comprobarse, la situación del planeamiento urbanístico municipal en la etapa predemocrática es claramente insatisfactoria: muchos municipios carecen de figuras de planeamiento general; tales carencias tratan de ser resueltas, coyunturalmente, mediante instrumentos de otra índole (esquemas supramunicipales, planeamiento intermedio, etc.); y en tercer lugar, el planeamiento parcial presenta un carácter excesivamente disperso y adolece de cierta lentitud en su desarrollo⁷.

Parece evidente que el escenario descrito resulta insuficiente para explicar el encauzamiento urbanístico de gran parte de los procesos de desarrollo turístico operados en la costa de Huelva desde mediados de la década de los sesenta. De hecho, para entender la situación en toda su extensión y complejidad, hay que indicar que los proyectos turísticos más importantes no se atuvieron a ninguno de los instrumentos urbanísticos considerados en la Ley del Suelo, sino que se rigieron por las determinaciones y los instrumentos sectoriales establecidos en la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963.

En este sentido, los Centros de Interés Turístico Nacional (CITN) de Isla Canela, El Portil, Mazagón y Matalascañas, se desarrollan a través de unos Planes Parciales de Ordenación (PPO) que presentan importantes peculiaridades, si se comparan con los instrumentos anteriormente analizados: se trata de planes que no están sometidos a las determinaciones de la Ley del Suelo, ofrecen un amplio margen de decisión y actuación a los promotores, facilitan las operaciones de reclasificación y recalificación del suelo, agilizan al máximo los trámites de urbanización y edificación, se apoyan en un amplio sistema de ventajas fiscales y financieras, etc. (DE TERÁN, 1982).

De este modo, entre 1966 y 1970 se aprueban los PPO correspondientes a los cuatro Centros de Interés Turístico Nacional de la costa de Huelva, en los que se plantean una serie de actuaciones urbanísticas y turísticas de gran envergadura y muy pretenciosas, y cuyas previsiones más interesantes nunca llegarán a materializarse (equipamientos hoteleros, oferta turística complementaria, complejos residenciales de alta calidad y baja densidad, etc.). Muy al contrario, a menudo sólo llegarán a ejecutarse las operaciones más rentables, aquéllas basadas en una elevada densidad constructiva y una ausencia casi total de equipamientos y servicios que supusieran costes extra para los promotores (FOURNEAU, 1983:1 y 1983:2).

En este contexto, entre 1972 y 1978 se revisarán los planes originarios de los CITN. En principio, dichas revisiones se escudan en una pretendida mejora cualitativa de los proyectos (mejora territorial, ambiental, sectorial, etc.), pero en la práctica siempre desembocan en la intención de aumentar los beneficios derivados de las operaciones inmobiliarias contempladas en los mismos. Así, en todos los casos sin excepción, se propone la modificación de la zonificación inicial y el reajuste de las densidades constructivas, de forma que se aumente la

⁷ Ello se debe, en buena medida, a “la inexistencia de Planes Generales que ofrezcan un marco de referencia en el que encaje el planeamiento de desarrollo, de modo que los Planes Parciales obedezcan a estrategias urbanísticas globales y se vean articulados por la acción coordinadora del planeamiento general” (SECRETARÍA DE ESTADO DE TURISMO, 1978, pg. V.28).

edificabilidad de algunos sectores (donde se levantarán los denominados “pueblos típicos”) y se liberen del uso residencial otras parcelas (donde se emplazarían equipamientos)⁸. Hasta aquí hay poco que objetar, pero no se puede obviar el balance final de los resultados: los complejos residenciales se ejecutarán y proporcionarán importantes beneficios económicos, pero en cambio no se materializan los equipamientos previstos, que de hecho constituían el eje argumental en el que se basaba la revisión y la pretendida mejora cualitativa de los proyectos iniciales (OJEDA RIVERA, 1987).

Cuadro 10.4. Características generales de las revisiones de los Planes Parciales de Ordenación de los C.I.T.N. de la costa de Huelva.

Revisión del P.P.O. del C.I.T.N. de Isla Canela	Revisión del P.P.O. del C.I.T.N. de El Portil
Promotor: Marina Isla Canela. Pistas y Obras S.A. Arquitecto: Ricardo Duque Aprobación de la revisión: 1972 Municipio: Ayamonte Superficie: 1.766,6 has. Población: 80.800 habitantes + 5.000 en polígonos de servicios Contenido: Aumenta el equipamiento turístico: sistema de canales y marismas con fines turísticos, aeroclub, club náutico, equipamiento deportivo, campo de golf, etc. Aumenta el equipamiento urbano: asistencial, abastecimiento de mercados, comercial, enseñanza, religión, servicios de autobuses, etc. Creación de un poblado lacustre	Promotor: Lagunas del Portil S.A. Arquitecto: Gonzalo Cano Romero Aprobación de la revisión: 1976 Municipio: Cartaya y Punta Umbría Superficie: 452 has. Población: 31.559 habitantes Contenido: No altera volumen y densidad, sí los usos y la zonificación. Se trata de un reajuste de volumen. Creación de un centro comercial residencial, Pueblo Típico Andaluz, eliminación de construcción en parcelas Laguna del Portil por riesgo ecológico-paisajístico, campo de golf 50 has., construcción de 6 hoteles (2 de ellos de lujo)
Revisión del P.P.O. del C.I.T.N. de Mazagón	Revisión del P.P.O. del C.I.T.N. de Matalascañas
Promotor: Ciparsa Arquitecto: Alfonso Gómez-Gil Caviro Aprobación de la revisión: Denegada revisión T.S. 1978 Municipio: Palos de la Frontera Superficie: 220 has. Población: 7.000 habitantes Contenido: Zonificación dividida en tres núcleos residenciales (dos de 300 viviendas y 1.500 habitantes cada uno, y un tercero de 700 viviendas y 3.500 habitantes). Viviendas unifamiliares aisladas, adosadas y bloques de 3 plantas. Densidad de 31,81 hab./ha.	Promotor: Playas del Coto de Doñana S.a. Arquitecto: José Luis García López Aprobación de la revisión: 1974 Municipio: Almonte Superficie: 700 has. Población: 30.603 habitantes Contenido: Se mantiene misma edificabilidad global, se reduce la ocupación del suelo, se aumenta la superficie del campo de golf, se aumenta la superficie de las zonas verdes, las viviendas unifamiliares tipo “A” se sitúan en primera línea de costa porque no se vendían, aumento de la densidad en el Pueblo Caño Guerrero, duplicación de la edificabilidad en zona hotelera

Fuente: elaboración propia a partir del *Estudio de Planificación Turística de los Municipios Costeros de Huelva* de 1978.

De lo comentado hasta el momento y en lo que se refiere al encaje urbanístico de la actividad turística, se deduce que el período analizado se caracteriza por la carencia y/o la debilidad del planeamiento municipal, y por el desarrollo en paralelo de los CITN a través de instrumentos ajenos a la legislación urbanística y derivados de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional; unos instrumentos que son menos exigentes desde el punto de vista procedimental y que permiten una mayor discrecionalidad a los promotores.

8 El ejemplo más ilustrativo es el del Plan Parcial de Ordenación de Matalascañas, cuya revisión establece la ampliación de las zonas verdes y las destinadas a equipamientos, al mismo tiempo que se mantiene la edificabilidad general de la urbanización, lo cual deriva, en última instancia, en el aumento de la densidad constructiva en los sectores que mantienen el uso residencial, caso de Caño Guerrero y el Pueblo Marismeno, o la zona del Pueblo Andaluz.

Cuadro 10.5. Instrumentos de planeamiento urbanístico y turístico sin vigencia actual, aprobados para los municipios del litoral de Huelva.

DENOMINACIÓN DEL INSTRUMENTO	FECHA
Plan General de Ordenación Urbana de Ayamonte	1962
Plan de Ordenación Urbana de Isla Canela (CITN)	1966
Plan General de Ordenación Urbana de La Antilla	1966
Plan de Ordenación Urbana de la Playa de Doñana-Matalascañas (CITN)	1966
Plan de Ordenación Urbana de El Portil (CITN)	1967
Plan Parcial de Urbanización en Isla Cristina	1968
Plan de Ordenación Urbana de Mazagón (Ciparsa) (CITN)	1968
Esquema Director de Ordenación del Entorno de Huelva	1970
Plan General de Ordenación Urbana de La Antilla	1970
Plan General de Ordenación Urbana de La Costa (Punta Umbría-Cartaya)	1970
Plan General de Ordenación Urbana de Moguer	1970
Plan General de Ordenación Urbana de Palos	1971
Delimitación de Suelo Urbano de Cartaya	1979
Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina	1979
Delimitación de Suelo Urbano de Punta Umbría	1984
Plan General de Ordenación Urbana de Palos	1985
Normas Subsidiarias de Lepe	1987

Fuente: Consejería de Economía y Hacienda, 1993 y elaboración propia.

El panorama descrito experimenta un cambio de orientación a finales de los años setenta, a medida que se consolidan los ayuntamientos democráticos y comienzan a asumir y gestionar con mayor rigor sus competencias urbanísticas. En este nuevo contexto, se elaborarán y tramitarán los primeros instrumentos de planeamiento municipal aprobados en democracia, los cuales siguen presentando importantes debilidades con relación a las necesidades de ordenación de los municipios costeros.

Así, por ejemplo, se procede a la redacción de instrumentos claramente insuficientes, que no ofrecen una solución adecuada a las necesidades de unos municipios en los que el urbanismo se ha hecho cada vez más complejo, caso de la Delimitación de Suelo Urbano de Cartaya (1979), o la de Punta Umbría (1984); del mismo modo, también se produce la aprobación de Planes Generales que apenas reconocen y abordan los procesos de crecimiento y ordenación de naturaleza urbano turística, como sería el caso del PGOU de Isla Cristina (1979), o del de Palos de la Frontera (1985)⁹.

Esta situación se transformará sustancialmente a mediados de la década de los ochenta, cuando aparece la segunda oleada de instrumentos de planeamiento urbanístico, que presentan una mayor solvencia técnica, un carácter más ambicioso, además de subrayar su interés por encauzar los procesos de desarrollo urbano turístico existentes en el litoral. En este grupo se encuadran el PGOU de Almonte (1985), el nuevo Plan General de Isla Cristina (1987), o las Normas Subsidiarias de Lepe (1987), que inauguran la generación de planes urbanísti-

⁹ De hecho, el PGOU de Isla Cristina se revisará en 1987, y ello se debe en buena medida a la necesidad de encauzar urbanísticamente el proyecto turístico de Islantilla. Por su parte, el PGOU de Palos evita abordar la compleja problemática de Mazagón, puesto que se limita a calificar nuevos suelos residenciales en dicho núcleo y desestima cualquier intento de coordinación urbanística con Moguer (el otro municipio al que pertenece la entidad de Mazagón).

cos actualmente vigentes en los municipios del litoral, muchos de los cuales han sido reiteradamente modificados, mientras que otros han sido revisados, o están en fase de revisión.

3. LA CONSOLIDACIÓN DE LOS AYUNTAMIENTOS DEMOCRÁTICOS Y LA GENERALIZACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO (1980-2000)

A medida que se produce la consolidación de los ayuntamientos democráticos, desde principios de la década de los ochenta, se observa también la aparición de una fuerte voluntad municipal decidida a asumir el protagonismo en la gestión del urbanismo. En esta tarea, los ayuntamientos recibirán el soporte técnico y financiero de las administraciones regional y provincial, que apoyarán a los municipios en su esfuerzo por recuperar la dirección de su política urbanística. Dicha labor se canalizará mediante la redacción y la tramitación de figuras de planeamiento general y de desarrollo en la mayoría de los municipios andaluces, lo cual propiciará el control del urbanismo por parte de las autoridades locales y, en definitiva, el pleno sometimiento de esta trascendental función pública a la legalidad vigente.

En lo que se refiere a los municipios costeros de Huelva, los instrumentos de planeamiento urbanístico que se aprueban en este período perseguirán tres grandes objetivos, tal y como se señalaba en el documento de *Actualización de los planes turísticos territoriales. Río Guadiana-Río Guadalquivir* (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993):

- Asegurar el control municipal sobre el desarrollo del suelo urbanizable, objetivo que se consigue mediante la previsión y la ejecución de nuevos proyectos urbanísticos que cuentan con la cobertura del planeamiento recién aprobado; ya se trate de actuaciones impulsadas por los propios ayuntamientos (caso de Islantilla), o de proyectos negociados entre promotores privados y entidades locales (caso de Nuevo Portil).
- Procurar la reconducción de los procesos urbanísticos de marcado carácter caótico que afectan a los núcleos turísticos tradicionales de la costa onubense (caso de Punta Umbría, El Rompido, La Antilla o Isla Cristina).
- Conseguir el control sobre los desarrollos turísticos amparados en la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, de forma que se ciñan a la disciplina urbanística y a los intereses públicos, y dejen de ser ámbitos de absoluta libertad de actuación para los promotores (Isla Canela, El Portil, Mazagón y Matalascañas).

Siguiendo las premisas señaladas, desde mediados de los años ochenta se procede a la elaboración y aprobación de diversos instrumentos de planeamiento general, algunos de los cuales todavía están vigentes en la actualidad, aunque afectados por múltiples modificaciones, o inmersos en complejos procesos de revisión. Ambas cuestiones, la modificación continua del planeamiento y la lentitud en la revisión del mismo¹⁰, ponen en evidencia, respectivamente, la intensidad de los procesos urbanísticos operados en la costa onubense durante la última década, así como la dificultad para conciliar los distintos intereses en juego.

10 Hay que destacar que el PGOU de Almonte permanece vigente desde 1985, el de Isla Cristina desde 1987, las Normas Subsidiarias de Punta Umbría desde 1991, o las de Moguer desde 1992.

Cuadro 10.6. Instrumentos de planeamiento urbanístico general vigentes en los municipios del litoral onubense.

INSTRUMENTO	AÑO DE APROBACIÓN
Plan General de Ordenación Urbana de Almonte	1985
Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina	1987
Normas Subsidiarias de Punta Umbría	1991
Normas Subsidiarias de Moguer (*)	1992
Normas Subsidiarias de Cartaya	1993
Normas Subsidiarias de Ayamonte y Anexo Plan de Ordenación Urbana de Isla Canela	1995
Normas Subsidiarias de Palos (*)	1995
Normas Subsidiarias de Lepe (**)	1995

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006. (*) En el año 2002 se aprobó el Plan de Ordenación de Mazagón. (**) A mediados de 2006 se produjo la aprobación provisional del nuevo Plan General Municipal de Lepe.

3.1. El planeamiento urbanístico de Almonte: Matalascañas, Costa Doñana y El Rocío

Tal y como se explicaba en el capítulo 4 de esta tesis doctoral, el ayuntamiento de Almonte asumió las responsabilidades urbanísticas del CITN de Matalascañas en 1982, para dar solución a la situación de abandono provocada por parte de la sociedad promotora. En tales circunstancias, lo primero que se plantea el consistorio es la necesidad de encauzar el desarrollo y la ordenación del núcleo a través de los instrumentos de planeamiento contemplados en la legislación urbanística vigente en ese momento (el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1976). En este contexto, la elaboración y aprobación del PGOU de Almonte (1985), supondrá, entre otras cosas, la incorporación a la legalidad urbanística del núcleo de Matalascañas, tras veinte años de avatares diversos y de absoluta discrecionalidad por parte de los promotores del CITN.

Dicho objetivo no será una tarea fácil, ya que el ayuntamiento se encuentra con serias dificultades para ejecutar la segunda fase de la urbanización (en el sector más oriental del núcleo), debido a las determinaciones de la Ley de Doñana de 1978, que impedía el crecimiento de Matalascañas en dirección al Parque Nacional. Por lo tanto, lo primero que deberá solucionar el Plan General es la conclusión de la urbanización por su sector este, reduciendo significativamente las expectativas de desarrollo urbanístico iniciales.

Pero no será éste el mayor problema al que se enfrente el nuevo plan, que quedará profundamente marcado por el conflicto generado en torno al proyecto de Costa Doñana, analizado en detalle con anterioridad, en los apartados 4 y 5 del capítulo 4. Desde el punto de vista del proceso de elaboración del Plan General, lo más destacable será que el gobierno municipal se muestra a favor de la realización del citado proyecto, en contra del criterio del equipo redactor, lo cual da lugar a la declaración de 788 hectáreas de Suelo Urbanizable No Programado (SUNP), ubicadas sobre el cordón dunar de El Asperillo, al oeste de Matalascañas. Para tratar de suavizar las consecuencias de esta decisión, el ayuntamiento plantea que sólo el 50% de la superficie sea edificable y que la población máxima del complejo sea de

32.000 personas, además de establecer unos parámetros urbanísticos que evitasen la excesiva densidad constructiva¹¹.

A pesar de todo ello, la oposición al proyecto será muy fuerte y provocará su paralización por parte de la administración autonómica, que además convocará una Comisión Internacional de Expertos en 1992 para reflexionar sobre el modelo de desarrollo socioeconómico deseable para la comarca de Doñana. Una de las principales conclusiones de la comisión será la recomendación de desestimar el proyecto de Costa Doñana y la apuesta por otro modelo de desarrollo turístico más acorde con los excepcionales valores naturales que ofrece la zona (véase el apartado dedicado a este tema en el capítulo anterior).

Algunas de las recomendaciones contenidas en el dictamen final de la Comisión Internacional de Expertos serán recogidas en el planeamiento de Almonte, sobre todo aquellas propuestas referidas al núcleo urbano turístico de Matalascañas. Así, se optará por limitar definitivamente el crecimiento de Matalascañas y se procederá al desarrollo de los sectores que quedaban por ejecutar, que básicamente se localizaban en una gran parcela de la primera fase de la urbanización (la reservada a la construcción del campo de golf) y en el sector este del núcleo (en la zona de contacto con el Parque Nacional). Además de estas actuaciones, destacan las siete modificaciones realizadas al PGOU y que pretenden la recualificación turística de Matalascañas mediante una nueva ordenación de su sector oeste, donde se proyecta la implantación de nuevos equipamientos y oferta complementaria (Parque Dunar, Museo del Mundo Marino, instalaciones comerciales, zona de aparcamientos, etc.).

Por último, no parece oportuno acabar este apartado sin hacer referencia a las determinaciones urbanísticas puestas en marcha en la aldea de El Rocío (cuya orientación turística resulta cada vez más evidente), entre las que destacan las modificaciones del PGOU dirigidas a delimitar claramente el suelo urbano y el urbanizable, y las tendentes a ordenar la urbanización y la edificación incontrolada, sin duda los principales problemas urbanísticos que afectan a esta entidad.

Cuadro 10.7. Planeamiento urbanístico vigente en Almonte: Matalascañas.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	PGM	F	Aprobación Plan General Ordenación Urbana	19/02/85
General	PGM	M	Matalascañas, sectores N y O	19/02/85
General	PGM	M	Modif. N° 11, Matalascañas	10/02/97
General	PGM	M	Modif. N° 12, Matalascañas, Sector J	04/04/97
General	PGM	M	Modif. N° 14 Matalascañas, Sector N	04/04/97
General	PGM	M	Modif. N° 13, Matalascañas, Sectores I, O	09/05/97
General	PGM	M	Modif. N° 25, Uso hotelero	10/06/01
General	PGM	M	Modif. N° 27 Matalascañas	10/10/02
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	PP	F	Matalascañas, Sector A, 1ª Fase	21/12/88
Desarrollo	ED	F	Matalascañas, Sector G, 2ª Fase	07/08/97
Desarrollo	ED	F	Matalascañas, Sector J, Parc. J-4	07/05/99
Desarrollo	ED	F	Matalascañas, Sector Q, Parc. 8-12	10/04/00
Desarrollo	PE	F	Matalascañas Sector J	08/04/99

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006. PGM: Plan General Municipal; PP: Plan Parcial; ED: Estudio de Detalle; F: formulación; M: modificación.

11 En ese sentido, se determinaba una edificabilidad máxima de 0,3 m²/m², una altura no superior a las tres plantas para las construcciones, 398 hectáreas de zonas verdes y libres, parcelas mínimas de 1.000m² para las viviendas unifamiliares, de 5.000 m² para las viviendas agrupadas y de 50.000 m² para los hoteles, etc.

Cuadro 10.8. Planeamiento urbanístico vigente en Almonte: El Rocío.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	PGM	F	Aprobación Plan General Ordenación Urbana	19/02/85
General	PGM	M	Modif. N° 17, El Rocío, Varias parcelas	07/04/98
General	PGM	M	Modif. N° 18, El Rocío, Alineaciones	08/04/99
General	PGM	M	Modif. N° 24, El Rocío, Montecillos de la Virgen	30/07/01
General	PGM	M	Modif. N° 30, Aldea de El Rocío	10/12/02
General	PGM	M	Modif. N° 36, El Rocío, Reclasific. terrenos Avda. Sta. Olalla	17/03/06
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	PAU	F	El Rocío, Montecillos de la Virgen	30/07/01
Desarrollo	PP	F	N° 3, Carretera del Rocío km. 9	16/12/86
Desarrollo	ED	F	El Rocío, la Plaza de Doñana	07/02/00
Desarrollo	ED	F	El Rocío, Calle Sanlúcar	08/10/04

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006. PAU: Programa de Actuación Urbanística.

3.2. El planeamiento urbanístico de Moguer y Palos de la Frontera: la ordenación del CITN de Mazagón

Si el núcleo de Matalascañas se enfrentaba a importantes problemas en lo que se refiere a su gestión y ordenación urbanística, el otro CITN del levante onubense, Mazagón, no presentaba menores dificultades. El escaso cumplimiento de las determinaciones del Plan Parcial de Ordenación de este núcleo (1968), promovido por la sociedad CIPARSA, derivó en un proceso de crecimiento urbano de carácter disperso e inconexo, en el que las notas predominantes eran la ausencia de control urbanístico y la inexistencia de las infraestructuras y los equipamientos más básicos. Todo ello se agrava, en este caso, por la dificultad añadida que supone la pertenencia del núcleo de Mazagón a dos municipios, Moguer y Palos, que muestran una escasa voluntad de coordinación urbanística hasta mediados de los años noventa¹².

Esas circunstancias explican que gran parte de Mazagón se desarrollase al margen de los instrumentos que contempla la Ley del Suelo y que, por lo tanto, el planeamiento municipal le prestase una escasa atención hasta la década de los noventa. A partir de ese momento se producirá un cambio de orientación, sobre todo tras la aprobación de las Normas Subsidiarias de Moguer (1992) y de Palos de la Frontera (1995), instrumentos que asumen plenamente las competencias urbanísticas sobre Mazagón.

De hecho, a lo largo de esa década se desarrolla un período bastante activo desde el punto de vista urbanístico, en el que se realizan numerosas modificaciones al planeamiento que afectaba a Mazagón, lo cual pondrá de manifiesto la necesidad de elaborar un nuevo instrumento de ordenación para el núcleo, previo acuerdo entre los ayuntamientos de Moguer y Palos.

12 De hecho, los primeros Planes Generales de ambos municipios, de principios de la década de los setenta, no planteaban una coordinación de sus propuestas para Mazagón, sino que cada ayuntamiento establecía sus propias determinaciones urbanísticas de forma yuxtapuesta, sin contemplar la posibilidad de una ordenación global del núcleo.

Cuadro 10.9. Planeamiento urbanístico vigente en Palos de la Frontera: Mazagón y La Rábida.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	NNSS	F	Aprobación Normas Subsidiarias	09/10/95
General	NNSS	M	Uso hotelero, Varias parcelas	07/12/00
General	NNSS	M	Mazagón, modificación nº 2	19/01/02
General	NNSS	M	Recalificación de suelo no urble. a urble. sectorizado	29/12/05
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	POM	F	Ordenación del núcleo de Mazagón	18/03/02
Desarrollo	PP	F	Mazagón, Sector 1	01/08/02
Desarrollo	ED	F	Mazagón, Urb. Ciparsa, 2ª Fase	23/12/97
Desarrollo	ED	F	Mazagón, Ciparsa, 2ª Fase, Manz. B-11	24/12/99
Desarrollo	ED	M	Reforma ED, Ciparsa, 2ª Fase	02/11/01
Desarrollo	ED	F	La Rábida, UE-3	01/02/02
Desarrollo	ED	F	La Rábida, UE-1	26/06/04
Desarrollo	ED	F	La Rábida, UE-2	17/02/05
Desarrollo	ED	F	La Rábida, Suelo Urbano No Consolidado	27/03/06
Desarrollo	ED	F	Jardín Botánico Dunas del Odiel	23/06/06

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006. NNSS: Normas Subsidiarias de Planeamiento; POM: Plan de Ordenación de Mazagón.

Cuadro 10.10. Planeamiento urbanístico vigente en Moguer: Mazagón.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	NNSS	F	Aprobación Normas Subsidiarias	21/01/92
General	NNSS	M	Ámbito de Mazagón	27/11/03
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	POM	F	Ordenación del núcleo de Mazagón	18/03/02
Desarrollo	PP	M	Polígono B, Ciparsa	25/05/94
Desarrollo	PP	M	Mazagón El Picacho, 1ª Fase, Sector A	10/04/95
Desarrollo	PP	M	Mazagón El Picacho, 1ª Fase, Sectores A y B	10/04/95
Desarrollo	PP	M	Mazagón El Picacho, Sectores A y B, Polig. 4	09/10/95
Desarrollo	PP	M	Mazagón El Picacho, Cuartos trastero, Sect. A y B	23/10/96
Desarrollo	PP	M	Mazagón, El Picacho, Polígono 5	25/02/98
Desarrollo	PP	M	Mazagón, El Picacho, Polígono 5, Sectores A y B	25/01/01
Desarrollo	ED	F	Mazagón, Polígono industrial San José	27/12/01

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006.

En ese sentido, en 1995 saldrá a la luz el Plan de Ordenación de Mazagón (POM), fruto del esfuerzo de coordinación urbanística de ambos municipios, documento que será rechazado por la Comisión Provincial de Urbanismo, debido a su desacuerdo con el proyecto urbano turístico de Castillo de la Luz¹³. El desbloqueo de esta situación se producirá en 2002, cuando se aprueba definitivamente el POM; aunque nuevas dificultades surgirán a partir de ese momento, como consecuencia de la respuesta de diversos colectivos sociales, fundamentalmente grupos ecologistas, que se oponen al desarrollo de la citada urbanización en una zona tan cercana al Parque Natural de Doñana, al mismo tiempo que consideran que contraviene los principios inspiradores y las determinaciones del *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*.

13 Este proyecto está directamente relacionado con la desestimación definitiva del de Costa Doñana, a cuyos promotores se les ofreció como alternativa una permuta de suelos en el núcleo de Mazagón. La nueva actuación prevista, Castillo de la Luz, se localiza entre el extremo oriental del CITN y el Parador Nacional, a escasos metros del Parque Natural de Doñana.

3.3. El Planeamiento urbanístico de Isla Cristina y Lepe: el proyecto de Islantilla y otros ámbitos de actuación urbano turística

El contrapunto del caso precedente lo constituye el proyecto de Islantilla¹⁴, que al igual que Mazagón, se ubica sobre suelos de dos municipios: Isla Cristina y Lepe. La principal diferencia entre una y otra actuación reside en que Islantilla se inserta, desde su concepción inicial, en los instrumentos de planeamiento urbanístico de cada municipio y que, además, constituye un destacado ejemplo de coordinación entre ambos. De hecho, la gestión urbanística y turística del proyecto será asumida por la Mancomunidad de Islantilla, creada y conformada por los ayuntamientos de Lepe e Isla Cristina. Ese perfecto encaje de Islantilla en el planeamiento municipal se pone de manifiesto en la vitalidad urbanística de ambos municipios, que llegará a ser muy intensa en lo que se refiere a la aprobación de instrumentos de desarrollo.

3.3.1. Isla Cristina: Islantilla y las urbanizaciones anejas a la cabecera municipal

Por lo que respecta a Isla Cristina, el PGOU de 1987, todavía vigente en la actualidad, activará el desarrollo urbanístico de Islantilla a partir del Plan Parcial de 1989, que sufrirá diversas modificaciones entre 1990 y 2000. El dinamismo urbanístico del proyecto será aún más evidente si se consideran los Estudios de Detalle (ED), ya que se formularán hasta un total de quince entre 1993 y 2002. Finalmente, el segundo Plan Parcial de Islantilla no verá la luz hasta el año 2003, y con su ejecución quedará concluido el proyecto en la parte del suelo correspondiente a Isla Cristina.

Además de la actividad desarrollada en torno a Islantilla, también habría que destacar la aprobación de tres Planes Parciales para distintos sectores de playa cercanos a la cabecera municipal, y la formulación de un PERI para Urbasur. A todo ello se une la realización de varias modificaciones del PGOU, al objeto de desarrollar el proyecto del Parque Litoral, que será ejecutado sobre una masa de pinos situados en la banda costera, al este de la cabecera municipal.

14 Se recuerdan sus parámetros básicos: actuación urbanística sobre 304 hectáreas, 40.000 plazas de alojamiento (entre oferta reglada y no reglada), edificabilidad máxima de 0,35 m²/m², amplia oferta complementaria (campo de golf, equipamientos de ocio, dotaciones comerciales, etc.), sistema de zonas verdes y libres, grandes áreas de aparcamiento, etc.

Cuadro 10.11. Planeamiento urbanístico vigente en Isla Cristina: Islantilla.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	PGM	F	Aprobación Plan General de Ordenación Urbana	01/03/87
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	PP	F	Islantilla, PP nº 1	16/10/89
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1	23/03/90
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 1	07/05/98
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 5	30/11/99
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 4	20/01/00
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 9	09/10/00
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 8	18/10/00
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 2	22/03/02
Desarrollo	PP	F	Islantilla, PP nº 1, UEE-3	14/10/03
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 13, UER-29	02/12/04
Desarrollo	PP	M	Islantilla, PP nº 1, Modificación nº 11	03/02/05
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-3	25/05/93
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UEE-1	30/07/93
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-6	06/06/94
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-5	01/08/95
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-1	12/09/95
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-1	01/08/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-7, Modificación nº 2	01/08/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-5, Parcela 2	01/08/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-7	11/08/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UET-1, Modificación nº 2	09/10/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-19 a 24, Modificaciones nº 1, 2 y 3	09/10/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1	09/10/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-11	06/11/97
Desarrollo	ED	F	División Parcela B en subparcelas B.1 y B.2	06/11/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-12	11/12/97
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-10, Modificación nº 1	12/02/98
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-17	14/04/98
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-19 a 24, Modificaciones nº 4 y 5	14/04/98
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-10	14/04/98
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-16	09/09/98
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-20 a 32, Modificación nº 3	11/03/99
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-12, Modificación nº 3	11/03/99
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-16, Modificación nº 1	11/03/99
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-4, Modificación nº 4	11/03/99
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UET-1, Modificación nº 3	11/03/99
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-15	13/04/99
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-1, Modificación nº 2	04/06/99
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-20 a 32, Parcela 2	14/10/99
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-6, Modificación nº 1	14/12/99
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UERT-4	14/12/99
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-14	14/03/00
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-12, Modificación nº 2	14/03/00
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-20 a 32, Modif. nº 6, Parcelas 2B y 2C	14/03/00
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-6, Modificación nº 2	14/03/00
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-12, Modificación nº 1	11/04/00
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-12, Modificación nº 5	11/04/00
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-11, Modificación nº 2	09/05/00
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-11, Modificación nº 3	29/06/00
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, ED-UEE-3	30/07/01
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-25-B-1	15/10/01
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-20 a 32, Modificación nº 8	18/02/02
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-23, Modificación nº 2	08/04/02
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-28, Modificación nº 2	06/05/02
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-25-B-2, Modificación nº 9	10/06/02
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-29, Modificación nº 1	10/10/02
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-20 a 32, Modificación nº 9, Parcelas 1B	10/10/02
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UET-15	25/11/02
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-27	30/07/03
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UEE-3	07/08/04
Desarrollo	ED	M	Islantilla, PP nº 1, UER-16, Modificación nº 3, Parcela A	12/01/05
Desarrollo	ED	F	Islantilla, PP nº 1, UER-29, Modificación nº 2, Parcela 1-A	02/03/05

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006.

3.3.2. Lepe: Islantilla y La Antilla

En lo que se refiere a Lepe, el municipio dispondrá de unas NN.SS. desde el año 1987, instrumento que será revisado en 1995. La formulación de instrumentos urbanísticos para el desarrollo de Islantilla correrá en paralelo a la actividad emprendida por Isla Cristina, de modo que se aprueba el primer Plan Parcial de la urbanización en 1989, se realizan trece Estudios de Detalle entre 1993 y 2003, y se pone en marcha el segundo Plan Parcial en el año 2003.

Cuadro 10.12. Planeamiento urbanístico vigente en Lepe: La Antilla.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	NNSS	F	Aprobación Normas Subsidiarias	10/07/95
General	NNSS	M	Modif. N° 42, Calle Céforo, n° 18	10/06/97
General	NNSS	M	La Antilla, Avda. Castilla	15/09/99
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 3, La Antilla	12/02/96
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 4, La Antilla	12/02/96
Desarrollo	PP	F	Sector PP n° 5, La Antilla	12/02/96
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 5, La Antilla, Modificación n° 1	12/02/96
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 4, La Antilla, Manzana F	12/02/96
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 4, La Antilla	10/02/97
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 4, La Antilla, Modificación n° 4	25/03/97
Desarrollo	PP	F	Sector PP n° 1, La Antilla	10/02/98
Desarrollo	PP	F	Sector PP n° 1, La Antilla	25/03/98
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 2, La Antilla, Modificación n° 1	20/04/98
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 2, La Antilla, Modificación n° 2	12/04/99
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 1, La Antilla, Modificación n° 1	20/11/00
Desarrollo	PP	M	Sector PP n° 5, La Antilla, Modificación n° 2	21/05/01
Desarrollo	ED	F	Sector PP R-4, La Antilla, Manzana F	10/10/95
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 5, La Antilla, Manzana 6	10/12/96
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 5, La Antilla, Manzana I	10/04/97
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 5, La Antilla, Manzana 4, Parcelas 1 a 16	30/07/97
Desarrollo	ED	F	La Antilla, entre C/Medusa y Urbz. Wérja	14/10/97
Desarrollo	ED	M	Sector PP n° 4, La Antilla, Manzana F	03/11/98
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 2, La Antilla, UE-2, Finca n° 3	12/04/99
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 2, La Antilla, Manzana F	31/05/99
Desarrollo	ED	M	La Antilla, ED n° 7	20/01/00
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 5, La Antilla, Manzana 3	20/01/00
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 11	27/03/00
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 12	27/03/00
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 9	27/03/00
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 1	27/03/00
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana II	20/11/00
Desarrollo	ED	M	La Antilla ED n° 11	21/05/01
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 5	23/07/01
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 10	23/07/01
Desarrollo	ED	M	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 11	23/07/01
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 2, La Antilla, Manzana C	22/11/01
Desarrollo	ED	F	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 4	05/03/02
Desarrollo	ED	M	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 9	19/12/02
Desarrollo	ED	M	Sector PP n° 1, La Antilla, Manzana 4	21/03/03
Desarrollo	ED	M	Sector PP n° 5, La Antilla, Manzana 4	27/05/04

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006.

Entre las problemáticas específicas que afectan al urbanismo turístico de Lepe, se encuentra la urgente necesidad de regulación urbanística de su núcleo tradicional de verano, La Antilla, sobre el que se desarrollará una intensa actividad planificadora dirigida a reordenar espacios internos y encauzar su crecimiento. En este sentido, se formularán dos PERI en los años 1990 y 1991, y se aprobarán hasta siete Planes Parciales entre 1989 y 1999, con el fin de desarrollar los suelos urbanizables existentes en el núcleo¹⁵ (en torno a 70 hectáreas, donde se construyen 3.000 nuevas viviendas).

3.4. El planeamiento urbanístico en los restantes municipios del litoral occidental de Huelva: Punta Umbría, Cartaya y Ayamonte

3.4.1. Punta Umbría: la cabecera municipal y el núcleo de El Portil

El municipio de Punta Umbría, a pesar de la intensa dinámica urbanística y constructiva que le caracteriza desde mediados de los años sesenta, formulará y aprobará, a finales de los ochenta, un instrumento de planeamiento claramente insuficiente para sus necesidades: la Delimitación de Suelo Urbano de 1989. De hecho, un año después de su aprobación, se producirá la modificación de dicha delimitación, como consecuencia de la necesidad de aprobar un Plan Parcial de extensión para la cabecera municipal.

Cuadro 10.13. Planeamiento urbanístico vigente en Punta Umbría: núcleos de Punta Umbría y El Portil.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	NNSS	F	Aprobación Normas Subsidiarias	29/07/91
General	NNSS	M	Modificación N° 3	27/10/94
General	NNSS	M	Modificación N° 4, Parcela central de El Portil	27/10/94
General	NNSS	M	Modificación N° 5	12/02/95
General	NNSS	M	Modificación N° 6	18/12/95
General	NNSS	M	Modificación N° 2	12/11/01
General	NNSS	M	Modificación N° 7	11/02/02
General	NNSS	M	Modificación N° 9	03/04/02
General	NNSS	M	Modificación N° 8	03/06/02
General	NNSS	M	Modificación N° 14	28/09/05
General	NNSS	M	Modificación N° 15	06/02/06
General	NNSS	M	Modificación N° 17, UA-1°2	21/04/06
General	NNSS	M	Modificación N° 16, ED-2	18/05/06
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	PP	M	Sector 1	15/12/93
Desarrollo	PP	M	Sector 6, El Portil	23/09/96
Desarrollo	PP	F	Sector 2	06/11/96
Desarrollo	PP	F	Sectores SAPU N° 3 y N° 4	03/04/02
Desarrollo	PP	M	Sectores SAPU N° 3 y N° 4	28/09/05
Desarrollo	ED	F	Sector 6, El Portil, UA-1 y UA-4	22/03/99
Desarrollo	ED	M	Sector 6, El Portil, Parcela RUH-9	28/05/01
Desarrollo	ED	F	Sectores 3 y 4, Parcelas HO-1 a HO-6	22/03/05
Desarrollo	ED	F	Sector 3-4, Parcelas H=-1 a HO-6	02/02/05
Desarrollo	PERI	F	El Eucalíptal	14/05/01

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006. PERI: Plan Especial de Reforma Interior.

15 Llama también la atención la gran cantidad de Estudios de Detalle aprobados en los últimos años, nada menos que diecisiete entre 1995 y 2002.

La inadecuación del citado instrumento, dará como resultado la formulación de unas NN.SS. en 1991, que incluirán la asunción de las responsabilidades urbanísticas sobre el sector del CITN de El Portil correspondiente a Punta Umbría, cuyo PPO (vigente desde 1967) estaba ejecutado casi en su totalidad. En consecuencia, la actividad urbanística a partir de 1991 se centrará mayormente en el núcleo de Punta Umbría, que es el que presenta un dinamismo y una problemática más intensos, tal y como lo demuestran las siete modificaciones de las NN.SS., los dos Planes Parciales y el PERI aprobados.

Mientras tanto, la actividad planificadora referida a El Portil se reduce a dos modificaciones de instrumentos previos y a un Estudio de Detalle, todos ellos aprobados entre 1994 y 1999. Un año después, en el 2000, el ayuntamiento de Punta Umbría planteará una nueva modificación de sus NN.SS., con la intención de desarrollar un gran proyecto turístico sobre terrenos forestales catalogados por el *Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Huelva* (1988), pretensión que será rechazada debido a la oposición expresada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía¹⁶ (tema que será analizado en detalle más adelante).

3.4.2. Cartaya: El Rompido, El Portil y Nuevo Portil

El caso de Cartaya presenta ciertas similitudes con el de Punta Umbría, ya que también se parte de una figura de planeamiento claramente insuficiente para ordenar y encauzar el dinamismo urbano turístico del municipio: la Delimitación de Suelo Urbano de 1979. De hecho, esa figura también se verá afectada por una importante modificación, cuyo objetivo era ampliar la superficie urbana del núcleo de El Rompido. La solución a esta deficitaria situación no llegará hasta catorce años más tarde, en 1993, cuando se aprueban las NN.SS. de Cartaya. A partir de ese momento, en la actividad planificadora del municipio destacarán los instrumentos de desarrollo formulados para El Rompido y para el reciente proyecto de Nuevo Portil.

Con respecto al primero de los núcleos señalados, El Rompido, entre 1994 y 2004 se aprobarán un total de trece instrumentos de planeamiento: dos Planes Parciales, cuatro PERI, dos Planes Especiales para el puerto y la zona deportiva, y cinco Estudios de Detalle. Por su parte, en el caso de Nuevo Portil se formulará el Plan Parcial de 1993, que será modificado posteriormente en tres ocasiones, además de aprobarse seis Estudios de Detalle entre 1999 y 2002. Entre ambas actuaciones suman 138 hectáreas de suelo urbanizable, donde se proyecta la construcción de 2.700 viviendas, 1.600 plazas hoteleras y dos campos de golf.

16 El proyecto, que contemplaba la construcción de 13 hoteles con 7.500 plazas y un campo de golf de 18 hoyos, pretendía desarrollarse sobre 176 hectáreas de suelos de gran valor ambiental, localizadas en el espacio forestal de Campo Común de Abajo (120 hectáreas al oeste de la cabecera municipal, junto a la urbanización Pinos del Mar; y 70 hectáreas entre la playa de La Bota y la Reserva Natural de la Laguna del Portil).

Cuadro 10.14. Planeamiento urbanístico vigente en Cartaya: El Portil, Nuevo Portil y El Rompido.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	NNSS	F	Aprobación Normas Subsidiarias	29/07/93
General	NNSS	M	34 modificaciones de las NNSS entre 1994 y 2005	1994-2005
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	PP	F	Sector APD Residencial 9, Nuevo Portil	21/09/93
Desarrollo	PP	M	Sector APD Residencial 9, Nuevo Portil, Mod. N°1	21/05/97
Desarrollo	PP	M	Sector APD Residencial 9, Nuevo Portil, Mod. N°2	18/03/99
Desarrollo	PP	M	Sector APD Residencial 9, Nuevo Portil, Mod. N°3	29/10/99
Desarrollo	PP	M	Sector APD Residencial 9, Nuevo Portil, Mod. N°4	22/12/00
Desarrollo	PP	F	Sector SAPU R-11, Castillo de San Miguel	29/08/01
Desarrollo	PP	M	Sector SAPU R-11, Castillo de San Miguel	23/08/02
Desarrollo	PP	F	El Rompido, Sector SAPU-D-3, Paraje S. Miguel	29/09/03
Desarrollo	PP	F	Sector SAPU Residencial 2B	30/05/05
Desarrollo	PP	F	UE-R-3	25/07/05
Desarrollo	ED	F	Urverosa Playa	26/05/95
Desarrollo	ED	F	El Portil, Parcela CA-C4	18/01/96
Desarrollo	ED	F	Residencial Rompido III, Parcela 86081	18/01/96
Desarrollo	ED	F	El Portil, Parcela RUTH-18	17/03/97
Desarrollo	ED	M	El Portil, Parcela central	01/07/97
Desarrollo	ED	M	El Portil, Parcela central, modificación N° 2	27/11/98
Desarrollo	ED	F	Sector APD Resid. 9, N. Portil, Parc. RC-1 y RC-2	18/03/99
Desarrollo	ED	F	Sector APD Residencial 9, Nuevo Portil, Parc. RC-8	12/04/99
Desarrollo	ED	F	Sector APD Residencial 9, N. Portil, Varias parcelas	10/06/99
Desarrollo	ED	F	Sector APD Residencial 9, Nuevo Portil, Parc. RUH-3	29/05/00
Desarrollo	ED	F	UE-RC-1, El Rompido, UE-2	31/07/00
Desarrollo	ED	F	El Rompido, Calle Odiel	22/12/00
Desarrollo	ED	M	Nuevo Portil, Parcela RUH-3	04/06/01
Desarrollo	ED	F	Sector SAPU-R-11, Hacienda San Miguel	28/01/02
Desarrollo	ED	F	Sect. SAPU-R-9, Nuevo Portil, Parc. RUH-11, RUH-12	28/01/02
Desarrollo	ED	F	El Rompido, entre Ctra. HU-4112 y Calle Fragata	28/06/02
Desarrollo	ED	F	Nuevo Portil, Agrupación parcelas RUH-6, 7 y 8	30/09/02
Desarrollo	ED	F	El Rompido, C/ Virgen del Carmen s/n	27/01/03
Desarrollo	ED	M	El Rompido, entre Ctra. HU-4112 y Calle Fragata	29/12/03
Desarrollo	ED	F	Parc. HV-4112 y SAPU-R-10B	30/05/05
Desarrollo	ED	F	Sector SAPU Residencial 2A y 2B	25/07/05
Desarrollo	PE	F	Puerto de El Rompido	09/03/98
Desarrollo	PE	F	El Rompido, Sector SAPU-D-1, Complejo deportivo	23/08/02
Desarrollo	PERI	F	UE-RC-2, El Rompido	27/10/94
Desarrollo	PERI	F	UE-RC-1, El Rompido	13/03/95
Desarrollo	PERI	M	UE-RC-1, El Rompido	31/07/00
Desarrollo	PERI	M	UE-RC-2, El Rompido	22/12/00
Desarrollo	PERI	M	UE-RC-3, Modificación n° 2	19/08/05

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006.

3.4.3. Ayamonte: Isla Canela y Costa Esuri

Finalmente, el municipio de Ayamonte venía rigiéndose desde principios de los años sesenta por un instrumento de planeamiento claramente desfasado desde el punto de vista urbano turístico, el PGOU de 1962. Este documento no tendrá sustituto hasta 1995, cuando se formulan unas NN.SS. que incluyen como anexo el *Plan de Ordenación Urbana de Isla Canela*. Ello significa la asunción de las responsabilidades urbanísticas sobre Isla Canela por parte del

municipio, que aborda una reformulación del proyecto inicial, eliminando algunas de las propuestas conflictivas que contenía el PPO del CITN (1966) y tratando de adaptar las nuevas realizaciones al contexto turístico actual¹⁷. A partir de ese momento, la actividad urbanística y constructiva en Isla Canela será incesante, tras la larga parálisis que afectó al proyecto desde sus inicios, lo cual se evidencia, de forma más notoria, en el intenso desarrollo urbano turístico operado en los últimos años en el sector de Punta del Moral (junto al tradicional núcleo pesquero del mismo nombre).

Para concluir con Ayamonte, no se puede olvidar la modificación de las NN.SS. realizada en el año 2001, cuya finalidad era posibilitar la futura ejecución del proyecto de Puente Esuri (actualmente denominado Costa Esuri), situado a orillas del río Guadiana, al norte de la cabecera municipal. Dicha modificación dio paso a la formulación de un Plan Parcial, cuya aprobación se produjo en 2002 y que está actualmente en fase de ejecución. Este plan contempla la urbanización de 425 hectáreas de suelo, la construcción de 6.000 viviendas, tres hoteles de lujo (420 habitaciones) y un campo de golf.

Cuadro 10.15. Planeamiento urbanístico vigente en Ayamonte: Isla Canela y Costa Esuri.

PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
General	NNSS	F	Aprobación Normas Subsidiarias	09/01/95
General	NNSS	F	Aprobación POU Isla Canela (anexo a las NNSS)	09/01/95
General	NNSS	M	Sector nº 1, Puente Esuri	14/05/01
General	NNSS	M	Modific. Nº 38, Sistema Esp. Libres Villa Antonia	23/07/02
General	CAT	F	Bienes protegidos del término municipal	27/08/98
PLANEAMIENTO	FIGURA	TIPO	OBJETO	FECHA
Desarrollo	PP	F	Sector nº 1, Puente Esuri	30/05/02
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, Parcela A-10	19/01/95
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, Parcela C-ESC-1	30/05/96
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, Parcela A-9	27/06/96
Desarrollo	ED	M	Isla Canela, Parcela A-10	27/06/96
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, Parcela A-16 y A-17	30/10/97
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, Parcela A-7, A-8, y A-DEP-3	28/09/00
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, Manzanas C-21 y C-22	31/05/01
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, Parcela C-41 y C-44	18/12/03
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, UE-1ª, Varias parcelas (10)	25/11/04
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, UE-1A PUE-5	25/11/04
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, UE-2	25/11/04
Desarrollo	ED	F	PERI Canela, UE-2	27/01/05
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, UE-1B, Manz. C-14 y C-15	31/03/05
Desarrollo	ED	F	Sector 1, Puente Esuri, Manz. R-24	28/07/05
Desarrollo	ED	F	Isla Canela, UE-1B, Manz. C-3, C-8 y C-13	29/09/05
Desarrollo	ED	F	Sector 1, Puente Esuri, trasvase de parcelas	29/09/05
Desarrollo	ED	F	Manzana R-29. PP Sector 1 Puente Esuri	25/05/06
Desarrollo	ED	F	Isla Canela. CITN. UE-1A INFRA-2. Parcs. A-DEP, A-11	20/06/06
Desarrollo	ED	F	Isla Canela. PUE-8. Parc. A-18	20/06/06

Fuente: elaboración propia a partir de información de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006. CAT: Catálogo.

17 Se reducen las dimensiones de la actuación desde las 900 hectáreas proyectadas en los años sesenta, a las 564 actuales; del mismo modo, se pasa de 63.000 plazas de alojamiento a unas 44.000, de las cuales un 15% corresponderán a oferta reglada (de hecho, se prevé la construcción de ocho hoteles).

4. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y ACTIVIDAD TURÍSTICA: BALANCE DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PREVISIONES FUTURAS

La intensa actividad planificadora desarrollada por los municipios costeros desde mediados de los años ochenta y a lo largo de la década de los noventa, tiene como consecuencia unos palpables resultados desde el punto de vista urbano turístico, especialmente en dos sentidos:

- por una parte, se produce el control urbanístico de los CITN y su sometimiento al planeamiento municipal. Además, en un sentido parecido, se emprenden medidas de ordenación en los núcleos turísticos tradicionales, donde han predominado habitualmente los procesos de crecimiento espontáneo.
- Y sobre todo, se asiste a una fuerte reactivación de la actividad urbanizadora y constructiva, que adquiere unos ritmos y unas dimensiones desconocidos con anterioridad en esta costa, alcanzando dicho fenómeno magnitudes que pueden ser consideradas como desproporcionadas.

Con relación a la última reflexión realizada, es interesante señalar que en la actualidad existen más de 3.800 hectáreas de suelo urbanizable turístico en los municipios costeros de Huelva (considerando los proyectos en ejecución y previstos), lo cual contrasta fuertemente con las dimensiones del suelo urbano de esos mismos municipios, que apenas alcanza las 2.200 hectáreas. Como dato añadido, cabe destacar que en esos suelos se contempla la construcción de 50.000 viviendas¹⁸, unas 47.000 plazas hoteleras (repartidas entre 70 hoteles), y trece nuevos campos de golf (véase cuadro 10.16).

Es necesario aclarar que la mayor parte de los desarrollos proyectados se localizan en el sector occidental de la costa, que es precisamente el que presenta menores limitaciones territoriales y normativas con relación a la puesta en marcha de nuevas actuaciones urbano turísticas¹⁹. De hecho, de las cifras antes expuestas, el 85% del suelo con finalidad turística y el 91% de las viviendas se ubican en esta zona, además del 72% de las plazas hoteleras, y la mayoría de los campos de golf de nueva creación (diez de los trece previstos).

18 Una parte importante de esas 50.000 viviendas ya han sido construidas durante los primeros años de la presente década, principalmente en los núcleos de Islantilla, Isla Canela, Nuevo Portil, El Rompido e Isla Cristina.

19 Las posibilidades de crecimiento urbano turístico en el litoral de Doñana son muy limitadas y están fuertemente condicionadas por las restricciones que impone la presencia del Parque Nacional y el Parque Natural, así como por las determinaciones del *Plan de Ordenación del Territorio del Ambito de Doñana*. Por el contrario, en la costa occidental los espacios naturales protegidos están mucho más fragmentados desde el punto de vista territorial, de manera que existen amplios tramos de costa sin grandes restricciones de uso, a lo que se añade que el *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* es mucho más permisivo en dicho aspecto que el de Doñana.

Cuadro 10.16. Principales características de las actuaciones urbano turísticas en ejecución y previstas en los municipios costeros de Huelva.

	Has.	Viviendas	Plazas	Hoteles	Plazas	Plazas Totales	Campos Golf
Ayamonte	989,4	18.585	65.048	11	6.872	71.920	2
Isla Cristina	521,9	5.109	17.882	10	6.452	24.334	2
Lepe	653,4	7.926	27.441	11	6.865	34.306	1
Cartaya	860	10.431	36.508	12	7.000	43.508	3
Punta Umbría	256,3	4.000	14.000	8	7.000	21.000	2
<i>Litoral Occidental</i>	<i>3.281</i>	<i>46.051</i>	<i>160.879</i>	<i>52</i>	<i>34.189</i>	<i>195.068</i>	<i>10</i>
Palos-Moguer (Mazagón)	400	3.000	10.500	8	7.500	18.000	2
Almonte	150	1.500	5.250	10	6.000	11.250	1
<i>Litoral de Doñana</i>	<i>550</i>	<i>4.500</i>	<i>15.750</i>	<i>18</i>	<i>13.500</i>	<i>29.250</i>	<i>3</i>
<i>Total Costa Huelva</i>	<i>3.831</i>	<i>50.551</i>	<i>176.629</i>	<i>70</i>	<i>47.689</i>	<i>224.318</i>	<i>13</i>

Fuente: elaboración propia a partir de los documentos de planeamiento urbanístico municipal, los planes de ordenación del territorio de Doñana y del litoral occidental de Huelva, e información proporcionada por los ayuntamientos.

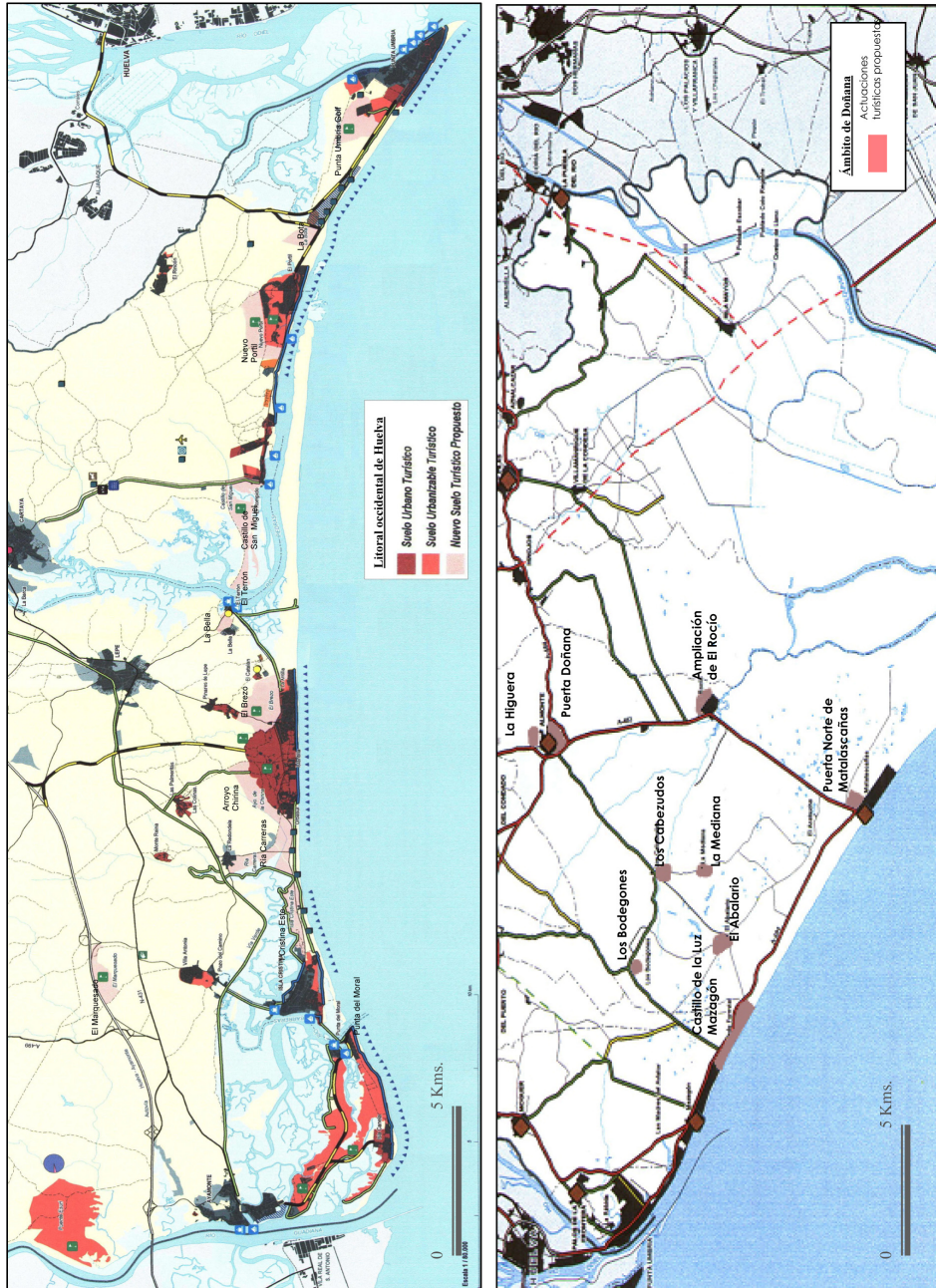
Por el contrario, el modelo de desarrollo turístico del sector oriental de la costa se presenta fuertemente influenciado y condicionado por las propuestas del *Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo de Doñana* (1992) y por las determinaciones del *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* (2003), lo cual se evidencia con mayor nitidez en el caso del municipio de Almonte. A diferencia de éste, Palos y Moguer siguen planteándose importantes crecimientos urbano turísticos en el núcleo de Mazagón, lo cual está generando una nueva e intensa polémica social, como consecuencia de la proximidad de las actuaciones previstas a los espacios protegidos de Doñana.

Pero lo que más llama la atención de los planteamientos y las previsiones urbanísticas expuestos (que sin ánimo de exagerar, pueden ser calificados de desarrollistas), es que, lejos de remitir en el momento presente y en un futuro próximo, se observa una incuestionable intensificación de los mismos, tal y como se deduce de las propuestas recogidas en los trabajos de revisión del planeamiento urbanístico, actualmente en curso²⁰.

En ese sentido, para concluir el capítulo en clave de futuro, se exponen los principales proyectos urbano turísticos pendientes de ejecución en los municipios costeros, y las nuevas actuaciones contempladas en los instrumentos de planeamiento que están siendo revisados y que serán aprobados en breve plazo.

20 Llama la atención porque se trata de planteamientos que ignoran completamente el actual debate sobre la necesidad de introducir cambios estructurales en el modelo turístico imperante en el litoral español, a la vista de los síntomas de agotamiento detectados y de los fuertes impactos provocados sobre el territorio y el medio ambiente costero (EXCELTUR, 2005).

Mapa 10.1. Modelo turístico tendencial en el litoral occidental de Huelva y en el ámbito de Doñana según el planeamiento urbanístico.



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes (2003 y 2004:1) y elaboración propia.

4.1. Los planteamientos turísticos para el litoral de Doñana

En este ámbito territorial, desde el punto de vista de las previsiones turísticas contempladas por los distintos municipios que lo integran, se pueden observar dos situaciones claramente diferenciadas: por una parte está el caso de Almonte, que en la revisión de su PGOU establece nuevos criterios y orientaciones para el desarrollo turístico de la localidad, claramente alejados de los planteamientos más desarrollistas de otros municipios; y por otra parte, el caso de Palos y Moguer, que mantienen sus intenciones de explotar al máximo las posibilidades urbanísticas y constructivas que todavía ofrece Mazagón.

4.1.1. La revisión del PGOU de Almonte y sus nuevas propuestas turísticas

El nuevo instrumento de planeamiento general de Almonte se encontraba en situación de aprobación provisional a mediados de 2006 y, previsiblemente, entraría en vigor a finales de año. En líneas generales, el documento plantea que los nuevos suelos urbanizables se concentren preferentemente en la cabecera municipal (155 has.), frente al reducido crecimiento que se proyecta para El Rocío (40 has.) y a la decisión de mantener al núcleo de Matalascañas en sus límites actuales. Por lo tanto, se desestima la ampliación del núcleo costero, aunque se prevé el desarrollo del suelo urbanizable pendiente de ejecución²¹, favoreciendo la implantación de los usos hoteleros frente a los residenciales.

Esa apuesta por la oferta reglada de alojamiento, en detrimento de la opción residencial, se constata en el número de plazas hoteleras previstas para los próximos años, concretamente 6.000, que se reparten entre varios poblados forestales del término municipal (900), los núcleos de El Rocío y Matalascañas (2.100), y los proyectos de La Higuera y Puerta de Doñana (3.000). Estas dos últimas propuestas constituyen las actuaciones turísticas más novedosas que contempla el Avance del Plan. Ambas se sitúan muy cerca del casco urbano de Almonte y, según expresión del propio documento, con ellas se trata de “poner en valor espacios naturales de gran belleza, pero que quedan fuera de las zonas protegidas”.

Un aspecto a valorar del nuevo plan es que, en líneas generales, ha recibido el visto bueno de la administración ambiental y de los colectivos ecologistas, lo cual puede ser interpretado como un indicador de la razonabilidad territorial y el respeto medioambiental de sus propuestas²². Sin embargo, el plan presenta todavía algunos puntos débiles o conflictivos, que están generando opiniones encontradas por parte de los diferentes agentes sociales en juego, en especial la falta de una solución clara a los problemas de congestión estival que presenta desde hace tiempo la A-483 (El Rocío-Matalascañas), o la decisión de clasificar nuevos suelos urbanizables en El Rocío, aunque sea en pequeña proporción.

21 Este suelo se localiza, principalmente, a la entrada de Matalascañas, en las inmediaciones del Parque Dunar y del Museo del Mundo Marino. En ese sector se prevé un desarrollo urbanístico de 30.000 m² articulado en torno a un gran bulevar, con presencia de equipamientos comerciales, áreas de aparcamiento, etc.

22 A título de ejemplo, se puede destacar la propuesta de estricta limitación del crecimiento turístico en los poblados forestales interiores, con no más de 200 plazas regladas en cada uno de ellos; o la prohibición de asfaltar los caminos rurales del municipio que facilitan el acceso a esos poblados.

Cuadro 10.17. Principales propuestas turísticas contenidas en los trabajos de revisión del Plan General Municipal de Almonte.

PROYECTO	CARACTERÍSTICAS	
La Higuera	Localización	Noroeste casco urbano
	Oferta residencial	Fincas de 400 mts. ² , villas residenciales de alta calidad
	Oferta reglada	2.500 plazas hoteleras
	Otros equipamientos	Campo de golf, equipamientos ecuestres, casino, equipamientos medioambientales
Puerta Doñana	Localización	En las proximidades del casco urbano, al sur del mismo
	Oferta residencial	-
	Oferta reglada	500 plazas hoteleras
	Otros equipamientos	Centro de Información, Zonas de ocio y recreo
Puerta Norte Matalascañas	Localización	En las proximidades del Parque Dunar y el Museo del Mundo Marino
	Oferta residencial	-
	Oferta reglada	1.000 plazas
	Otros equipamientos	Gran bulevar, Centro comercial, Zona de aparcamientos, etc.
El Rocío	Localización	Sector norte del núcleo del Rocío
	Oferta residencial	-
	Oferta reglada	1.100 plazas hoteleras
	Otros equipamientos	-
Poblados Forestales	Localización	La Mediana, Bodegones, Cabezudos, Abalarío y otras pequeñas entidades dispersas.
	Oferta residencial	-
	Oferta reglada	900
	Otros equipamientos	Equipamientos medioambientales y deportivos de bajo impacto

Fuente: elaboración propia a partir del *Avance del Plan General Municipal de Almonte*, 2005.

4.1.2. Palos y Moguer: el Plan de Ordenación de Mazagón

En lo que respecta a las previsiones urbano turísticas de Palos y Moguer, destacan especialmente las nuevas propuestas de crecimiento para el núcleo de Mazagón. Tal y como se ha comentado con anterioridad en esta tesis doctoral, a principios de 2002 fue aprobado definitivamente el *Plan de Ordenación de Mazagón*, documento surgido del acuerdo y la coordinación de ambos municipios, pero que no entró en vigor hasta la aprobación del *Plan de Ordenación del Territorio del Ambito de Doñana* (en diciembre de 2003).

El *Plan de Ordenación de Mazagón* se marca como objetivo final la consolidación de un núcleo con capacidad para 75.000 personas, entre residentes y turistas, lo cual supone un incremento de más del 50% con respecto a las dimensiones actuales de la oferta de alojamiento. Para ello, se plantea una intervención inicial sobre 400 hectáreas de terreno, donde se contemplan 10.500 plazas en viviendas de uso turístico y 7.500 plazas hoteleras. La operación se completa con la construcción de dos campos de golf (uno en el sector correspondiente a Palos y otro en el de Moguer), y con la instalación de pantalanés flotantes para facilitar la práctica de actividades náuticas.

Para contrarrestar la envergadura de esta actuación, un tanto excesiva para una zona tan cercana a los ámbitos de protección de Doñana, se plantean medidas urbanísticas y territoriales que traten de evitar, en la medida de lo posible, situaciones de saturación constructiva y

de fuerte deterioro del entorno. En este sentido, se establece una baja densidad constructiva (en torno a $0,12 \text{ m}^2/\text{m}^2$), la limitación de la altura de las edificaciones (se permite un máximo de tres plantas), y la obligatoriedad de realizar un estudio de impacto paisajístico en todo el área de actuación.

Aunque el plan prevé desarrollos urbano turísticos en cuatro sectores distintos, el proyecto que está generando mayor polémica es el de Castillo de la Luz (en el término de Moguer), que se extiende sobre 166 hectáreas y contempla la construcción de 8.000 plazas residenciales, frente a 2.300 plazas hoteleras. Las principales críticas que recibe este proyecto están en relación con sus dimensiones y su localización, puesto que supondrá la urbanización del espacio existente entre el núcleo actual y el Parador Nacional, una de las zonas más agrestes del entorno de Mazagón y de las más cercanas a los Parques Natural y Nacional de Doñana. Además, también se cuestiona la orientación del proyecto, de marcado carácter residencial, lo cual parece contradecir las recomendaciones de la administración regional, expertos y ecologistas, que abogan por apoyar los desarrollos hoteleros, en detrimento de la opción residencial, que tan negativos efectos ha tenido sobre el territorio y el medio ambiente de este sector costero²³.

Cuadro 10.18. Características del proyecto Castillo de la Luz (Mazagón).

DATOS GENERALES	Superficie total: 166 hectáreas (50 has. campo de golf) Edificabilidad bruta: $0,12 \text{ m}^2/\text{m}^2$ (19,9 hectáreas)
USOS TURÍSTICOS	Alojamiento reglado, club de golf, comercios y servicios Edificabilidad bruta: 6,6 hectáreas (1/3) Plazas hoteleras: 1769 Plazas en apartamentos turísticos: 503 Total oferta reglada alojamiento. 2272
USOS RESIDENCIALES	Viviendas para uso vacacional Edificabilidad bruta: 13,3 hectáreas (2/3) Viviendas: 1328 Plazas en viviendas: 7968 (6 plazas/vivienda)
TOTAL DE PLAZAS	Oferta reglada + Oferta residencial: 10240 Plazas
INFRAESTRUCTURAS, EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS	Energía, abastecimiento, saneamiento, equipamientos educativos, deportivos, parques infantiles, etc.: 1,9 hectáreas

Fuente: elaboración propia a partir de la información ofrecida por Coreal International Ltd. Traducción del documento original en alemán.

4.2. Los nuevos desarrollos urbano turísticos previstos en la costa occidental

Tal y como se comentaba en páginas anteriores, los municipios de la costa occidental de Huelva son los que albergan mayores expectativas de crecimiento turístico en un futuro próximo. Así se desprende de las modificaciones urbanísticas aprobadas en los últimos años

23 De hecho, el conjunto residencial Dunas del Odiel (CIPARSA), uno de los sectores más antiguos y emblemáticos de Mazagón, ha presentado hasta hace muy poco tiempo importantes deficiencias urbanísticas, como la carencia de infraestructuras básicas. Esto provocó que en el año 2005 el ayuntamiento de Palos de la Frontera pusiera en marcha un Plan Especial de Reforma Interior, con el objetivo de dotar a esa zona de alcantarillado, asfaltado e iluminación.

y, sobre todo, de las revisiones en curso del planeamiento vigente. Un repaso a la situación y los proyectos de los distintos municipios ofrece el siguiente panorama.

4.2.1. Revisión del planeamiento y grandes proyectos turísticos en Punta Umbría

El municipio de Punta Umbría lleva trabajando en la revisión de su planeamiento general desde principios de esta década, pero diversos avatares urbanísticos e institucionales han retrasado la tramitación del documento, cuya aprobación inicial todavía no se había producido a mediados de 2006.

Y es que el panorama urbanístico y turístico de Punta Umbría ha estado marcado en los últimos años, e incluso todavía lo está en la actualidad, por la polémica social, política y judicial generada por el proyecto de la empresa Punta Umbría Turística S. L., también conocido coloquialmente como “el proyecto de los 13 hoteles”. Esta actuación, planteada en el año 2000, y que pretendía la reclasificación y posterior urbanización de 176 hectáreas de suelo forestal de gran valor ambiental, fue rechazada por la Junta de Andalucía en ese mismo año.

Pero el asunto no quedó ahí, sino que llegó hasta los tribunales, ya que la oposición municipal denunció irregularidades en el procedimiento de adjudicación de las parcelas a la empresa promotora por parte del ayuntamiento. La resolución a este contencioso no se produjo hasta mediados de 2004, cuando la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía declaró nulo de pleno derecho el convenio urbanístico firmado entre el ayuntamiento y Punta Umbría Turística S.L., a través del cual iba a llevarse a cabo la operación.

Tras éstos y otros acontecimientos, entre los que hay que destacar la creación de una comisión de investigación por parte del actual gobierno municipal en el año 2003, a principios de 2005 se constata el desbloqueo de la situación existente y se plantea una nueva formulación del proyecto claramente diferenciada de las pretensiones iniciales. Las claves del nuevo proyecto son básicamente dos: en primer lugar se reducen sus dimensiones, puesto que pasa de 176 hectáreas a 108, y de trece hoteles a seis; y en segundo lugar se produce una reubicación del mismo, de manera que las actuaciones se programan en otros suelos del municipio con menor valor ambiental²⁴.

24 De esta forma, la localización final de las actuaciones turísticas se producirá en cuatro sectores diferentes: las tres parcelas hoteleras de los Suelos Aptos Para Urbanizar N° 3 y N° 4 (frente a la playa de Los Enebrales), la zona del Valle de las Yeguas, los suelos del antiguo vertedero, y los terrenos situados junto al Camping La Bota.

Cuadro 10.19. El proyecto de Punta Umbría Turística S.A.: aspectos clave y evolución.

PROYECTO INICIAL: JUNIO DE 2000
Extensión: 176 hectáreas Localización: Terrenos forestales catalogados de Campo Común de Abajo (PEPMF de la Provincia Huelva) Contenido: 13 hoteles, campo de golf, 175.000 m ² de edificabilidad residencial Empresa adjudicataria: Punta Umbría Turística S.A. (concurso público) Precio: 43 millones de euros Resultados: La Junta de Andalucía desestimó la solicitud del Ayuntamiento de Punta Umbría para descatalogar las 176 hectáreas de terrenos forestales protegidos, y anuló el concurso público que dio pie a la adjudicación del proyecto y la firma del convenio urbanístico. El caso llega a los tribunales.
MODIFICACIÓN DEL PROYECTO: ENERO DE 2003
Extensión: 107,8 Localización: SAPU-3, SAPU-4 y RT-1 (frente a la playa de La Bota), Valle de las Yeguas, terrenos del antiguo vertedero y terrenos junto al camping La Bota Contenido: 6 hoteles, campo de golf y usos residenciales Empresa adjudicataria: Punta Umbría Turística S.L. (adjudicación directa y urgente) Precio: 19,2 millones de euros Resultados: Paralización del convenio urbanístico por parte del nuevo gobierno municipal, que denuncia irregularidades en la forma adjudicación de las parcelas, en las compensaciones realizadas a la empresa, y en determinados cambios de uso operados sobre determinados suelos.
SENTENCIA FIRME DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ANDALUCÍA DE 16 DE JUNIO DE 2004, POR LA QUE SE DECLARA NULO EL CONVENIO URBANÍSTICO FIRMADO ENTRE EL AYTO. DE PUNTA UMBRÍA Y LA EMPRESA PUNTA UMBRÍA TURÍSTICA S.L. EN JUNIO DE 2000
SITUACIÓN A FINALES DE 2006
Acuerdo parcial entre el Ayuntamiento y Punta Umbría Turística S.L.: enero de 2005 Contenido del acuerdo: 3 parcelas hoteleras en los SAPU-3 y SAPU-4, sobre las que se desarrollará el proyecto turístico Punta Enebral (3 hoteles tipo resort, palacio de convenciones y viviendas adosadas), con participación de El Monte, FCC y el Grupo Barceló. Extensión: 12,6 hectáreas Precio: 24 millones de euros Continúa el litigio sobre los restantes suelos contemplados en el anterior convenio: Valle de las Yeguas, antiguo vertedero, camping La Bota y RT-1

Fuente: elaboración propia a partir de Huelva Información y Odiel Información.

Uno de los primeros resultados del nuevo acuerdo alcanzado entre el ayuntamiento y Punta Umbría Turística S.L., será el inicio del complejo turístico de Punta Enebral, que contempla la construcción de tres hoteles tipo resort (con 1.200 habitaciones), un pequeño conjunto de viviendas adosadas, y un palacio de congresos, todo ello sobre una superficie de 12,6 hectáreas ubicadas en los Suelos Aptos Para Urbanizar (SAPU) N° 3 y N° 4 del municipio²⁵.

El otro proyecto avanzado recientemente por el ayuntamiento es el de La Peguera, a desarrollar sobre las 20 hectáreas del SAPU N° 5, localizadas frente a la ría de Punta Umbría. Quizá el aspecto más interesante de este proyecto es que se trata de una parcela que ha sido recalificada para uso hotelero-turístico, y que inicialmente estaba destinada a usos exclusivamente residenciales. De esta manera, lo que en origen iba a ser una operación de segundas residencias, ha devenido finalmente en cuatro zonas hoteleras y una residencial, donde se construirán 1.560 plazas de oferta reglada, frente a las 350 previstas en viviendas de uso turístico²⁶.

25 En este proyecto, que supondrá una inversión de 125 millones de euros y la creación de 300 empleos directos y 900 indirectos, participan El Monte (como entidad financiera), FCC (en las tareas de urbanización y construcción) y el grupo Barceló (que gestionará los complejos hoteleros).

26 En esta operación se proyecta la construcción de dos hoteles y dos complejos de apartamentos turísticos, y se prevé que el 20% de la urbanización esté ocupada por zonas verdes. Frente al proyecto hotelero de Punta Ene-

4.2.2. El nuevo PGOU de Cartaya: una apuesta decidida a favor del crecimiento turístico

Si hay un municipio, junto con Ayamonte, que ejemplifica perfectamente las grandes ambiciones urbano turísticas de las localidades de la costa occidental de Huelva, ese es el de Cartaya. El nuevo Plan General, cuya aprobación inicial se produjo a principios del año 2005, se caracteriza principalmente por dar un fuerte impulso a la actividad turística, ya que se reservan 635 hectáreas para el desarrollo de cuatro nuevos proyectos, que se unen a los dos que ya están prácticamente concluidos (los de Castillo de San Miguel-Marina El Rompido y la 2ª Fase de Nuevo Portil). En las cuatro nuevas actuaciones se prevé la construcción de 6.000 viviendas de segunda residencia y 18.500 plazas hoteleras, cifras que superan ampliamente a las 5.000 viviendas principales previstas por el plan.

Un aspecto especialmente interesante del nuevo documento es el relativo a los parámetros constructivos de las zonas turísticas, ya que se propone para ellas una densidad muy baja (10 viviendas / hectárea), tres veces menor que la establecida para las zonas de primera residencia. En esa misma línea, la edificabilidad media se sitúa en 0,15 m²/m², por debajo de la observada en actuaciones precedentes.

De los cuatro proyectos previstos, hay dos que se localizan en las inmediaciones de la costa (el de Nuevo Rompido y la 3ª Fase de Nuevo Portil) y otros dos que se ubican en suelos situados en el interior del término municipal (el Complejo de la Dehesa de las Yeguas y el de la Ribera de Cartaya).

Con respecto a los proyectos litorales, el de Nuevo Rompido se extiende sobre 250 hectáreas y contempla la construcción de 2.500 viviendas y cuatro hoteles. Por su parte, la 3ª Fase de Nuevo Portil ocupa 225 hectáreas y prevé la construcción de 1.532 viviendas y otros cuatro hoteles de gama alta con 2.300 plazas de capacidad²⁷. Estos últimos datos acercan esta operación a la ratio considerada como deseable por parte de la administración regional para las nuevas operaciones turísticas a desarrollar en la costa occidental de Huelva, que establece la creación de una plaza hotelera por cada dos plazas residenciales (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, 2000:1 y 2004:1).

bral, impulsado por agentes empresariales foráneos, en este caso el Ayuntamiento de Punta Umbría pretende que haya una importante participación de la Asociación de Pequeñas y Medianas Empresas de la localidad.

27 Hay que destacar que este proyecto presenta una de las densidades edificatorias más bajas de todo el litoral onubense, con un máximo de 8,5 viviendas por hectárea. En su mayor parte se trata de viviendas de lujo que se integrarán en el campo de golf.

Cuadro 10.20. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Cartaya.

Actuaciones en ejecución								
Nombre	Clasific.	Has.	Aprov. (m ² /m ²)	Nº Viv.	Plazas en Viv.	Nº Hab. Hotel	Plazas en Hotel	Total Plazas
2ª Fase Nuevo Portil	S. Uble.	129,7	0,20	2.450	8.575	257	518	9.093
Castillo San Miguel	S. Uble.	95,5	0,10	249	872	575	1150	2.022
Total en ejecución		225,2	-	2.699	9.447	832	1.668	11.115
Actuaciones previstas (contempladas en el Avance del nuevo PGM)								
3ª Fase Nuevo Portil	Propuesta	225 has.	En las inmediaciones de los terrenos forestales de Campo Común de Abajo, 3.000 nuevas plazas turísticas entre viviendas y hoteles.					
Dehesa de las Yeguas	Propuesta	80 has.	Junto al embalse del río Piedras, complejo turístico residencial con campo de golf, equipamientos hípicos, aprovechamiento recreativo del pinar.					
Ribera de Cartaya	Propuesta	80 has.	Próximo a la cabecera municipal, junto al Paraje Natural de las Marismas del Piedras. En sus cercanías, campo de golf ecológico y rural El Molinillo.					
Nuevo Rompido	Propuesta	250 has.	Junto al Rompido, densidad edificatoria 10 viv./ha., cuatro hoteles, campo de golf de 18 hoyos.					

Fuente: elaboración propia a partir de los trabajos previos del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* y de información proporcionada por los ayuntamientos.

Por lo que se refiere a los proyectos que se sitúan en el interior del municipio, que abarcan un total de 160 hectáreas, éstos se ubican en el entorno de espacios de valor ambiental, o en suelos agrícolas. Así, el complejo turístico residencial de la Dehesa de las Yeguas se localiza junto al embalse del Piedras, en una zona de pinar, y se orienta básicamente al turismo deportivo y de naturaleza. Mientras que el otro proyecto, el de la Ribera de Cartaya, tiene su emplazamiento cerca de la cabecera municipal, junto al Paraje Natural de la Marismas del río Piedras, y destaca la localización en sus proximidades de un “campo de golf ecológico y rural”²⁸.

Del análisis de los proyectos señalados, una de las cuestiones que más llama la atención, aparte de la envergadura de las actuaciones urbanísticas y de la dimensión de la oferta de alojamiento contemplada, son las previsiones existentes sobre nuevos equipamientos e infraestructuras turísticas de carácter complementario. Sorprende que un municipio que cuenta actualmente con dos campos de golf de reciente creación, proyecte la construcción de otros cuatro en un futuro inmediato (uno por cada una de las actuaciones indicadas anteriormente). Pero aún es más llamativo que se prevea la construcción de cuatro instalaciones náutico deportivas en la ría del Piedras (con capacidad para 1.570 atraques)²⁹, sobre todo si se tiene en cuenta que Cartaya no cuenta actualmente con ninguna, a excepción del fondeadero natural existente en esa misma ría. Precisamente en base a esto último se justifican las nuevas actuaciones, ya que con ellas se pretende acabar con la anárquica situación actual y ordenar las actividades que se desarrollan en la ría, además de asegurar un mínimo de calidad en los servicios prestados.

28 El campo de golf de El Molinillo se ubicará en una finca de carácter agrícola de 72 hectáreas de extensión (junto al campo de golf de El Rompido), donde no se prevé la construcción de ningún tipo de edificio (ni viviendas ni hoteles). Con ello, el ayuntamiento quiere ampliar, diversificar y cualificar la red de campos del golf de que dispone el municipio (para más detalles, véase el apartado 2 del capítulo 6).

29 Se trata de las instalaciones de Marina del Rompido, Club Náutico Río Piedras, San Miguel y Nuevo Portil, que en su conjunto constituyen el denominado Proyecto Puerto Natural de Cartaya.

4.2.3. Las nuevas propuestas turísticas de Lepe e Isla Cristina

Tanto Lepe como Isla Cristina se encuentran actualmente ultimando la revisión de su planeamiento general, y en ambos casos resulta incuestionable la apuesta por incrementar significativamente la superficie de suelo destinada a usos turísticos.

Así, en el caso del nuevo PGOU de Lepe, cuya aprobación provisional se produjo a comienzos de 2006, se califican 337 hectáreas de suelo urbanizable turístico en el núcleo de La Antilla, por encima de las 314 hectáreas que se destinan a nuevos usos residenciales en la cabecera municipal. Ello tendrá como resultado la construcción de 4.145 viviendas secundarias y 6.000 plazas hoteleras en el núcleo costero, frente a las 6.270 viviendas principales que se ejecutarán en Lepe.

Ante la expectativa de que el nuevo Plan General sea aprobado en un breve plazo de tiempo, ya se han firmado casi 20 convenios urbanísticos relativos a varios sectores del PGOU, entre los que se incluyen algunos referidos a la futura ejecución de los suelos turísticos, que mayoritariamente se localizan en la zona de La Antilla.

Por otra parte, para aquellos proyectos excepcionales que requieren de una respuesta rápida por parte del ayuntamiento, se ha procedido a la modificación puntual del planeamiento urbanístico vigente, como es el caso de la UER-29 de Islantilla, donde se construirá un complejo de lujo para jubilados holandeses, en el que se prevé la construcción de 250 viviendas y 40 apartamentos turísticos en torno a un parque central. Las especiales características de este proyecto y los beneficios que puede reportar³⁰, han hecho que el ayuntamiento de Lepe agilice sus trámites urbanísticos, para evitar así que los inversores pudieran decantarse por otra ubicación.

Cuadro 10.21. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Lepe.

Actuaciones en ejecución								
Nombre	Clasific.	Has.	Aprov. (m ² /m ²)	Nº Viv.	Plazas en Viv.	Nº Hab. Hotel	Plazas en Hotel	Total Plazas
La Antilla PP-1	S. Urble.	14,9	0,45	672	2.686	-	-	2.686
La Antilla PP-2	S. Urble.	9,4	0,45	593	2.370	-	-	2.370
La Antilla PP-4	S. Urble.	11,6	0,45	22	66	-	-	66
La Antilla PP-5	S. Urble.	9,9	0,45	245	978	-	-	978
Islantilla PP-2	S. Urble.	130,8	0,30	1.647	6.588	-	-	6.588
Total en ejecución		176,6	-	3.179	12.688	-	-	12.688
Actuaciones previstas (contempladas en el Avance del nuevo PGM)								
Ampliación La Antilla	Propuesta	337	0,30	4.145	14.508	6.000	6.000	20.508
El Brezo	Propuesta	121,3	0,20	454	1.815	726	1.452	3.267
El Terrón	Propuesta	18,5	0,20	148	592	139	278	870
Total propuestas		476,8	-	4.747	16.915	6.865	7.730	24.645

Fuente: elaboración propia a partir de los trabajos previos del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* y de información proporcionada por los ayuntamientos.

30 El Centro Dotacional La Cigüeña supone una inversión de 72 millones de euros y prevé una población permanente de 500 personas, lo cual contribuirá a reducir la fuerte estacionalidad de la actividad observada en La Antilla. La operación, además de viviendas, contempla la construcción de equipamientos diversos y especializados, así como la total adaptación del complejo a los requerimientos de las personas de edad avanzada (sus principales clientes).

Por lo que respecta al municipio de Isla Cristina, también se encuentra inmerso en la revisión de su PGOU, que data de 1987, y de nuevo en este caso se constata la existencia de grandes expectativas de crecimiento urbano turístico, depositadas sobre todo en los suelos costeros colindantes con la cabecera municipal (al este del núcleo).

Así se observa la existencia de hasta cuatro propuestas de desarrollo turístico en el Avance del PGOU, que abarcan una superficie total de 457 hectáreas de suelo, de las cuales una tercera parte se destina a viviendas de uso turístico, mientras que en el resto destaca la propuesta de construcción de siete hoteles y dos campos de golf.

Cuadro 10.22. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Isla Cristina.

Actuaciones en ejecución								
Nombre	Clasific.	Has.	Aprov. (m ² /m ²)	Nº Viv.	Plazas en Viv.	Nº Hab. Hotel	Plazas en Hotel	Total Plazas
Punta del Caimán	S. Uble.	10	0,60	500	1.750	240	480	2.230
Gran Vía	S. Uble.	24,36	0,44	1.000	3.500	350	700	4.200
La Playa	S. Uble.	22,92	0,30	650	2.275	430	860	3.135
El Dorado	S. Uble.	7,57	0,33	170	595	100	200	795
Islantilla	S. Uble.	165	0,30	1.282	4.487	290	580	5.067
Total en ejecución		229,85	-	3.602	12.607	1.410	2.820	15.427
Actuaciones previstas (contempladas en el Avance del nuevo PGM)								
Isla Cristina Este	Propuesta	86,50	0,10	711	2.489	637	1.275	3.764
Arroyo La Chirina	Propuesta	154,82	0,10	1.502	5.257	844	1.687	6.944
Ría Carreras	Propuesta	112,14	0,10	226	791	250	500	1.291
El Marquesado	Propuesta	103,6	0,10	350	1.225	375	750	1.975
Total propuestas		457,06	-	2.789	9.762	2.106	4.212	13.974

Fuente: elaboración propia a partir de los trabajos previos del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* y de información proporcionada por los ayuntamientos.

4.2.4. Modificaciones del planeamiento y grandes proyectos turísticos en Ayamonte

Para finalizar este recorrido por el planeamiento urbanístico vigente o en proceso de revisión de los municipios costeros de Huelva, resulta imprescindible recordar las enormes expectativas de crecimiento turístico que desde hace tiempo manifiesta el municipio de Ayamonte. Con una superficie de casi 1.000 hectáreas de suelo urbanizable turístico, considerando los proyectos en ejecución y en tramitación, se trata de la localidad con mayor extensión de suelo de esta naturaleza de todo el litoral de Huelva.

Además, se puede afirmar que Ayamonte inauguró la actual política de intenso crecimiento urbano turístico que se impone en la mayoría de los municipios del litoral de Huelva, ya que los proyectos que actualmente desarrolla tienen su origen o se reformulan a principios de los años noventa³¹. Pero quizá uno de los aspectos más criticables de la dinámica urbanística seguida por Ayamonte en la última década, sea el hecho de que gran parte de las nuevas

31 Así, a principios de la década anterior ya se observan las primeras referencias al proyecto turístico de Puente Esuri (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA, 1993); mientras que la actuación de Isla Canela se reformula a mediados de esa misma década (Plan de Ordenación Urbana de Isla Canela de 1995, documento anexo a las NN.SS. de Ayamonte de ese mismo año).

actuaciones en ejecución o proyectadas hayan sido consecuencia de continuas revisiones de las Normas Subsidiarias de 1995, lo que denota el fuerte desajuste entre las determinaciones del documento y la política urbanística y turística practicada por el gobierno municipal.

Evidentemente, las circunstancias señaladas han provocado el comienzo de los trabajos de formulación del nuevo PGOU, cuyo Avance se presentó a finales de 2004. En ese documento no hay grandes novedades en materia turística con respecto al planeamiento vigente, y las dos grandes actuaciones que se contemplan son las de Isla Canela (todavía no concluida) y la de Costa Esuri (en proceso de urbanización)³². Entre ambas actuaciones se prevé la construcción de 18.500 viviendas y 7.000 plazas hoteleras en cerca de 15 establecimientos de gama alta, además de tres campos de golf y nuevas instalaciones náuticas.

Cuadro 10.23. Principales características de las actuaciones turísticas en ejecución y previstas en el municipio de Ayamonte.

Actuaciones en ejecución								
Nombre	Clasific.	Has.	Aprov. (m ² /m ²)	Nº Viv.	Plazas en Viv.	Nº Hab. Hotel	Plazas en Hotel	Total Plazas
Puente Esuri	S. Uble.	425,1	0,15	5.954	21.000	420	840	21.840
Isla Canela	S. Uble.	564,3	0,27	12.631	44.209	3.016	6.032	50.241
Total en ejecución		989,4	-	18.585	65.048	3.436	6.872	71.920
Actuaciones previstas (contempladas en el Avance del nuevo PGM)								
Palacio de Congresos	Propuesta	Frente a la marisma de Ayamonte, 6.250 m ² , reducción de la estacionalidad turística, 7,2 millones euros, finalización 2007						
La Rodadera	Propuesta	Localización a los pies del Castillo y el Parador Nacional, frente a la desembocadura del Guadiana. recalificación de parcelas para la construcción de 275 adosados						

Fuente: elaboración propia a partir de los trabajos previos del *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* y de información proporcionada por los ayuntamientos.

Diversos colectivos sociales y políticos han venido denunciando en los últimos años algunos aspectos de las actuaciones descritas, entre las que destacan las críticas vertidas sobre el proyecto de Costa Esuri. De esta operación se cuestiona el oscuro proceso inicial de compra y reclasificación de suelos, su polémica localización a orillas del Guadiana, la elevada proporción de plazas de segunda residencia y, en última instancia, lo inadecuado de crear un nuevo núcleo de población a escasa distancia de Ayamonte, con las cargas urbanísticas y territoriales que ello genera³³.

Pero las ambiciones turísticas del municipio de Ayamonte no descansan ahí, sino que constantemente surgen nuevos proyectos, algunos localizados en la misma cabecera municipal, como es el caso de la recalificación de los suelos situados a los pies del Parador Nacional, que constituyen un auténtico balcón frente a la desembocadura del Guadiana (para 275 viviendas adosadas); o la construcción de un Palacio de Exposiciones y Congresos de más de 6000 mts.² frente a la marisma de Ayamonte (cuya apertura estaba prevista para comienzos de 2007).

32 Se recuerda que para poder ejecutar este proyecto se realizó una modificación de las Normas Subsidiarias en 2001 y se procedió a la aprobación de un Plan Parcial en 2002. Los trabajos de urbanización avanzan en la actualidad a un ritmo muy rápido y se prevé la conclusión de la urbanización para el año 2008.

33 Cargas entre las que destacan las obligaciones del municipio en todo lo referente a la dotación y el mantenimiento de infraestructuras, equipamientos y servicios de distinto tipo para el nuevo núcleo.

A modo de reflexión final, tras la toma en consideración de la información ofrecida en la última parte del capítulo, se puede establecer una importante conclusión: que en el momento actual existen grandes expectativas de crecimiento urbano turístico en la mayoría de los municipios costeros de Huelva, especialmente en los del litoral occidental, pretensión que no se corresponde en absoluto con los criterios que actualmente manejan la administración regional y los expertos, a la vista de los diagnósticos territoriales y sectoriales realizados.

Más allá de esta conclusión de tipo general, se pueden distinguir dos situaciones diferenciadas en la costa onubense: por una parte estarían los municipios del litoral de Doñana, que tienen una reducida capacidad de maniobra urbanística y turística, ya que sus estrategias y proyectos están condicionados por las determinaciones del *Plan de Ordenación del Territorio* y por la presencia cercana de los Parques Nacional y Natural de Doñana; y en una situación bien distinta se encuentran los municipios del litoral occidental, cuyo planeamiento urbanístico casi no establece límites al crecimiento urbano turístico, de modo que los proyectos en ejecución y previstos supondrán una profunda e irreversible transformación de la costa en términos de urbanización.

Evidentemente, este escenario se ha visto favorecido por los grandes retrasos habidos en la tramitación del *Plan del Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*, en el que se ha venido trabajando durante los últimos diez años y que se ha topado con múltiples dificultades hasta alcanzar su aprobación definitiva a finales de 2006. Lo más grave de esta situación es que gran parte de los municipios del ámbito, al mismo tiempo que ponían de manifiesto su desacuerdo con muchas de las determinaciones urbano turísticas del documento, aceleraban la revisión de sus planes urbanísticos o intensificaban las modificaciones del planeamiento vigente, para así adelantarse a las previsibles limitaciones que pudiera imponerles el plan subregional de ordenación del territorio³⁴.

Y de hecho, no hay mejor prueba que certifique la diferencia de criterios entre el planeamiento urbanístico municipal y el plan de ordenación del territorio, es decir, entre las expectativas de los ayuntamientos y las pretensiones de la administración regional, que el intento de ésta última de paralizar la tramitación de nuevos instrumentos urbanísticos hasta la entrada en vigor del plan subregional, medida a la que se opusieron taxativamente los municipios del ámbito, argumentando que ello afectaría gravemente a su desarrollo socioeconómico.

34 Unas limitaciones entre las que se pueden destacar la obligación de dedicar un 25% de la superficie de cada unidad de ejecución a usos hoteleros, o la determinación de crear una plaza hotelera por cada dos de oferta no reglada; la imposibilidad de facilitar nuevas licencias para la construcción de viviendas, si antes no se ha comprometido la ejecución de las instalaciones hoteleras; la prohibición de crear nuevos desarrollos turísticos aislados, exigiendo que los crecimientos se localicen en los suelos colindantes con los núcleos preexistentes; o la exigencia de integrar los suelos forestales en la ordenación turística, además de la decidida protección que se otorga a las vertientes del Guadiana

Bloque V

RECAPITULACIÓN FINAL Y CONCLUSIONES

CAPÍTULO 11. RECAPITULACIÓN FINAL Y CONCLUSIONES

En este último capítulo de la tesis se realiza una recapitulación final que incluye las principales conclusiones obtenidas tras la culminación de la investigación y que están dirigidas a confirmar, refutar o reformular las hipótesis planteadas al inicio del trabajo. Se comienza con un conjunto de conclusiones generales, referidas a las características básicas del modelo de desarrollo turístico observado en el litoral de Huelva, para continuar después con una serie de conclusiones particulares que aparecen agrupadas en cinco bloques temáticos y que profundizan en aspectos esenciales de las conclusiones generales.

1. CONCLUSIONES GENERALES

1) Desde una perspectiva general, la primera conclusión que puede establecerse es que el modelo de desarrollo turístico que se ha venido implementando en las últimas décadas en el litoral de Huelva, y que se mantiene plenamente vigente en la actualidad, se caracteriza básicamente por la existencia de unos intensos procesos de urbanización del suelo y el incesante crecimiento de la oferta de alojamiento, en especial la conformada por las viviendas de uso vacacional y/o turístico.

Se trata, por lo tanto, de un modelo de marcado carácter inmobiliario (hasta el punto de que puede hablarse de la instrumentalización de la actividad turística por parte del sector inmobiliario) y con una orientación fundamentalmente residencial (frente al escaso peso relativo de la oferta turística en sentido estricto); un modelo que se muestra muy dinámico desde el punto de vista espacial y que genera pingües beneficios a corto plazo para promotores y ayuntamientos, pero que evidentemente conlleva importantes impactos territoriales y medioambientales para los destinos y presenta unos efectos socioeconómicos a medio y largo plazo limitados y cuestionables.

2) En segundo lugar, se observa que la mayoría de las actuaciones turísticas recientemente desarrolladas en el litoral de Huelva y muchas de las previstas para un futuro próximo, a pesar de que tengan en consideración nuevos criterios territoriales y adopten nuevas estrategias sectoriales, no suponen una transformación sustancial del escenario descrito. Y esto es así porque dichas actuaciones, aunque persigan objetivos como la diversificación de la oferta, la cualificación del destino o su diferenciación (caso de las nuevas operaciones turísticas ligadas al golf o las actividades náuticas), siguen siendo iniciativas fundamentalmente inmobiliarias y que se centran en el negocio que proporciona la construcción y la venta de viviendas en la costa para su disfrute temporal, lo cual lejos de propiciar cambios estructurales en el modelo, está afianzándolo o intensificándolo.

3) Lo expuesto hasta el momento pone de relieve que se está desaprovechando una magnífica oportunidad para poner en práctica un nuevo modelo de desarrollo turístico en el litoral, tal y como cabría esperar en un ámbito que conserva valiosos recursos, que presenta importantes potencialidades, sobre el que recaen grandes expectativas y que cuenta con un destacable margen de maniobra desde el punto de vista territorial y sectorial. Desgraciada-

mente, las dinámicas existentes parecen confirmar que no se está evaluando de forma crítica el modelo turístico tradicional y sus problemas asociados, de forma que se están reproduciendo lógicas de actuación propias del pasado y se está dilapidando la posibilidad de reorientar el modelo en direcciones más interesantes y sostenibles.

4) En este contexto, las únicas iniciativas realmente novedosas y que apuntan hacia un cambio de modelo turístico, entendido en términos estructurales, son las actuaciones puestas en marcha en el ámbito de Doñana, claramente orientadas hacia un turismo basado en la conservación, la potenciación y el disfrute de los atractivos naturales y culturales del área y que no se fundamentan en la urbanización de nuevos suelos y el crecimiento inmobiliario. Esta opción de desarrollo se debe, en buena medida, a los estrictos niveles de protección que afectan a Doñana y que impiden su crecimiento turístico conforme a los esquemas convencionales, lo cual pone de relieve que la protección de espacios naturales se erige en el principal instrumento que pone límites a las insaciables políticas municipales de urbanización de nuevos suelos, muy por encima de la efectividad demostrada por los instrumentos de ordenación del territorio.

5) En definitiva y salvando la excepción que supone Doñana (por otra parte escasamente relevante en términos de oferta y demanda en comparación con las dimensiones que presenta el modelo residencial-turístico), puede afirmarse que existe un acusado contraste entre el discurso adoptado por los agentes políticos y empresariales en relación al desarrollo turístico deseable para el litoral onubense y las actuaciones realmente emprendidas, en el sentido de que por una parte se defiende la necesidad de incidir en la reconversión del modelo turístico tradicional, diversificar la oferta, incrementar la cualificación de los destinos u operar mejoras desde el punto de vista de la sostenibilidad, mientras que la realidad demuestra que se está apostando claramente por políticas de corte desarrollista y de marcado cariz inmobiliario, lo cual evidencia la existencia de una situación marcada por el continuismo. Todo ello pone de manifiesto la fuerte dialéctica existente entre crecimiento y renovación turística en el litoral de Huelva, dialéctica que hasta el momento parece haberse inclinado a favor de la intensificación del modelo de desarrollo turístico dominante en la zona desde mediados del siglo XX.

2. CONCLUSIONES PARTICULARES

2.1. Conclusiones sobre la evolución histórica del espacio y las actividades turísticas

1) La evolución turística del litoral onubense presenta una trayectoria intermitente y muy irregular, en consonancia con las diversas circunstancias y avatares económicos, políticos y sociales que han condicionado históricamente el desarrollo de la actividad. Así se observa la sucesión de hechos de naturaleza diversa y a veces contraria, como la proliferación de implantaciones espontáneas, el diseño de ambiciosos planes de marcado carácter desarrollista, la aparición de fuertes desajustes entre la planificación y la realidad resultante, la ocurrencia de negativas coyunturas económicas con la consiguiente paralización de la actividad constructiva, la existencia de períodos de rápidos crecimientos sin orden ni control, o los intentos recientes de reconducción y/o reorientación de los procesos territoriales y sectoriales dominantes.

2) Con anterioridad a los años sesenta del pasado siglo, se observa en el litoral onubense y su entorno próximo la existencia de determinados aprovechamientos del territorio vinculados a actividades recreativas y de ocio, aunque hay que subrayar que tales prácticas tienen una escasa significación social y unos limitados efectos desde el punto de vista económico y espacial. En este sentido, destaca la implantación de los primeros alojamientos temporales en la estación balnearia de Punta Umbría, en las playas del término municipal de Almonte, en los asentamientos vacacionales de La Antilla (Lepe) y Mazagón (Palos-Moguer), además de la atracción que desde antiguo ejercen tanto el Coto de Doñana, como los núcleos tradicionales de Isla Cristina y Ayamonte. A pesar de la presencia de tales usos, no se puede afirmar que se esté ante un proceso de desarrollo turístico en sentido estricto en el litoral de Huelva, puesto que no se dan todavía unas condiciones territoriales y productivas que permitan hablar de la conformación de un destino.

3) La situación experimentará importantes cambios en la década de los sesenta, sobre todo a partir de la aprobación y la puesta en marcha del *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* (1965). La evolución que experimentan las diversas actuaciones propuestas en el citado proyecto será muy desigual, observándose importantes desajustes entre las previsiones de la planificación y la realidad resultante, tanto por exceso como por defecto, lo cual se explica en función de múltiples aspectos que afectan de manera distinta a las operaciones planteadas, como el nivel de accesibilidad, el carácter de la propiedad del suelo, el apoyo institucional, la respuesta empresarial, la coordinación entre administraciones e iniciativa privada, etc.

Así se observa la existencia de núcleos que superan ampliamente las previsiones cuantitativas establecidas para sus primeras etapas de desarrollo, como el CITN de Matalascañas y sobre todo los centros vacacionales de Punta Umbría y La Antilla; otros cuyo crecimiento será inferior al inicialmente previsto, como le ocurre al CITN de Mazagón o a los proyectos de Isla Cristina y El Rompido; mientras que también los hay que evidencian un claro fracaso y una escasa materialización real, como los CITN de Isla Canela y el Portil.

4) La crisis económica de 1973 y sus posteriores efectos repercutieron de forma significativa sobre la mayoría de los proyectos turísticos en proceso de ejecución o todavía no iniciados, provocando la quiebra de la planificación turística precedente y la reducción a la baja de las ambiciosas previsiones cuantitativas y cualitativas inicialmente planteadas. De hecho, hay proyectos que sufren una paralización como consecuencia de los problemas por los que atraviesan las empresas promotoras y que quedan muy alejados de los objetivos iniciales (caso de Isla Canela, El Portil o El Rompido); o proyectos que ni siquiera llegarán a iniciarse y que tampoco se ejecutarán posteriormente (como los de Marismillas y Najarsa, en el término municipal de Almonte, o el de Nueva Umbría, sobre la flecha del Rompido). Paradójicamente, estas circunstancias, en principio negativas, pueden ser valoradas actualmente desde una perspectiva muy distinta, ya que se puede afirmar que gracias a la crisis no se ejecutaron determinadas actuaciones urbanísticas sobre espacios especialmente valiosos desde el punto de vista ambiental o paisajístico, lo que ha permitido su conservación y su posterior protección mediante instrumentos normativos.

Frente a esas situaciones extremas, que llegan hasta la paralización o incluso la desestimación de proyectos, hay casos en los que se opta por una revisión de las previsiones iniciales, como en Matalascañas, donde se consigue incrementar los aprovechamientos urba-

nísticos y reducir los compromisos sobre infraestructuras y equipamientos, de modo que los promotores aseguren sus beneficios a costa del interés general y de cualquier consideración de carácter cualitativo. Por otra parte, hay que destacar también aquellos núcleos en los que la incidencia de la crisis económica es significativamente menor, como los de Punta Umbría y La Antilla, lo cual se debe a que no dependen única y exclusivamente del impulso de grandes promotores externos, sino que basan su desarrollo en la iniciativa de pequeños inversores locales o de zonas próximas, menos vulnerables a la crisis que las grandes compañías y que mantienen su actividad durante la década de los setenta.

5) Los efectos de la crisis económica se dejarán sentir hasta principios de los años ochenta, cuando comienza a atisbarse la recuperación y se produce un nuevo impulso urbanístico y constructivo en el litoral onubense. Dicha actividad se centrará casi exclusivamente en el desarrollo inmobiliario y el incremento de la oferta no reglada de alojamiento, un modelo que se decanta definitivamente por la densificación constructiva del espacio turístico y que abandona por completo las iniciales pretensiones cualitativas, dando lugar a importantes conflictos territoriales y graves deficiencias urbanísticas en los núcleos turísticos.

Este será el caso de los CITN de Matalascañas, Mazagón, El Portil y, en menor medida, Isla Canela, que experimentan en la década de los ochenta un crecimiento rápido y un tanto desordenado, caracterizado también por el incumplimiento de las obligaciones urbanísticas por parte de los promotores y que, en consecuencia, deriva en importantes déficits en materia de infraestructuras y equipamientos, que se añaden a los impactos medioambientales que generan los núcleos en su entorno próximo. Una dinámica parecida a la observada en los CITN se advierte en Punta Umbría y La Antilla, donde se produce una aceleración de la actividad inmobiliario turística que convertirá a estos núcleos en los dos grandes centros vacacionales de la costa occidental de Huelva.

6) La década de los noventa se caracterizará desde el punto de vista turístico por la existencia de dos grandes fenómenos en el litoral onubense: el incuestionable proceso de eclosión urbanística y constructiva observado en el sector occidental de la costa, que se concretará en la puesta en marcha de nuevos proyectos urbano turísticos que tratan de diferenciarse cualitativamente de las operaciones anteriores y propiciar una nueva imagen de la zona (Islantilla, Nuevo Portil, Punta del Moral, Puente Esuri); y la reorientación del modelo turístico del ámbito de Doñana, mediante el fomento de nuevas iniciativas no urbanísticas que tengan como eje central los valores y atractivos naturales de la zona, a lo que habría que añadir las propuestas de reordenación y recualificación de los núcleos vacacionales costeros (Matalascañas y Mazagón).

Para encauzar la mayor parte de estas actuaciones será fundamental el papel ejercido por los nuevos instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, que además de garantizar el control y el desarrollo ordenado de los nuevos proyectos, tratan de reconducir los caóticos procesos de crecimiento acaecidos en los núcleos turísticos tradicionales (incluidos los CITN). En lo que respecta al ámbito de Doñana, habría que considerar también la función desempeñada por los instrumentos de ordenación del territorio y de desarrollo económico de escala supramunicipal, que son los que establecen las claves del nuevo escenario turístico para la zona.

En cierta forma, se podría afirmar que en esta etapa se dan cita, al mismo tiempo, dinámicas de cambio y nuevas orientaciones turísticas, junto a situaciones de permanencia

y fenómenos que se refuerzan. Evidentemente, se observan cambios en lo que respecta al nuevo modelo turístico implementado en el área de Doñana, claramente volcado hacia lo ambiental, o incluso en algunos de los planteamientos propugnados por los nuevos proyectos urbano turísticos de la costa occidental, que ponen el énfasis en la cualificación urbanística y turística.

Pero por otra parte, esos mismos proyectos revelan un cierto continuismo o la repetición de situaciones y problemas ya conocidos, como el dominio de la lógica y los planteamientos inmobiliarios sobre los turísticos, la modificación al alza de las densidades constructivas inicialmente previstas en algunas unidades de ejecución, la ocurrencia de fenómenos de masificación veraniega y congestión urbanística, o la generación de impactos medioambientales sobre zonas de valor medioambiental o especialmente frágiles. Estas circunstancias, junto a la pervivencia de los conflictos territoriales y urbanísticos vinculados a los núcleos turísticos tradicionales, las dificultades para atraer a otro tipo de demanda distinta a la habitual de estas playas, o los problemas de accesibilidad que todavía mantiene el litoral onubense, hacen pensar en la existencia de determinados rasgos sectoriales, territoriales y urbanísticos que adquieren casi un carácter estructural, ya que mantienen plenamente su vigencia en esta etapa o incluso se fortalecen.

7) La situación actual parece confirmar algunas de las tendencias observadas en la etapa anterior, tal y como se deduce de la consolidación e intensificación de las estrategias de desarrollo turístico basadas en la ejecución de grandes proyectos urbanísticos. Ello se debe, en buena medida, a la elevada rentabilidad que ofrece el negocio inmobiliario, al aumento de la demanda de viviendas de uso vacacional en la costa, a la ingente calificación de suelo residencial turístico en los municipios litorales, o a las mejoras de accesibilidad experimentadas en la zona.

En este período se desarrollarán, ampliarán o concluirán las operaciones comenzadas en la década de los noventa (Islantilla, Nuevo Portil, Punta del Moral, Costa Esuri, etc.) y se plantearán e iniciarán nuevos proyectos como el de Castillo de San Miguel en el Rompido, el de Punta Enebral en Punta Umbría, o el de Castillo de la Luz en Mazagón, que se basan en las mismas claves que los anteriormente citados: una amplia oferta de viviendas de uso turístico en el marco de complejos residenciales y urbanizaciones de calidad, la implantación de establecimientos de alojamiento reglado de categorías altas, y la presencia de una oferta complementaria en la que destacan los equipamientos comerciales y los deportivos (en especial los campos de golf y las instalaciones náuticas).

Estas actuaciones ponen de manifiesto el dominio de la visión municipal y la lógica urbanística en los procesos de desarrollo turístico operados en el litoral onubense, sobre todo en el sector occidental de la costa, lo cual trata de ser contrarrestado mediante las políticas de ordenación del territorio, que ofrecen una visión más amplia y compleja de los fenómenos, procesos y conflictos territoriales vinculados al desarrollo de las actividades turísticas.

En este sentido, mientras que el *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana* suscitará un amplio consenso entre los agentes políticos, sociales y económicos de la zona (debido a las ventajas que proporciona la existencia de una tradición planificadora y de intensos debates previos), el *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva* encontrará muchas más dificultades para su formulación y aprobación, debido al desacuerdo de los

ayuntamientos y los empresarios locales con el diagnóstico y las propuestas del documento. Esta situación pondrá en evidencia la dialéctica entre planeamiento urbanístico y ordenación del territorio, el conflicto entre las previsiones urbanísticas municipales y las determinaciones de los instrumentos de planificación territorial, lo cual ha provocado serias dificultades en el proceso de tramitación del plan subregional y la actuación urgente de los municipios para asegurar la ejecución de sus proyectos urbanísticos con antelación a la aprobación de dicho instrumento.

2.2. Conclusiones sobre las relaciones entre la actividad turística y el entorno natural

1) No cabe duda de que las características del medio natural constituyen un factor explicativo de primer orden con relación a los procesos de implantación y distribución espacial de las actividades turísticas en el litoral onubense, de modo que la configuración territorial que presentan tales actividades responde tanto a la localización de los principales atractivos naturales desde el punto de vista turístico, como a las dificultades y limitaciones que impone el medio a la ocupación antrópica.

Así pues, por una parte puede afirmarse que en la costa de Huelva se dan cita recursos y condiciones naturales que ejercen una indudable atracción sobre los agentes turísticos y que actúan como factor de localización de este tipo de actividades (caso de las playas o los bosques litorales), hecho que ha propiciado la proliferación de numerosos núcleos y complejos urbano turísticos a lo largo de la costa en las cuatro últimas décadas.

Pero no es menos cierto que el medio natural también ha impuesto serias dificultades al desenvolvimiento de las actividades humanas, erigiéndose en un factor limitante o restrictivo de cara al desarrollo turístico (como se observa claramente en el caso de las áreas marismas o de los grandes arenas y dunas costeras), lo cual puede explicar, aunque sólo en parte, el menor desarrollo relativo de las actividades turísticas en la costa de Huelva hasta hace poco tiempo, en comparación con los niveles observados en otros sectores del litoral andaluz; hecho éste que no debería ser interpretado en el contexto actual como un retraso y una desventaja con respecto a esos otros sectores, sino más bien como una ventaja comparativa y competitiva, y como una magnífica oportunidad para evitar la repetición de errores y de actuaciones indeseables ya conocidas.

2) Partiendo de ese carácter ambivalente del medio natural con relación a los procesos de desarrollo turístico, la evolución de la actividad en la costa Huelva presenta a grandes rasgos tres fases, que pueden sintetizarse en una etapa inicial en la que dominan unos planteamientos que abogan por el aprovechamiento sin límites de los atractivos naturales del medio y la transformación sin contemplaciones del mismo mediante duras intervenciones urbanísticas y/o infraestructurales; una segunda fase en la que destacan las fricciones y los conflictos medioambientales generados por el modelo turístico predominante (de carácter urbanístico e inmobiliario), lo que da lugar a importantes impactos y una evidente degradación del entorno natural; y una tercera etapa, coincidente con el momento presente y un tanto equívoca, en la que junto a la existencia de estrategias que tratan de reconducir o reorientar las relaciones entre actividad turística y medio ambiente (sobre todo en el ámbito de Doñana), todavía perviven planteamientos y prácticas desarrollistas que pueden intensificar o recrudecer los conflictos desde antaño observados.

Por lo tanto, puede afirmarse que en el litoral onubense siguen predominando las consecuencias e inercias derivadas del modelo turístico desarrollista, plenamente vigente en la actualidad y que se impone a los recientes planteamientos propugnados por el nuevo modelo turístico, que comienza a manejar referencias teóricas y empíricas como la de la sostenibilidad, la capacidad de carga del territorio, o la potenciación y el aprovechamiento respetuoso de los valores del medio natural.

3) Ese modelo turístico de corte desarrollista, basado casi exclusivamente en el planteamiento de grandes operaciones urbanísticas sin concesiones al medio natural, ha generado y todavía genera importantes impactos negativos sobre el medio ambiente, sobre todo como consecuencia de la urbanización y la construcción sobre espacios y elementos especialmente frágiles y/o valiosos desde el punto de vista de las funciones naturales que ejercen, como es el caso de las playas, las dunas, los bosques litorales o las zonas húmedas.

Ese tipo de actuaciones conlleva a menudo, además de la intensa degradación de los ámbitos afectados, la alteración de la dinámica litoral y en especial de los procesos naturales de erosión y sedimentación de la costa, lo que provoca la modificación de su perfil y de su principal recurso turístico, las playas, que sufren destacables procesos regresivos en amplios sectores del litoral, mientras que en otros puntos experimentan intensos fenómenos progradativos.

4) En relación directa con lo que acaba de señalarse, hay que destacar que tan importantes como los impactos medioambientales generados, son los impactos socioeconómicos negativos producidos directa o indirectamente por ese tipo de actuaciones. Así por ejemplo, la destrucción de las dunas y del sistema de defensa natural de la costa que representan, facilita el ataque de las infraestructuras y las edificaciones por parte de las mareas y el oleaje; igualmente, la construcción sobre zonas húmedas o en su entorno, incrementa los riesgos de inundación de las urbanizaciones. Todo ello, además de provocar graves desperfectos y suponer riesgos para la integridad de personas y bienes, tiene importantes implicaciones económicas, ya que no se pueden obviar los costes derivados de las tareas de regeneración y mantenimiento de playas, de las labores de protección de urbanizaciones e infraestructuras, o de las obras de reparación de los desperfectos causados por los temporales.

Evidentemente, estos aspectos habrían de ser tenidos en cuenta por parte de empresas y administraciones a la hora de realizar el cálculo real de los costes y beneficios generados por las operaciones urbano turísticas, de tal forma que los sistemas contables internalizaran los costes ambientales y económicos derivados de los impactos negativos producidos por las actuaciones desarrolladas.

5) Muchas de las actuaciones e impactos señalados hasta el momento están vinculados a un problema especialmente relevante en gran parte del litoral español, cual es el de la presión urbanística sobre el dominio público marítimo terrestre y, en el peor de los casos, su ocupación abusiva. En el caso del litoral onubense, los problemas con relación al dominio público son diversos y complejos, y van desde la falta de delimitación completa del mismo como consecuencia de las dificultades técnicas o legales existentes (el dominio está deslindado en un 65%), hasta la dudosa legalidad de determinados desarrollos urbano turísticos recientes, que se asientan sobre bienes de dominio público o sobre su zona de protección, gracias a la interpretación un tanto cuestionable de la normativa vigente (Isla Canela y Costa Esurí en Ayamonte, Islantilla entre Isla Cristina y Lepe, o Castillo de San Miguel en Cartaya).

Pero la problemática de la ocupación del dominio público va más allá de la coyuntura y las circunstancias actuales, para describir un escenario conflictivo y preocupante a medio y largo plazo, debido a la decisión del Ministerio de Medio Ambiente de demoler en los próximos años la primera línea de chalets de La Antilla (Lepe) y de Mazagón (Palos y Moguer), viviendas que simbolizan la más flagrante e impune ocupación del dominio público marítimo terrestre por parte de particulares, gracias a antiguas concesiones administrativas que actualmente están al margen de la legalidad. La resolución final de esta situación no se presenta fácil, ni desde el punto de vista jurídico (posibles recursos de los propietarios), ni desde el punto de vista económico, ya que los costos de reversión del dominio a manos de la administración puede elevarse a cerca de 100 millones de euros en la costa onubense.

6) Independientemente de la consideración del turismo como agente causante de impactos medioambientales, como generador de conflictos, hay que reconocer también su papel de sector afectado, en el sentido de que se erige en una de las actividades más sensibles y que más rigurosamente padece los problemas medioambientales que se producen en cualquier territorio.

En este sentido, las infraestructuras de defensa portuaria existentes en diversos puntos del litoral de Huelva y situadas en posición perpendicular a la costa, generan importantes impactos medioambientales que afectan negativamente al sector turístico, como puede comprobarse en la ruptura de los procesos naturales de transporte sedimentario protagonizados por la deriva litoral y la consiguiente regresión de las playas; de otro modo, también pueden destacarse los episodios de contaminación inducidos por las actividades industriales y agrícolas localizadas en el litoral onubense o en su entorno próximo, y que en ocasiones han sido de tal gravedad que han afectado a la confianza y las decisiones de la demanda turística (caso del desastre minero de Aznalcollar).

7) Frente a un escenario general caracterizado por la imparable expansión urbanística y turística y la proliferación de impactos medioambientales negativos en el litoral onubense, la Ley 2/89 de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía se erige en el principal instrumento con capacidad real para salvaguardar los espacios más frágiles y valiosos del litoral. De hecho, se puede afirmar que esta ley ha sido tremendamente efectiva en sus objetivos de protección, tal y como lo demuestra el hecho de que todo el litoral, a excepción de los espacios catalogados, haya sido o sea objeto de procesos y proyectos de desarrollo urbano turístico.

Esta circunstancia pone de manifiesto el contraste entre la solidez y la eficiencia de las políticas de protección de la naturaleza y la debilidad de las políticas de ordenación del territorio, en el sentido de que las primeras han logrado influir de manera significativa sobre la configuración del modelo territorial existente y poner límites claros a las insaciables políticas urbanísticas municipales, mientras que las segundas han evidenciado importantes problemas en términos de aprobación y ejecución, lo cual ha facilitado la toma de decisiones y la realización de actuaciones en contra de sus pretensiones.

8) Si la efectividad de las políticas de protección de espacios de valor natural es incuestionable desde el punto de vista de la salvaguarda y la conservación de los ámbitos catalogados, bien distinta es la situación en lo que se refiere a la promoción y la consolidación de iniciativas de uso público en dichos espacios, el desarrollo de actividades recreativas y/o didácticas y, en definitiva, su aprovechamiento turístico bajo criterios de sostenibilidad y potenciación de los valores del medio natural.

Sólo el ámbito de Doñana presenta un escenario de progresiva consolidación turística, gracias al atractivo y la actividad generados por el Parque Nacional, y gracias también al fuerte impulso público externo recibido por su entorno, lo cual ha propiciado el desarrollo de iniciativas empresariales y de productos turísticos que comienzan a hacerse un hueco en los mercados y a conectar tanto con la demanda turística especializada, como con determinados segmentos de la demanda de sol y playa potencialmente interesados en actividades complementarias a su motivación principal.

El resto de espacios naturales protegidos del litoral onubense, en especial los del sector occidental, permanecen completamente ajenos a cualquier iniciativa turística, a pesar de las extraordinarias potencialidades que poseen los espacios catalogados y a pesar de la dotación de infraestructuras y equipamientos de uso público para facilitar su conocimiento y disfrute. Ello se debe a diversas razones, entre las que destacan la débil promoción y difusión turística de sus atractivos, la práctica inexistencia de infraestructuras y equipamientos con sentido turístico, la escasez de actividades y productos con presencia en los mercados, etc.

En definitiva se podría afirmar que, a pesar de las grandes potencialidades que los espacios de valor ambiental ofrecen en relación a la posibilidad de generar y fomentar nuevas formas de turismo o desarrollar actividades complementarias al modelo predominante de sol y playa, existe una débil articulación productiva entre espacios naturales y actividad turística, y ello a pesar de los beneficios que esta estrategia podría procurar: diversificación de la oferta, cualificación del destino, reducción de la estacionalidad de la actividad, aprovechamiento socioeconómico de los atractivos naturales desde una perspectiva de sostenibilidad, posibilidad de educar y concienciar con respecto a los valores naturales del medio y, en última instancia, la oportunidad de propiciar una revalorización social del territorio protegido por parte de la población local, como consecuencia de la conexión causal entre dos hechos aparentemente irreconciliables, cuales son la conservación del medio y el desarrollo socioeconómico.

9) Por otra parte, conviene también hacer referencia a la evolución reciente de las relaciones entre actividad turística y medio ambiente desde la perspectiva de la modalidad turística dominante en el ámbito litoral: la tipología de sol y playa. Lo primero que se advierte en este sentido, es la consolidación de un discurso promocional por parte de administraciones y empresas que pone el acento en los extraordinarios valores medioambientales de la zona en que se localiza la oferta turística, por lo que no parece exagerado afirmar que se utiliza al medio natural como reclamo para atraer a la demanda hacia un destino y unos productos que no se caracterizan especialmente por su sensibilidad medioambiental.

De ello se deduce que, en el litoral onubense, la promoción turística apoyada en los valores del medio natural va muy por delante de las acciones medioambientales desarrolladas por los agentes turísticos, realmente escasas, de forma que se observa un fuerte contraste entre el discurso recientemente implementado y las prácticas realmente existentes. Es cierto que en los últimos años se han desarrollado algunas iniciativas interesantes, sobre todo en el litoral oriental (Parque Dunar de Matalascañas o campo de golf Dunas de Doñana), que apuntan un cambio de tendencia en las relaciones entre actividad turística y medio ambiente, pero que no dejan de ser actuaciones puntuales, un tanto anecdóticas, dentro de un contexto general dominado por la proliferación de proyectos de marcado carácter desarrollista (Costa Esuri, Punta del Moral, Nuevo Portil, Castillo de San Miguel, Enebrales de Punta Umbría, Castillo de la Luz, etc.).

10) En definitiva, se observa la existencia de un escenario general en el que las relaciones entre actividad turística y medio ambiente siguen siendo mayoritariamente conflictivas, debido a la pervivencia de un modelo turístico de base fundamentalmente urbanística y carácter intensivo en cuanto al aprovechamiento de recursos y atractivos naturales. Un modelo en el que las prácticas territoriales y las dinámicas productivas han cambiado poco en las cuatro últimas décadas, hecho que contrasta con lo ocurrido en el campo del marketing, donde tanto instituciones como empresas se han lanzado de forma decidida a la promoción de la oferta turística apoyándose en los valores medioambientales de la zona, a la vista de la corrección política y la eficiencia comercial de dicho mensaje.

2.3. Conclusiones sobre la situación de las principales estructuras y sistemas territoriales con incidencia en el desarrollo y el funcionamiento de la actividad turística

2.3.1. Sistema de comunicaciones

1) La característica más destacable del sistema de comunicaciones del litoral onubense es su escaso grado de diversificación modal. Las infraestructuras viarias y el transporte por carretera ejercen un protagonismo casi absoluto, que contrasta con el desmantelamiento de parte de la red ferroviaria y la inexistencia de conexiones aéreas (los aeropuertos más cercanos son los de Sevilla y Faro). Esta situación no parece que vaya a sufrir cambios importantes a corto plazo, a pesar del planteamiento de importantes proyectos que podrían modificar significativamente el panorama turístico de la costa onubense en un futuro, como la conexión entre Sevilla y Huelva mediante trenes de alta velocidad o la posible construcción de un aeropuerto orientado a compañías de bajo coste y vuelos charter en el entorno de la capital provincial.

2) La estructura espacial que presenta la red viaria está muy condicionada por las características naturales y por algunos de los rasgos territoriales y económicos que han caracterizado históricamente al litoral onubense. Tales circunstancias explican que en el sector oriental de la costa (ámbito de Doñana) la red viaria tenga un escaso desarrollo y se configure como un cuadrilátero que presenta un gran vacío infraestructural en su interior; mientras que en el tramo occidental la red adquiere forma de peine y pone en evidencia las dificultades existentes para salvar la red fluvial y conectar los núcleos costeros entre sí.

3) Por lo que respecta a la funcionalidad de la red, ésta presenta actualmente una situación dual que tiene efectos contradictorios desde el punto de vista turístico. Por una parte, la accesibilidad general de buena parte del litoral onubense ha mejorado notablemente en los últimos años como consecuencia de la construcción de la autovía Huelva-Ayamonte, lo cual repercute a su vez en el aumento de la afluencia de visitantes. Pero por otra parte, no se ha producido, de forma paralela, la ejecución de los nuevos accesos a la costa desde la autovía que salven las travesías urbanas de las cabeceras interiores, ni tampoco se han realizado mejoras técnicas o en el estado de la red comarcal y secundaria que eviten problemas de congestión y peligrosidad. Por lo tanto, el sistema viario se comporta ahora como un gran embudo, habiendo incrementado notablemente la capacidad de recepción exterior y de realización de desplazamientos a media y larga distancia, pero sin disponer de nuevos ejes de penetración hacia la costa y de interconexión interna que mejoren la accesibilidad de los principales núcleos turísticos y la movilidad dentro del ámbito.

4) Mención aparte merece la controversia social y política que siempre genera cualquier actuación infraestructural que se plantee sobre un ámbito con tantas afecciones medioambientales, hecho que explica la situación de indefinición en la que desde hace años se encuentran proyectos tan polémicos como el de la conexión entre Huelva y Cádiz sorteando las marismas y el río Guadalquivir, o el del desdoble del tramo final de la A-483, entre El Rocío y el núcleo turístico de Matalascañas, vía que ejerce de límite externo del Parque Nacional de Doñana.

2.3.2. Sistema de asentamientos y red de equipamientos

1) La distribución espacial de los asentamientos de población ha estado condicionada desde sus orígenes, al igual que la red viaria, por las limitaciones impuestas por el medio natural y por la localización de las actividades productivas tradicionales. De este modo, la red se caracterizó hasta mediados del siglo XX por el dominio demográfico, económico y funcional de los núcleos agrarios del interior, a los que se sumaban algunos asentamientos pesqueros y comerciales ubicados en la franja costera. La situación experimentará cambios importantes en la segunda mitad del siglo, sobre todo como consecuencia del desarrollo de la nueva agricultura intensiva y el crecimiento urbano turístico, fenómenos que provocarán un reforzamiento socioeconómico y territorial de los núcleos costeros y, en consecuencia, una cierta basculación de la red de asentamientos desde el interior hacia el litoral.

2) El resultado de tales procesos es la configuración de la actual red de asentamientos, compuesta por cuatro tipos de núcleos en función de sus características socioeconómicas y urbanísticas: los grandes núcleos del interior agrario, que ahora presentan mayores niveles de diversificación económica y de prosperidad que dan lugar a importantes dinámicas de crecimiento demográfico y urbanístico; los pequeños asentamientos rurales vinculados a la colonización agraria de las marismas y a los trabajos forestales, en una situación de estancamiento o regresión en todos los sentidos, debido a la conclusión o el progresivo abandono de las actividades que los originaron; los núcleos pesqueros, actualmente protagonistas de una reconversión productiva hacia el sector inmobiliario turístico, lo que implica la existencia de importantes procesos constructivos y también de fenómenos de segregación socioeconómica y espacial; y los núcleos turísticos, objeto de grandes actuaciones urbanísticas y operaciones inmobiliarias, lo que se traduce en un enorme incremento de la superficie y las viviendas construidas, a pesar de que su población permanente sea insignificante.

Este escenario pone de relieve una interesante circunstancia que se repite en todos los municipios litorales y que resulta algo paradójica: mientras que la población se concentra y experimenta los crecimientos más importantes en las cabeceras municipales (especialmente en las situadas en el interior), el desarrollo urbanístico e inmobiliario alcanza sus mayores cotas en los núcleos turísticos litorales; una situación que denota la disfunción espacial que existe entre las dinámicas demográficas y las constructivas.

3) En lo que se refiere a las relaciones funcionales que mantienen los núcleos del litoral onubense, habría que señalar que éstos no conforman una estructura unitaria e integrada, sino que se evidencia una situación en la que predominan la dispersión territorial y la débil articulación de muchos de los asentamientos, lo que hace difícil afirmar que exista realmente un sistema urbano en sentido estricto. De hecho, se pueden identificar dos redes de asenta-

mientos bien diferenciadas (la de la costa occidental y la del ámbito de Doñana), las cuales presentan escasas relaciones entre sí, más allá de las conexiones que se puedan establecer a partir de la función centralizadora y redistribuidora de la capital provincial, que se erige como el único nexo que posibilita la articulación entre las dos mallas urbanas señaladas. De esta forma, ambas estructuras se configuran como redes prácticamente independientes, más orientadas hacia el refuerzo de su relación con las aglomeraciones urbanas cercanas (Huelva en el caso de la costa occidental y Sevilla en el caso de la oriental), que hacia la integración efectiva entre ellas.

4) Si se entra en detalle, se observa que la red urbana del sector occidental de la costa está determinada por la fragmentación territorial del ámbito que provoca la disposición de la red fluvial, lo que se traduce en unas escasas relaciones funcionales entre los núcleos ubicados en la franja litoral, al no existir un eje lineal costero que los comunique. En estas circunstancias, las relaciones funcionales se establecerán preferentemente con la capital provincial, principal proveedora de servicios especializados para los municipios del ámbito, y que verá reforzada su jerarquía y su centralidad, frente al solape de áreas de influencia que se produce entre los núcleos que albergan el resto de funciones y servicios.

Por su parte, el ámbito de Doñana presenta una red de asentamientos escasamente cohesionada, sin una estructura ni una jerarquía funcional clara, sino que pueden identificarse distintas áreas de influencia correspondientes a los diferentes núcleos en los que se localizan los servicios de nivel básico e intermedio. Sí se puede afirmar la existencia de dos ejes urbanos con un elevado grado de articulación entre sus núcleos: el eje Bollullos-Matalascañas y el eje Moguer-Mazagón. En ambos casos se observa el establecimiento de intensas relaciones funcionales entre sus componentes y con las aglomeraciones urbanas más cercanas, Sevilla y Huelva respectivamente, más que con otros núcleos del ámbito, lo que se debe a los buenos niveles de accesibilidad y a la dotación de funciones urbanas de primer nivel o especializadas que aquéllas ofrecen.

5) Una característica que define a la red o, más bien, a las redes de asentamientos del litoral onubense, es la acusada estacionalidad de la presencia humana y de las actividades económicas en buena parte de los núcleos que las componen, en concreto en los núcleos con funcionalidad turística. Esto supone, desde el punto de vista funcional, la coexistencia de dos realidades bien diferentes: la red de asentamientos con población y actividades permanentes, que establecen relaciones más o menos habituales con otros núcleos del interior o el exterior del ámbito, y el subconjunto de los asentamientos turísticos, que sólo están a pleno rendimiento durante determinados períodos del año, quedando el resto del tiempo en una situación caracterizada por la inactividad y las escasas relaciones que mantienen con el resto de componentes de la red.

6) Los patrones de organización que presentan las redes de asentamientos consideradas van a determinar el nivel funcional de los distintos núcleos y van a condicionar la localización de los equipamientos y servicios, tanto generales, como de especial interés para la actividad turística. En este sentido, la distribución de las funciones intermedias entre las distintas cabeceras municipales, la inexistencia de centralidades claras, el solapamiento de áreas de influencia y el reforzamiento del papel de las grandes aglomeraciones externas en relación a las estructuras urbanas del ámbito, se completa con una situación más que deficitaria de los núcleos turísticos desde el punto de vista dotacional.

7) De hecho, se constata la insuficiencia o inexistencia de determinados equipamientos y servicios en la mayoría de los núcleos urbano turísticos del litoral onubense, circunstancia que se agrava con el fenómeno de la estacionalidad de la actividad, que hace más perceptibles esos déficits durante la temporada de máxima afluencia de visitantes. Las necesidades más evidentes se aprecian en relación a la dotación de espacios libres y verdes en el interior de los núcleos, los servicios sanitarios, los equipamientos comerciales especializados, la oferta recreativa y los servicios de información turística.

El origen de esta situación reside, en gran medida, en los planteamientos que suelen dominar en el sector y en los proyectos inmobiliario turísticos, donde habitualmente se ha prestado escasa atención a los equipamientos públicos y se han centrado los esfuerzos en asegurar lo fundamental del negocio: la construcción y venta de viviendas de uso turístico. Esta lógica de actuación está siendo modificada en los proyectos más recientes, que se basan en una planificación más cuidadosa con los aspectos dotacionales, lo cual ha de ser interpretado también como una estrategia de diferenciación cualitativa y de captación de nuevos segmentos de la demanda más exigentes y con mayores niveles de gasto.

2.3.3. Sistemas de abastecimiento y saneamiento de agua y de gestión de residuos sólidos urbanos

1) La compartimentación del litoral de Huelva entre la cuenca del Guadiana (sectores occidental y central de la costa) y la del Guadalquivir (ámbito de Doñana), explica la existencia de importantes diferencias entre ambas zonas, tanto desde el punto de vista físico-ambiental, como en lo que se refiere a la disponibilidad y la gestión de los recursos hídricos. A pesar de tales diferencias, también se observan puntos en común, como el hecho de que las principales demandas de agua provengan del sector agrícola (en torno al 80%), el progresivo incremento de los consumos urbanos asociados a los núcleos turísticos y su población estacional veraniega, la pervivencia de numerosos pozos y sondeos para alimentar a explotaciones agrícolas y a determinadas entidades de población, o las deficiencias observadas en las características técnicas y el estado de las redes de abastecimiento urbano.

2) En la zona encuadrada dentro del ámbito de actuación de la Confederación Hidrográfica del Guadiana (desde Ayamonte hasta Palos de la Frontera) existe actualmente una situación excedentaria en cuanto a recursos disponibles, panorama que se prevé que se mantenga a medio y largo plazo. Ello se debe, fundamentalmente, a la puesta en funcionamiento de las infraestructuras hidráulicas del sistema Chanza-Piedras, que se completará en los próximos años con la ejecución de nuevas obras de regulación y transporte. Un aspecto decisivo en la optimización de la gestión del agua en este sector es la existencia de un sistema de abastecimiento y saneamiento unitario (GIAHSA), del que forman parte casi la totalidad de los núcleos del ámbito, a excepción de algún que otro asentamiento que todavía realiza captaciones del acuífero 25.

Desde la perspectiva de las demandas planteadas por la actividad turística, la zona cuenta en principio con suficientes recursos para afrontar el adecuado abastecimiento de los complejos urbano turísticos existentes y previstos. Las únicas limitaciones que se establecen de cara al planteamiento de nuevos proyectos turísticos, están en relación con la garantía de que cuenten con recursos superficiales, desestimando en todo caso cualquier tipo de iniciati-

va que se apoye en las aguas subterráneas. En esta línea de actuación se insertan las medidas relativas a la progresiva eliminación de los pozos y sondeos todavía existentes en determinados núcleos, que serán sustituidos por conexiones a la red de abastecimiento general. En definitiva, no se observa un panorama restrictivo en el sector vinculado a la cuenca del Guadiana, sino más bien al contrario, circunstancia que facilitará la incorporación de nuevos núcleos al sistema Chanza-Piedras (sustituyendo captaciones subterráneas y superficiales de aguas brutas), e incluso el posible trasvase de recursos hacia la cuenca del Guadalquivir para usos urbanos y agrícolas.

3) Al contrario de lo observado en el sector occidental y central de la costa, el ámbito de Doñana presenta un escenario mucho más conflictivo, en el que la relación entre los recursos disponibles y las demandas actuales y previsibles es claramente deficitaria. El panorama se completa con los problemas derivados de la falta de un sistema de abastecimiento integrado en la zona, lo que favorece el desarrollo de estrategias aisladas por parte de muchos de los núcleos del ámbito, que en buena parte se nutren de los recursos del acuífero 27, contribuyendo a su sobreexplotación y aumentando los riesgos de salinización del mismo.

En estas circunstancias, no es posible plantear el desarrollo de nuevas iniciativas productivas (entre las que se incluyen los proyectos turísticos) sin asegurar la recepción de recursos procedentes de sistemas próximos y evitando en cualquier caso nuevas captaciones subterráneas, lo que enlaza con la posible transferencia de recursos entre la cuenca del Guadiana y la del Guadalquivir, planteamiento no exento de polémica. Todo ello explica que la gestión del agua pueda ser considerada como el tema clave en la ordenación territorial del ámbito de Doñana y la cuestión que plantea mayores problemas y conflictos de intereses.

4) Del mismo modo que la disponibilidad de recursos y el abastecimiento de agua ponen de manifiesto significativas diferencias entre los dos subámbitos que conforman el litoral onubense, las condiciones de saneamiento y depuración también evidencian una marcada heterogeneidad. Así, mientras que los núcleos del sector occidental y central de la costa están conectados a un sistema de saneamiento y depuración integrado, compuesto por las correspondientes redes y canalizaciones, los depósitos de salida, los puntos de bombeo y las estaciones depuradoras; el ámbito de Doñana presenta una situación mucho más deficiente y fragmentada, en la que junto a la carencia de infraestructuras adecuadas en muchos núcleos, todavía se producen numerosos vertidos directamente a los ríos, la marisma o incluso al mar.

En lo que sí hay coincidencia entre ambas zonas es en las deficiencias técnicas y el mal estado de conservación de las redes de alcantarillado de la mayoría de los núcleos, lo que origina frecuentes atascos y filtraciones; y también en los problemas que plantean las infraestructuras de depuración existentes, ya sea debido a su antigüedad y la inadecuación de sus sistemas de tratamiento, su insuficiente capacidad de depuración en períodos punta, su infrautilización en determinadas épocas del año, o la falta de recursos de los ayuntamientos para asegurar su mantenimiento en buenas condiciones.

5) Con relación a la gestión de los residuos sólidos urbanos, el panorama ha mejorado ostensiblemente desde finales de la década de los noventa, cuando comienza el sellado de numerosos vertederos incontrolados de basuras y escombros que existían en los municipios del litoral y que, en parte, surgieron como consecuencia del desarrollo y la actividad de los núcleos y urbanizaciones turísticas. En su lugar, se ha procedido a la definición y la puesta

en marcha de un sistema integrado de gestión de residuos sólidos urbanos, conformado por las plantas de transferencia de Isla Cristina, Huelva y Almonte y la planta de reciclaje y compostaje de Villarrasa, infraestructuras que dan servicio a la totalidad de los municipios de la costa onubense y a una población en torno a las 500.000 personas (cifra que se incrementa notablemente en época estival).

A pesar de los avances observados, todavía se mantienen algunos problemas sin resolver, como la pervivencia de algunos vertederos municipales cuya clausura estaba prevista, la deposición puntual e incontrolada de basuras y escombros en lugares próximos a espacios de valor medioambiental (marismas, bosques litorales, playas, etc.), o el deficiente funcionamiento de los servicios de limpieza en determinados enclaves turísticos (especialmente en los núcleos y urbanizaciones alejados de las cabeceras municipales o en las playas semiurbanas o no urbanizadas). Pero estos problemas son de rango menor si se comparan con el principal conflicto que sufre la zona en materia de residuos y al que tratan de enfrentarse las administraciones regional y municipal: el abandono de residuos plásticos de origen agrícola en el entorno de las explotaciones, fenómeno que alcanza grandes dimensiones en el ámbito litoral y que genera importantes impactos paisajísticos y medioambientales, que en algunos casos llegan incluso a afectar a los bordes urbanos de determinados núcleos y urbanizaciones costeras.

2.4. Conclusiones sobre las características sectoriales del modelo turístico y sus repercusiones socioeconómicas y territoriales

2.4.1. Oferta no reglada de alojamiento

1) Desde que comenzara la explotación turística a gran escala del litoral onubense, en los años sesenta del pasado siglo, los agentes empresariales y los responsables municipales han optado sin ambages por el desarrollo de la oferta de viviendas de uso vacacional y turístico, en detrimento de la oferta reglada de alojamiento. Esto se ha materializado mediante una política urbanística basada en la continua *puesta en carga* de nuevos suelos urbanizables y un intenso crecimiento inmobiliario, de forma que en la actualidad el modelo de desarrollo turístico presenta un fuerte sesgo residencial, tal y como lo certifica la existencia de una relación excesivamente desequilibrada entre uno y otro tipo de oferta (existen 15 plazas en viviendas de uso turístico por cada plaza hotelera en la zona).

2) Para justificar esta opción de crecimiento, los gestores municipales suelen apoyarse en argumentos de orden socioeconómico (inversiones captadas, rentas producidas, empleo creado), evitando cualquier referencia a las cargas territoriales y los impactos medioambientales que genera ese modelo de desarrollo, por otra parte más difíciles de determinar y cuantificar. Pero más allá de los argumentos públicamente utilizados, la auténtica razón de fondo que explica la generalización del modelo inmobiliario turístico son los ingresos fiscales y las cesiones urbanísticas que proporciona a los ayuntamientos, y que han convertido a esta forma de hacer urbanismo en el principal instrumento financiero de buena parte de los municipios del litoral español. De este modo, se genera un auténtico círculo vicioso constituido por las necesidades económicas de los municipios, la continua urbanización de nuevos suelos, la imparable construcción de más y más viviendas, y la aparición de nuevas obligaciones urbanísticas municipales que han de ser atendidas mediante el incremento de los

recursos financieros. En definitiva, se trata de un modelo que puede funcionar y sostener la economía del municipio a corto plazo, pero que desde una perspectiva temporal más amplia estrangula sus oportunidades de desarrollo futuro, como consecuencia del agotamiento y/o deterioro de sus principales recursos turísticos de carácter territorial: el suelo, el paisaje y el medio ambiente.

3) Resulta paradójico que, a pesar de la existencia de recientes y rigurosas investigaciones que alertan de los riesgos señalados y que ponen en cuestión los habituales argumentos esgrimidos en defensa del modelo residencial turístico, los municipios del litoral onubense sigan apostando por el desarrollo de grandes proyectos urbanísticos y el crecimiento inmobiliario turístico, so pretexto de la riqueza y el empleo generados, cuando lo que se vislumbra realmente es una pérdida de potenciales beneficios socioeconómicos a medio y largo plazo, además de unos mayores niveles de congestión territorial y deterioro medioambiental, si se comparan sus resultados con los que proporcionaría un modelo basado en la oferta hotelera. Evidentemente, este escenario no parece ser tenido en cuenta por parte de los responsables públicos locales, que mayoritariamente se alinean con un modelo urbanístico y turístico en el que el sector inmobiliario se erige en el auténtico protagonista de la configuración territorial y productiva de los destinos.

4) De hecho, en los últimos quince años los ritmos de urbanización y construcción se han acelerado, especialmente en el litoral occidental de Huelva, donde se han puesto en marcha grandes operaciones urbano turísticas que no han hecho sino reforzar el modelo de desarrollo turístico preexistente, de componente fundamentalmente residencial. Lógicamente, se observa la introducción de ciertos cambios de carácter urbanístico y sectorial en las nuevas actuaciones (menores densidades constructivas, mejora de las dotaciones públicas, mayor presencia de establecimientos reglados, implantación de equipamientos turísticos complementarios), que se dirigen a dotar de mayor calidad a los nuevos desarrollos, transformar la imagen de los destinos y captar otro tipo de demanda, sin abandonar en ningún momento la apuesta inmobiliaria. Esta tendencia parece ser confirmada por los proyectos actualmente en ejecución y previstos por el planeamiento urbanístico, que en conjunto prevén la duplicación de la oferta de viviendas de uso turístico en los próximos diez años, de manera que el modelo no parece que vaya a experimentar cambios estructurales, a pesar de la aparición de nuevas orientaciones que lo maticen, como la reciente apertura de un buen número de establecimientos de alojamiento reglado de alta cualificación.

2.4.2. Oferta reglada de alojamiento

1) En relación directa con lo que acaba de señalarse, no se puede obviar que la planta hotelera del litoral onubense ha experimentado un notable crecimiento en los últimos diez años, como consecuencia del reciente *desembarco* en la zona de grandes cadenas nacionales e internacionales, que han decidido tomar posición en los proyectos urbano turísticos puestos en marcha en el sector occidental de la costa y en las cabeceras municipales con ubicación litoral, a la vista del escaso nivel de saturación que presentaba el sector y las grandes expectativas de desarrollo turístico que mantiene la zona.

2) Este crecimiento en términos cuantitativos va aparejado a una mejora cualitativa de la oferta de alojamiento, ya que la mayoría de los establecimientos recientemente inaugurados

han sido hoteles de cuatro estrellas y apartamentos reglados de dos y tres llaves, estrechamente vinculados a equipamientos turísticos de última generación (campos de golf, instalaciones náuticas, etc.) y que además ofrecen un amplio abanico de servicios especializados novedosos en la zona (infraestructuras para la celebración de congresos y convenciones, tratamientos de salud, instalaciones tipo spa, etc.).

3) En contraste con este fenómeno, se observa el estancamiento de los establecimientos de categoría intermedia y baja (hoteles de dos y tres estrellas, y pensiones), segmentos en los que los núcleos del litoral de Doñana presentan cierta especialización. Algo parecido ocurre con los campings, que frente a su tradicional relevancia a nivel sectorial, están sometidos en la actualidad a intensos procesos de reestructuración productiva y espacial, como consecuencia de la apuesta de la administración regional y los municipios por el desarrollo de otro tipo de proyectos y equipamientos turísticos que atraigan a un tipo de demanda más cualificada desde el punto de vista socioeconómico.

4) Todo ello pone de relieve un panorama dual, en el que cada vez resultan más patentes las diferencias a todos los niveles entre los nuevos establecimientos pertenecientes a las grandes cadenas hoteleras y los pequeños y medianos equipamientos de tipo familiar; a lo que habría que añadir el contraste que se observa entre la mejora operada en la oferta reglada de alojamiento del sector occidental de la costa y la progresiva pérdida de competitividad de los establecimientos y equipamientos ubicados en el litoral de Doñana.

5) Los fenómenos y tendencias señalados no ocultan, sin embargo, el verdadero tema clave y el principal problema en relación al alojamiento de uso turístico en la costa de Huelva: el incontestable dominio que siempre ha ejercido y todavía mantiene la oferta no reglada de alojamiento. Esta situación, que tiene unas implicaciones económicas, sectoriales y territoriales nada despreciables, comienza a apuntar un cambio de orientación en la actualidad como resultado de las decisiones de localización de las grandes cadenas y, sobre todo, como consecuencia de los criterios y propuestas de desarrollo turístico planteadas por la administración regional a través de los planes de ordenación del territorio supramunicipales, que optan de manera decidida por el fomento de la oferta hotelera de calidad, frente a la oferta residencial turística. Aunque los cambios se producen lentamente, debido a la inercia que mantiene el potente modelo inmobiliario turístico instalado los municipios del ámbito, ya se observan algunos resultados, como la existencia de cerca de setenta proyectos hoteleros en los nuevos desarrollos turísticos en ejecución o previstos, con una capacidad próxima a las 48.000 plazas, frente a las 200.000 plazas de las viviendas de uso turístico (lo cual supondrá a medio plazo una significativa reducción de la desequilibrada relación existente entre ambos tipos de alojamiento).

2.4.3. Equipamientos y actividades turísticas complementarias

1) En paralelo al crecimiento urbanístico e inmobiliario operado en el litoral onubense y sin poner en cuestión su especialización en un modelo de desarrollo turístico basado principalmente en la oferta no reglada de alojamiento, se observa también la reciente implantación de nuevas actividades, equipamientos y servicios que tratan de diversificar la oferta turística existente, mejorar la cualificación de los destinos y atraer a otro tipo de demanda. Sin lugar a dudas, el turismo de golf y las actividades náutico recreativas son las dos tipologías que han

experimentado una mayor expansión en los últimos años y que según todas las previsiones verán aumentar su peso específico en el litoral onubense, especialmente en su sector occidental, tanto en términos de oferta como de demanda. Ambas actividades responden a un mismo patrón turístico en el que prima la práctica deportiva y el ocio activo, el contacto con la naturaleza y la captación de segmentos de demanda de elevado poder adquisitivo. Además, también tienen en común la polémica y el intenso debate que suscitan, como consecuencia de los impactos medioambientales y territoriales que generan sus infraestructuras y los desarrollos urbanísticos que suelen vincularse a las mismas.

2) Más allá de la proliferación de campos de golf y puertos deportivos, auténticos productos estrella que simbolizan y sintetizan las aspiraciones de desarrollo turístico municipales, tan sólo merece la pena destacar la oferta de turismo ambiental, que parece que empieza a consolidarse en el ámbito de Doñana, pero que todavía tiene un carácter muy incipiente en el litoral occidental de Huelva, de manera que su dimensión en términos sectoriales y socioeconómicos es todavía escasamente relevante. Esta tipología, mucho más acorde con planteamientos de desarrollo sostenible y de integración positiva entre actividad turística y entorno natural, emerge como la única alternativa que puede matizar muy levemente la acusada especialización de los destinos del litoral onubense en la trilogía compuesta por sol y playa, golf y puertos deportivos; opción por la que apuestan reiteradamente la mayoría de los municipios costeros y que denota una escasa imaginación con relación a las posibilidades de desarrollo turístico futuro del área.

3) En lo que respecta al turismo de golf, resulta evidente que desde comienzos de los años noventa se ha producido una apuesta decidida por este tipo de equipamientos tanto por parte de los ayuntamientos de la zona, como de los empresarios turísticos. La práctica totalidad de los equipamientos existentes en la actualidad se han creado en este período, pero lo más relevante es que las previsiones de crecimiento de la oferta para los próximos años resulta un tanto desmesurada, ya que según el planeamiento vigente y en fase de revisión se plantea la inminente construcción de trece nuevos campos de golf y la ampliación de dos de los existentes, con lo cual en breve plazo se triplicaría la oferta actual.

Los argumentos esgrimidos a favor del desarrollo de esta tipología turística se repiten insistentemente (entidad de las inversiones realizadas, generación de empleo e ingresos, diversificación de la oferta, cualificación del destino, captación de una demanda de elevada capacidad de gasto, mitigación de la estacionalidad, etc.) y además se están viendo reforzados, más recientemente, por la creciente atención que los nuevos equipamientos comienzan a prestar a las cuestiones de carácter medioambiental, que tradicionalmente han constituido las principales críticas recibidas por los campos de golf (excesivo consumo de agua, transformación del paisaje, destrucción de hábitats, contaminación de suelos, etc.). Sin embargo, todo ello no puede ocultar el principal problema vinculado a la creación de nuevos campos de golf en el litoral de Huelva, que no es tanto de orden medioambiental sino de naturaleza territorial, ya que los equipamientos son utilizados como pretexto y como reclamo promocional para dar rienda suelta a nuevos desarrollos urbanísticos y residenciales que no hacen sino reforzar el modelo territorial y turístico predominante en la zona y sus conflictos asociados.

La necesidad de encauzar y de poner límites a este fenómeno resulta evidente y así lo ha considerado la administración regional, que a través de los planes de ordenación del territorio subregionales trata de ordenar los procesos de desarrollo urbanístico que puedan surgir en

torno a los nuevos campos de golf proyectados en suelo urbanizable, así como impedir la implantación de usos residenciales junto a aquellos equipamientos localizados en suelo no urbanizable en virtud de su declaración de interés público. Ello no excluye que se avance en el diseño de una normativa de alcance regional que regule el sector y que defina los requisitos que han de cumplir las nuevas instalaciones que se proyecten, algo en lo que se viene trabajando desde el año 2003, pero que está encontrando más dificultades de las previstas, tal y como lo demuestra el hecho de que hayan existido hasta tres versiones de un decreto que todavía no ha sido aprobado.

4) La otra tipología turística que ha recibido un fuerte impulso en las dos últimas décadas es la que se basa en las infraestructuras y las actividades náutico recreativas, tal y como lo demuestra el enorme esfuerzo inversor realizado por la administración regional para implantar nuevos equipamientos en el litoral atlántico andaluz y propiciar la consolidación de una demanda que hasta hace no mucho tiempo se concentraba en las instalaciones de la costa mediterránea. Las razones en las que se apoya el desarrollo de esta modalidad turística son similares a las expuestas para el golf, mientras que los problemas vinculados a las infraestructuras portuarias abarcan desde los conflictos de índole medioambiental (modificación de la dinámica litoral, episodios de contaminación, destrucción de los fondos marinos, etc.), hasta las ocupaciones abusivas del dominio público marítimo terrestre, pasando por las dificultades de integración urbanística que suelen presentar los puertos, o la aparición de operaciones inmobiliarias de carácter especulativo al calor de reclamo promocional que suponen los equipamientos náutico recreativos.

A pesar de todo ello, resulta innegable la apuesta realizada por el desarrollo de este tipo de infraestructuras en el litoral onubense, de forma que en la actualidad existe una red de instalaciones que presenta cierto grado de diversificación, tanto desde el punto de vista espacial como tipológico. Pero lo más reseñable y a la vez lo más problemático es que existen proyectos que prevén duplicar en un corto período de tiempo la actual capacidad de amarres de la zona y que parecen contradecir los criterios más recientes de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía en materia de creación de instalaciones náutico recreativas, que subrayan la necesidad de priorizar la ampliación de las dotaciones existentes frente a la creación de nuevas infraestructuras y que exigen reducir al máximo la generación de impactos medioambientales por parte de las actuaciones que se ejecuten.

El panorama se completa con la constatación de la existencia de algunos puntos débiles en lo que se refiere al desarrollo de la actividad desde el punto de vista turístico, entre los que destacan la escasa presencia de productos y servicios con sentido turístico en los puertos (actividades de ocio y recreativas, equipamientos comerciales, establecimientos de restauración, etc.); la débil articulación de la oferta náutico recreativa con la oferta hotelera y otras actividades complementarias de la zona; la marcada orientación de los equipamientos hacia el veraneante habitual del área, en detrimento de la captación de una demanda más especializada que pueda hacer uso de las instalaciones fuera de la temporada veraniega; o el excesivo protagonismo que mantiene la administración pública en el sector, frente a escasa magnitud de las iniciativas puestas en marcha por los agentes empresariales privados, a excepción de los casos de la Estación Náutica de Isla Cristina o de la Marina de Isla Canela.

5) Por otra parte y en tercer lugar, los excepcionales valores medioambientales del litoral onubense y su vasta red de espacios naturales protegidos constituyen un atractivo de

primer orden de cara al desarrollo de actividades turísticas basadas en el conocimiento y el disfrute de la naturaleza. No obstante la existencia de tan importantes recursos y sus enormes potencialidades desde la perspectiva señalada, la situación que presenta la oferta de turismo ambiental pone de manifiesto un panorama muy desigual, en el que se aprecian grandes contrastes entre el litoral de Doñana y el sector occidental de la costa onubense.

Así, en Doñana se constata la creciente presencia de una oferta turística y recreativa estrechamente vinculada a los atractivos medioambientales del área, cuyo desarrollo es relativamente reciente y que se inscribe dentro de un nuevo marco de relaciones entre la actividad turística y el entorno natural, que propugna la necesidad de compatibilizar ambos fenómenos y que subraya las oportunidades derivadas de su articulación en términos positivos (difusión de los valores y mejor conocimiento de los espacios naturales, revalorización social de los mismos y convencimiento sobre la necesidad de protección, recualificación de los destinos turísticos y adaptación a las nuevas motivaciones de la demanda, etc.).

Hay que destacar que dicha oferta no sólo se circunscribe a la extensa red de equipamientos de uso público que ofrecen los espacios naturales protegidos de Doñana y que atraen a un buen número de visitantes, sino que abarca también un amplio abanico de actividades, productos y servicios turísticos ofertados empresarialmente y que son objeto de intensas acciones de promoción y comercialización.

A diferencia de lo que ocurre en Doñana, la articulación productiva entre atractivos medioambientales y turismo de naturaleza apenas se ha producido en el litoral occidental de Huelva, a pesar de que también cuenta con destacables recursos para el desarrollo de dicha tipología. Ello se ve agravado por el hecho de que en este ámbito se mantiene un modelo turístico de clara orientación urbanística, que refuerza la tradicional relación conflictiva entre dicha actividad y los espacios de valor natural, a pesar de los discursos oficiales existentes. Por lo tanto, las iniciativas de turismo ambiental en este sector son casi anecdóticas (a excepción de las posibilidades que ofrecen las Marismas del Odiel), a lo cual contribuye la escasez de equipamientos de uso público en los espacios naturales de la zona, la práctica inexistencia de empresas que ofrezcan servicios turísticos, y la falta de acciones de promoción y comercialización tanto de espacios como de actividades.

Desde instancias públicas comienzan a surgir propuestas para tratar de modificar esta situación, entre las que destaca la oportunidad de incorporar otros espacios de interés natural a la dinámica de fomento del turismo ambiental iniciada por Doñana, procurando además aprovechar el arrastre que dicha marca puede ejercer sobre el resto de los espacios catalogados del litoral onubense. Otra propuesta, algo más controvertida, aboga por atraer a parte de la demanda convencional de sol y playa hacia los espacios de interés natural, siempre por supuesto desde planteamientos que aseguren la preservación de estas zonas y que incidan sobre su mejor conocimiento, la difusión de sus valores y el afianzamiento social de la necesidad de su conservación.

Ambas reflexiones indican la existencia de nuevas ideas acerca del futuro turístico del litoral onubense, que tratan de matizar, aunque sea muy levemente, un modelo fuertemente determinado por el predominio de la oferta no reglada de alojamiento, a la que se ha unido recientemente la proliferación de campos de golf e instalaciones náutico deportivas, en una señal inequívoca de profundización en un modelo de base urbanística y con fuerte incidencia territorial y medioambiental.

2.4.4. *Demanda turística*

1) Por lo que se refiere a la demanda turística que acude al litoral onubense, la encuesta realizada en el marco de esta tesis doctoral permite esbozar la figura de un turista tipo que procede mayoritariamente de las grandes aglomeraciones urbanas próximas (fundamentalmente la de Sevilla y en segunda instancia la de Huelva), al que se une el visitante que proviene de los municipios del entorno. A estos contingentes mayoritarios habría que añadir, sobre todo en las playas del sector occidental de la costa, los turistas procedentes de Extremadura, Madrid, Portugal y, en una proporción mínima, de otros países europeos.

2) En general, se trata de una demanda turística de tipo familiar, muy convencional en sus motivaciones y comportamientos, y de perfil claramente residencial. Predominan las vacaciones en familia, la principal motivación de la estancia es el disfrute de la playa y se aprecia un elevado grado de fidelidad al destino, a pesar de las críticas vertidas sobre diversos aspectos territoriales y medioambientales del mismo. A ello se añaden otras características como la organización autónoma del viaje y la utilización del vehículo particular como medio de transporte, el alojamiento en vivienda propia o alquilada directamente sin intermediarios, y el disfrute de estancias largas (en general por encima de los 15 días).

3) Una conclusión especialmente relevante es que se está ante una demanda de perfil socioeconómico medio-bajo y bajo, si se atiende a la cualificación profesional de los entrevistados y a su escaso nivel de gasto, tanto total como diario. Varios factores, que actúan de forma interrelacionada, explican esta circunstancia: la cercanía del lugar de residencia habitual y la utilización del automóvil particular facilitan el aprovisionamiento de las familias, con menor tendencia a recurrir a los servicios comerciales, tanto básicos como especializados, del destino; por otra parte, la mayoritaria disposición de viviendas en propiedad o en alquiler determina un tipo de experiencia turística de marcado carácter residencial, centrada en el alojamiento y escasamente dinámica desde el punto de vista del consumo turístico especializado.

De esta forma, la costa onubense se erige como destino turístico preferente de la clase media y media-baja de las aglomeraciones urbanas de Sevilla y Huelva, lo cual no excluye la tradicional captación de sectores acomodados de esas mismas provincias y la creciente llegada de turistas de nivel medio y alto procedentes del resto de España y de otros países europeos, atraídos por los recientes desarrollos hoteleros y residenciales y por los nuevos equipamientos que enriquecen la oferta turística de la zona.

4) Hay que destacar que el turista tipo descrito dista bastante del que siempre han perseguido los agentes públicos y empresariales involucrados en el desarrollo turístico de la costa onubense. En todos los documentos de planificación turística analizados y en los proyectos consultados, desde los años sesenta hasta la actualidad, siempre se marcaba como uno de los objetivos principales la atracción de una demanda de alto nivel socioeconómico y de procedencia extrarregional e internacional, previsión que por diversas razones nunca ha llegado a materializarse (problemas de accesibilidad, escasez de oferta turística de calidad, debilidad en términos de promoción y comercialización, etc.).

5) La situación no parece que haya experimentado grandes cambios en los últimos años, aunque se observan nuevas tendencias que están modificando de forma lenta y limitada el panorama expuesto: el desarrollo de una oferta de alojamiento de calidad (tanto hotelera como residencial-turística) y la implantación de equipamientos turísticos especializados (campos de

golf e instalaciones y servicios náuticos), están induciendo la llegada de un nuevo tipo de demanda; una demanda de mayor nivel socioeconómico, más variada en cuanto su procedencia geográfica y con pautas de comportamiento realmente turísticas (utilización de intermediarios turísticos, diversificación de las motivaciones y las actividades realizadas, mayor nivel de gastos, menor grado de fidelidad al destino, etc.).

6) Esto último no pone en cuestión, en ningún caso, el carácter tradicional y el perfil residencial de la demanda mayoritaria, que encaja sin grandes desajustes con las motivaciones y pautas de comportamiento más usuales entre los turistas de sol y playa convencionales: vacaciones familiares, la playa como única motivación, estancias largas, escaso nivel de movilidad y experimentación, bajo nivel de exigencia con el destino y elevado grado de fidelidad al mismo.

2.5. Conclusiones sobre las características y los resultados de la planificación turística, la planificación territorial y el planeamiento urbanístico municipal

2.5.1. Planificación turística y planificación territorial

1) Frente a esa idea tan extendida y comúnmente aceptada, que subraya la falta de planificación o los graves defectos de ésta en aquellos espacios turísticos del litoral español que fueron impulsados al amparo de las políticas desarrollistas, la costa onubense sorprende por tratarse de un ámbito que ha sido objeto de numerosas iniciativas de planificación turística y territorial desde principios de los años sesenta, algunas de ellas muy solventes desde el punto de vista técnico. Por lo tanto, a pesar de los negativos impactos medioambientales, territoriales y paisajísticos producidos por el modelo de desarrollo turístico implementado y a pesar de los cuestionables resultados sectoriales obtenidos, no se puede afirmar en ningún caso que ello haya sido consecuencia de la falta de planificación o de la existencia de una mala planificación, puesto que se han elaborado múltiples instrumentos de distinto tipo y alcance, a menudo afinados y precoces en sus diagnósticos, y en más ocasiones de las esperadas un tanto razonables en sus propuestas.

2) Si planificación ha habido, y mucha, cosa bien distinta es la eficacia de la misma, es decir, el grado de cumplimiento de sus determinaciones y el nivel de materialización de sus propuestas, que en general ha sido escaso, salvo excepciones. Esto se debe, en gran medida, a la falta de trascendencia normativa de la mayoría de los instrumentos elaborados, que a menudo se han quedado en meros ejercicios teóricos de indudable valor técnico y rematados por interesantes propuestas, pero que al no ser vinculantes desde el punto de vista legal, han tenido un escasa aplicación real. Además, en las pocas ocasiones en las que los documentos adquieren rango normativo, no son infrecuentes las dificultades en relación a su elaboración y su tramitación (*Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*), e incluso hay casos significativos en los que surgen conflictos jurídicos tras su aprobación (*Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno*), circunstancias que debilitan la capacidad operativa de los instrumentos.

3) No obstante este planteamiento general un tanto escéptico acerca de la efectividad real de la planificación, no se puede obviar la incidencia o la influencia de determinados instrumentos sobre la configuración territorial y sectorial del modelo turístico de la costa onu-

bense, sobre todo en el caso de aquéllos con rango normativo (*Proyecto de Promoción Turística de la Costa de Huelva* o *Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*), aunque también en otros casos especialmente relevantes desde el punto de vista institucional y/o técnico (*Dictamen de la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana*).

4) Del análisis y la comparación de los distintos instrumentos de planificación sectorial y territorial considerados, se extrae la conclusión de que el principal rasgo que caracteriza al conjunto es su heterogeneidad, lo cual se percibe en diversos aspectos como la denominación de los documentos, el organismo responsable, el ámbito de actuación, el enfoque disciplinar, la metodología, los objetivos, el grado de vinculación de sus determinaciones y propuestas, etc. A pesar de esta evidencia, es posible plantear una serie de consideraciones generales que permiten apuntar la existencia de determinadas tendencias o rasgos evolutivos en los documentos consultados.

Así se observa cómo el enfoque disciplinar de los documentos presenta una evolución desde los primeros trabajos elaborados básicamente por ingenieros y economistas, en los años sesenta y setenta del pasado siglo, hasta la posterior participación de otro tipo de profesionales como arquitectos, geógrafos e incluso biólogos, ya a partir de los años ochenta. Este hecho guarda cierta relación con los cambios observados en los organismos responsables de los instrumentos, puesto que los documentos más antiguos corresponden a la administración central y a sus organismos sectoriales, mientras que los trabajos más recientes son impulsados por la administración autonómica y en ellos adquieren cada vez mayor relevancia los organismos de política territorial.

También la metodología experimentará avances significativos, desde los documentos iniciales caracterizados bien por su simplicidad, por su inconsistencia o por su especial interés en reforzar los aspectos metodológicos, hasta los más actuales, en los que la metodología ya está plenamente asentada e incluso normalizada, tal y como sucede con los planes subregionales de ordenación del territorio, que se rigen por lo establecido a tal respecto por la Ley 1/94 de Ordenación del Territorio de Andalucía. En paralelo a todo lo anterior, el ámbito de aplicación de los instrumentos de planificación también observará cambios significativos y pasará desde la consideración de la costa en su conjunto, hacia la progresiva consolidación del tratamiento diferenciado de los distintos ámbitos supramunicipales que conforman el litoral onubense (el ámbito de Doñana y el litoral occidental de Huelva).

Con relación a los objetivos planteados en los documentos, dominarán inicialmente los de carácter sectorial y económico, centrados en la explotación turística del litoral mediante grandes proyectos urbanísticos y la obtención de resultados cuantitativos (plazas, turistas, empleos, ingresos, etc.). Con el paso del tiempo los objetivos irán virando hacia aspectos de orden más cualitativo, de forma que dejan de estar tan orientados hacia el planteamiento de nuevos desarrollos, para preocuparse por la mejora de la realidad turística existente, la resolución de los conflictos producidos, o la incorporación de nuevas orientaciones y principios a la planificación. En consonancia con los cambios operados en los objetivos han evolucionado las propuestas para alcanzarlos, que han pasado, en general, de ser de naturaleza urbanística y tener un carácter desarrollista, a perseguir la reorientación y/o la recualificación del modelo turístico existente desde una perspectiva más integral que contemple actuaciones sectoriales, territoriales y medioambientales.

5) Independientemente de las tendencias y los cambios que acaban de señalarse, también se observa en los instrumentos analizados que existen determinados diagnósticos y propuestas que presentan claros rasgos de permanencia, ya que aunque aparecen de forma temprana en los primeros documentos elaborados, se mantienen en instrumentos posteriores, e incluso siguen siendo objeto de debate en la actualidad. Tal sería el caso de las consideraciones sobre las deficiencias y las necesidades del sistema de comunicaciones, los desequilibrios entre la oferta reglada de alojamiento y la no reglada, las excesivas previsiones del planeamiento en cuanto a clasificación de suelos y creación de plazas, la necesidad de preservar los espacios naturales frente la urbanización, los problemas en materia de infraestructuras y equipamientos de muchas entidades turísticas, o la preocupación por el predominio de una demanda de bajo nivel socioeconómico y perfil residencial.

Todo ello indica que, a pesar de existir diagnósticos muy asentados y propuestas que se repiten en muchos documentos, perviven antiguas situaciones y problemas todavía no resueltos, lo cual demuestra la poca efectividad de la planificación o las dificultades para su aplicación real, al tiempo que revela las limitaciones de ésta frente al instrumento que realmente determina el modelo territorial turístico del litoral onubense: el planeamiento urbanístico municipal.

2.5.2. Planeamiento urbanístico municipal

1) Una de las principales diferencias de los instrumentos de planeamiento urbanístico con respecto a los de planificación territorial y sectorial de ámbito supramunicipal, además por supuesto de su escala de trabajo, es el rango normativo que adquieren sus determinaciones, lo cual contrasta con el carácter indicativo y voluntarista que a menudo presentan los documentos de planificación. Ello explica que el planeamiento se erija en el elemento clave para realizar cualquier tipo de análisis o diagnóstico sobre los procesos de desarrollo urbano turístico operados en la costa onubense en las últimas décadas. Es más, se puede afirmar que el modelo territorial turístico existente actualmente en la costa de Huelva es el resultado de la suma de las políticas urbano turísticas municipales implementadas a través del planeamiento urbanístico, que a menudo hacen caso omiso e incluso contravienen las propuestas y las determinaciones de los instrumentos de planificación de escala supramunicipal, lo cual revela uno de los grandes problemas a los que se enfrenta el desarrollo y la ordenación territorial y turística de este ámbito litoral.

2) En relación a los orígenes y la evolución del planeamiento urbanístico en los municipios costeros de Huelva, hay que señalar que comienza a ser impulsado a finales de la década de los setenta y que no se generaliza hasta mediados de los años ochenta, de manera que con anterioridad a esas fechas la situación era claramente deficitaria. En ese sentido, se observa cómo la mayoría de los municipios carecían de planes generales que encauzaran y ordenaran los procesos de desarrollo urbano turístico y que tales carencias trataban de ser resueltas mediante instrumentos de otra índole (“planes urbanísticos supramunicipales”, planes parciales sin la acción coordinadora e impulsora del planeamiento general, etc.).

3) En paralelo a esa situación, existe una serie de núcleos turísticos que se desarrollan completamente al margen de la Ley del Suelo y de sus instrumentos de planeamiento, amparados en las posibilidades que ofrece la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional

de 1963 (caso de los CITN de Matalascañas, Mazagón, El Portil e Isla Canela). Los Planes Parciales de Ordenación por los que se rigen estas entidades, que se elaboran y aprueban entre 1966 y 1970, ofrecen una serie de ventajas a los promotores en términos operativos (simplificación de trámites administrativos, amplio margen de decisión y actuación, mayor facilidad para realizar modificaciones a los proyectos, etc.), lo que a su vez significa menos garantías legales en relación a su cumplimiento que las que ofrecen los instrumentos contemplados en la Ley del Suelo.

4) El panorama descrito experimentará un cambio de orientación a finales de los años setenta, cuando los ayuntamientos democráticos deciden asumir plenamente sus competencias urbanísticas y tramitan sus primeros instrumentos de planeamiento, todavía insuficientes frente a las necesidades de crecimiento y ordenación que plantean los municipios costeros por esas fechas. Tales limitaciones provocarán que a mediados de los ochenta surja una segunda oleada de instrumentos de planeamiento general, más solventes desde el punto de vista técnico, más ambiciosos desde el punto de vista urbanístico y que muestran mayor interés por encauzar los procesos de desarrollo urbano turístico existentes en los municipios del litoral. Algunos de estos planes están todavía vigentes en la actualidad, aunque han sufrido reiteradas modificaciones; mientras que otros han sido revisados o se encuentran en fase de revisión.

La aprobación y posterior ejecución de esta segunda generación de planes supondrá una incuestionable mejora en lo que se refiere a la gestión y el control del urbanismo turístico por parte de los municipios, lo cual se plasma en tres hechos: por una parte se asegura el control sobre los nuevos desarrollos mediante una intensa actividad planificadora que parte del planeamiento general y que se concreta en la elaboración de Planes Parciales para desarrollar el suelo urbanizable; en segundo lugar se tratan de reconducir los desordenados procesos de crecimiento urbano turístico operados en los núcleos tradicionales mediante la tramitación de Planes Especiales; y en última instancia se consigue encajar a los CITN dentro de los instrumentos de planeamiento derivados de la Ley del Suelo, de forma que dejen de estar al margen de la legalidad urbanística y ser *islas* de absoluta libertad de acción para los promotores.

Pero a pesar de las mejoras señaladas, también se observan circunstancias que deben ser criticadas, como la existencia de un número excesivo de modificaciones del planeamiento (algunas de ellas de gran alcance, como determinadas reclasificaciones de suelo), que tienen como objetivo dar cauce legal y agilizar la ejecución de nuevos proyectos urbano turísticos no contemplados en el planeamiento preexistente. Ello pone de relieve que el empuje de los sectores inmobiliario y turístico supera las previsiones del planeamiento, lo cual trata de ser resuelto mediante el recurso a un mecanismo excepcional, como son las modificaciones de éste, modo de operar que se ha convertido en norma habitual en los municipios de la costa de Huelva y que no parece la forma más idónea de gestionar el urbanismo. El panorama se completa con las dificultades y la lentitud observadas en lo que se refiere a la revisión del planeamiento general, lo cual evidencia las dificultades técnicas y políticas que conlleva este tipo de operaciones y que no hace sino reforzar aún más las estrategias de desarrollo urbanístico apoyadas en las modificaciones del planeamiento, a la vista de su más fácil tramitación.

5) La situación actual se caracteriza por la existencia de unos instrumentos de planeamiento urbanístico que ofrecen cobertura legal a las grandes expectativas de desarrollo urba-

no turístico que manifiestan la mayoría de los municipios litorales, un planteamiento que se observa tanto en los documentos vigentes (con sus reiteradas modificaciones), como en los instrumentos en fase de revisión. Por lo tanto, no hay dudas de que el planeamiento opta de manera clara por el crecimiento urbano y turístico a través del desarrollo de nuevos y grandes proyectos, sobre todo en los municipios del sector occidental de la costa, que se encuentran con menos restricciones desde el punto de vista normativo que los del ámbito de Doñana y dónde el urbanismo da rienda suelta a las ambiciones municipales. De esta forma, los ritmos de urbanización y construcción que se vienen observando en los últimos años superan en mucho a los conocidos con anterioridad en la costa de Huelva: el suelo urbanizable turístico casi duplica al suelo urbano existente, se prevé la ejecución de quince grandes proyectos inmobiliario turísticos con 50.000 viviendas y 70 hoteles (en total 250.000 nuevas plazas de alojamiento), se proyecta la construcción de trece nuevos campos de golf, siete instalaciones náuticas, etc.

A la vista de los datos manejados y de la realidad observada, no parece que existan dudas sobre el dominio de unos planteamientos eminentemente desarrollistas en los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, que contemplan la calificación de un volumen excesivo de suelos urbanizables turísticos, de forma que en un horizonte de diez años puede producirse la completa urbanización de la primera línea de costa, a excepción de los espacios naturales catalogados. Ello se completa con el mantenimiento de una orientación fundamentalmente residencial en la mayoría de los proyectos en ejecución y previstos, que trata de ser compensada mediante la reducción de las densidades constructivas, alguna recalificación en sentido inverso al habitual, o la localización interior de algunas operaciones.

6) En definitiva, el panorama general pone de relieve las grandes diferencias existentes entre las previsiones del planeamiento urbanístico municipal y las estrategias y propuestas propugnadas por los instrumentos de ordenación del territorio, dando lugar a una situación altamente conflictiva y en gran medida contradictoria, sobre todo en el sector occidental de la costa. En ese ámbito, el desacuerdo de buena parte de los responsables municipales con las determinaciones del plan subregional de ordenación del territorio ha dificultado y retrasado más de lo previsto la aprobación del documento, circunstancia que ha sido aprovechada por los ayuntamientos para acelerar las modificaciones del planeamiento urbanístico y asegurar el desarrollo de los proyectos que pretendían ejecutar, antes de que se produjera la aprobación definitiva del plan de ordenación del territorio. La principal consecuencia que se deriva de este hecho es que el plan subregional aprobado nace con un fuerte desfase con respecto a la realidad que se ha impuesto en los últimos años, puesto que se han consumado muchas de las previsiones que pretendían corregirse y se han intensificado los procesos que trataban de ser controlados o reconducidos.

Bibliografía y otras fuentes de información

1. BIBLIOGRAFÍA

- ADAMS, R.L.A. y ROONEY, J.F. (1985): "Evolution of american golf facilities", en *Geographical Review*, vol. 75, nº4, American Geographical Society, págs. 419-438.
- AGARWALL, S. (2002): "La reconversión del turismo costero. El ciclo de vida del destino costero", en *Annals of Tourism Research en Español*, Universitat de les Illes Balears, Vol. 4, nº 1, págs. 1-36.
- AIEST (1991): *Concept of a sustainable tourism development*, AIEST Publications, St. Gallen.
- AIEST (1995): *Mercado Inmobiliario y Desarrollo Turístico*, 45º Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos de Turismo (AIEST), Editions AIEST, St. Gall (Suiza).
- ALVAREZ GASTÓN, R (1981): *Las raíces del Rocío. Devoción de un pueblo*, Editorial Católica, Sevilla.
- ANDALUCÍA GOLF (2004): *Golf in Andalucía 2004*, Andalucía Golf S.L., Marbella, Málaga.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (1993): "Consideraciones sobre la reordenación y la revitalización de núcleos turísticos. Revisión de procesos y experiencias", en *Papers de Turisme*, 11, págs. 33-47.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (1995): *Diferenciació i reestructuració de l'espai turístic. Processos i tendències al litoral de Tarragona*, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (1997): "The Port Aventura theme park and the restructuring of coastal tourist areas in Catalonia", en *European Urban and Regional Studies*, 4 (3), págs. 257-262.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (2004:1): "De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral", en *Papeles de Economía Española* nº 102, Fundación de las Cajas de Ahorro, págs. 316-333.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (2004:2): "Demanda turística i protecció del litoral: un horitzó possible", en *L'ordenació del litoral català: regió metropolitana de Barcelona: territori, estratègies, planejament*, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, Barcelona, págs. 70-84.
- ANTÓN CLAVÉ, S. y FERNÁNDEZ TABALES, A. (2005): *Estrategias de cualificación de destinos turísticos. El estado de la cuestión tras una década de actuaciones*, Encuentros de Primavera 2005, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Sevilla, documento inédito.
- ANTÓN CLAVÉ, S.; GONZÁLEZ REVERTÉ, F. (coords.) et al. (2005): *Planificación territorial del turismo*, Editorial Universitat Oberta de Catalunya-UOC, Barcelona.
- ANTÓN CLAVÉ, S.; LÓPEZ PALOMEQUE, F.; MARCHENA GÓMEZ, M. y VERA REBOLLO, J.F. (1996): "La investigación turística en España: aportaciones desde la Geografía", en *Estudios Turísticos*, nº 129, págs. 165-208.
- ARENAS CABELLO, J.M. y VILLA DÍAZ, A. (1993): "Barras, flechas, islas barrera y marismas occidentales de Huelva", en GRANADOS CORONA y OJEDA RIVERA (dir. y coord.): *Intervenciones públicas en el litoral atlántico andaluz. Efectos territoriales*, Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla, págs. 41-62.

- ARMENGOL Y BUTRÓN DE MÚJICA, D. y VÁZQUEZ DUARTE, A. (1992): “Turismo y medio ambiente en el litoral andaluz: el caso de la Costa del Sol”, en *Jornadas de turismo de la Costa del Sol 2000*, AIESEC y Diputación Provincial de Málaga, Málaga, págs. 18-33.
- ARRIAGA SANZ, J.M. y GRANADOS CORONA, M. (dirs.) (1997): *Guía de gestión medioambiental de los campos de golf. Criterios medioambientales para la planificación, diseño, construcción y mantenimiento*, Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE CAMPINGS DE HUELVA (2005): *Guía de campings de la provincia de Huelva*, Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Turespaña y Turismo Andaluz, Huelva.
- ATENCIÓN PÁEZ, J.M. (2006): “EL golf, un gancho o una excusa”, en *Verde y con sol: golf. Especial golf*, Suplemento especial de El País, Madrid, pág. 3.
- BARRADO TIMÓN, D.A. (2001): “Ordenación territorial y desarrollo turístico. Posibilidades, modelos y esquemas de ordenación territorial del turismo en la España de las Autonomías”, en *Estudios Turísticos n° 149*, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, págs. 3-22.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. (1994): *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*, Editorial Oikos-Tau, Barcelona.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. (2003): *Medio Ambiente y desarrollo en las áreas litorales: introducción a la planificación y gestión integradas*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.
- BAUD-BOVY, M. (1982): “New concepts in planning for tourism and recreation”, en *Tourism Management*, 3 (4), págs. 308-313.
- BEJARANO PALMA, R. (1993): “Los paisajes vegetales de la costa de Huelva y su significación”, en *Huelva en su Historia*, 5, El Monte Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla, Diputación de Huelva y Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, Huelva, págs. 157-186.
- BEJARANO PALMA, R. (1997): *Vegetación y paisaje en la costa atlántica de Andalucía*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- BEJARANO PALMA, R.; TEJADA TEJADA, M. y JURADO ESTÉVEZ, J. (1997): “Incidencia del actual proceso de intervención territorial en medios costeros de alto valor naturalístico (Playa de Isla Canela, Ayamonte, Huelva)”, en *Actas del XV Congreso Nacional de Geografía*, Santiago de Compostela 15-17 de septiembre de 1997, AGE, Santiago de Compostela, págs. 33-44.
- BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (2004): *La ordenación del territorio en España. Una perspectiva disciplinar*, Tesis doctoral, Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Sevilla.
- BERNAL RODRÍGUEZ, A.M. (1983): “Formas tradicionales de ocupación del ocio en la sociedad rural andaluza”, en *Turismo y Desarrollo Regional en Andalucía*, IDR N° 24, Sevilla, págs. 17-26.
- BESANCENOT, J.P. (1991): *Clima y turismo*, Ediciones Masson, Barcelona.

- BLANQUER CRIADO, D. (2002:1): *El golf: mitos y razones sobre el uso de los recursos naturales. Ordenación del territorio, espacios de ocio y desarrollo rural*, Tirant lo Blanch, Valencia.
- BLANQUER CRIADO, D. (2002:2): “Turismo residencial y urbanizaciones privadas: los servicios públicos de prestación obligatoria y alternativas a su incumplimiento por el ayuntamiento”, en *Ordenación y gestión del territorio turístico*, Tirant lo Blanch, Valencia, págs. 841-950.
- BLÁZQUEZ SALOM, M. (1996): *Els usos recreatius i turístics del espais naturals protegits. L'abast del lleure al medi natural de Mallorca*, Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- BLÁZQUEZ SALOM, M. (1998): “Los usos recreativos y turísticos de los espacios naturales protegidos. El alcance del ocio en el medio natural de Mallorca”, en *Investigaciones Geográficas*, 19, págs. 105-126.
- BLÁZQUEZ SALOM, M. y VERA REBOLLO, J.F. (2001): “Espacios naturales protegidos y desarrollo turístico en el litoral mediterráneo”, en *Turismo y Medio Ambiente*, Editorial Civitas, Madrid, págs. 69-104.
- BIANCHI, R. (2004): “Tourism restructuring and the politics of sustainability-a critical view from the periphery”, en *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 12, n° 6, págs. 495-529.
- BORGNIET, L. (2000): *Modelisation de la dynamique d'un systeme sedimentaire:le litoral de Huelva (Andalousie)*, Tesis Doctoral, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- BORJA I SOLÉ, L. y BOSCH CAMPRUBÍ, R. (1995): “Presente y futuro del sector inmobiliario turístico en España”, en *Mercado Inmobiliario y Desarrollo Turístico*, 45° Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos de Turismo (AIEST), Editions AIEST, St. Gall (Suiza), págs. 349-357.
- BORJA BARRERA, F. (1992): “Geosistemas lagunares en el litoral de Huelva: los complejos húmedos de El Abalarío (Entorno de Doñana)”, en *Huelva en su Historia*, 4, El Monte Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla, Diputación de Huelva y Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, Huelva, págs. 63-103.
- BORJA BARRERA, F. y DÍAZ DEL OLMO, F. (1987): “Los complejos húmedos del Abalarío (Entorno de Doñana, Huelva)”, en *Oxyura*, 4, págs. 27-44.
- BORJA BARRERA, F. y DÍAZ DEL OLMO, F. (1992): “Eastern sector of the cliffs at El Asperillo (Huelva coast, SW Spain). Formation and chronology”, en *MBSS Newsletter 14*, págs. 87-92.
- BORJA BARRERA, F. y DÍAZ DEL OLMO, F. (1994): “Geomorfología del manto eólico litoral de El Abalarío (Huelva)”, en *Geomorfología de España*, Sociedad Española de Geomorfología, págs. 327-338.
- BOTE GOMEZ, V. y MARCHENA GÓMEZ, M. (1996): “Política turística”, en PEDREÑO (dir.) y MONFORT (coord.): *Introducción a la economía del turismo en España*, Editorial Civitas, Madrid, págs. 295-236.
- BRAVO UTRERA, M.A. y MONTES DEL OLMO, C. (1993): “Inventario de las formaciones palustres del manto eólico del Parque Nacional de Doñana (SW España)”, en *Actas del VI Congreso Español de Limnología*, Granada, págs. 31-43.

- BRIASSOULIS, H. (2000): "Environmental impacts of tourism: a framework for analysis and evaluation", en *Tourism and the environment: regional, economic and policy issues*, Kluwer Academic, Dordrecht, Netherlands, págs. 21-37.
- BUDOWSKI, G. (1976): "Tourism and environmental conservation: conflict, coexistence or symbiosis", en *Environmental Conservation*, Vol. 3 (1), págs. 27-31.
- BUTLER, R. (1980): "The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources", en *Canadian Geographer*, XXIV, I, págs. 5-12.
- CABALLERO SÁNCHEZ, J. V. (1997): "Los conceptos geográficos en los documentos de planificación física: el caso de la Chartre de L'Ile-de-France", en *Cuadernos Geográficos* nº 27, Universidad de Granada, págs. 267-274
- CALABUIG TOMÁS, J. y MINISTERAL MASGRAU, M. (1999): *Manual de geografía turística de España*, Editorial Síntesis, Madrid.
- CALLIZO SONEIRO, J. (1993): "Las nuevas tendencias alterotrópicas del turismo en el Pirineo aragonés", en *La Formació, la rehabilitació i les noves modalitats turístiques. III Jornades de Geografia del Turisme*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de las Islas Baleares, Palma de Mallorca, págs. 167-177.
- CALLIZO SONEIRO, J. (1997): "Potencial turístico de las áreas interiores: conflictos y caudales", en *Los turismo de interior: el retorno de la tradición viajera*, Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, págs. 17-59.
- CALS GÜELL, J. (1974): *Turismo y política turística en España: una aproximación*, Editorial Ariel, Barcelona.
- CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE HUELVA (1975 a 1999): *Memoria de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva*, COCIN, Huelva.
- CANO GARCÍA, G. M. (1992): "La provincia de Huelva: un proceso de territorialización", en *Huelva en su historia*, nº 4, págs. 17-34.
- CAPEL MOLINA, J.J. (1981): *Los climas de España*, Editorial Oikos-Tau, Barcelona.
- CAPEL MOLINA, J.J. (2000): *El clima de la Península Ibérica*, Editorial Ariel, Barcelona.
- CARRERO, J. (1979). *Historia de Punta Umbría*, Ayuntamiento de Punta Umbría, Huelva.
- CASAS GRANDE, J. (1994): *Alcornos que avanzan, enebros que cabalgan*, Patronato del Parque Nacional de Doñana, Diputación de Huelva.
- CASTRO NOGUEIRA, H. (2001): "Los espacios naturales protegidos como instrumento para la protección y el uso sostenible del litoral mediterráneo. El caso andaluz", conferencia inaugural de las *I Jornadas sobre Reservas Marinas*, Almería (sin publicar).
- CASTROVIEJO BOLÍBAR, J. (1982): "Hidrogeología, agricultura y conservación en Doñana", en *Revista de Información de la Comisión Nacional Española de Cooperación con la UNESCO*, Madrid, págs. 1-11.

- CERECEDA, A.T. y GONZÁLEZ DE CANALES, M. (1991): *Itinerario por la Laguna de El Portil*, Serie Didáctica, Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Huelva.
- CHAPMAN, A. y BUCK, G. (1982): *La España agreste. La caza*, Editorial Giner, Madrid.
- CHICA RUIZ, A. y SANTOS PAVÓN, E. (1999): “Entendimiento del espacio geográfico en las leyes autonómicas de ordenación del territorio”, en *Ería Revista Cuatrimestral de Geografía* nº 49, Oviedo, págs. 159-176.
- CLARY, D. (1993): “Les motivation récentes des touristes et l'émergence de nouveaux produits touristiques”, en MARCHENA, M., FOURNEAU, F. y GRANADOS, V. (editores): *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga, Sevilla, págs. 43-56.
- CLEMENTE SALAS, L.; MENANTEAU, L. y SILJESTRÖM, P. (1985): “La Punta del Malandar (Parque Nacional de Doñana, provincia de Huelva): características edáficas y morfogénesis”, en *Actas de la I Reunión Ibérica sobre el Cuaternario*, págs.473-490.
- CLEMENTE SALAS, L.; SILJESTRÖM, P. y GARCÍA, L.V. (1993): “Evolución geoedáfica del sistema cólico del Parque Nacional de Doñana durante el Holoceno”, en *El Cuaternario en España y Portugal*, págs. 29-55.
- COCCOSSIS, H. y NIJKAMP, P. (1995): *Sustainable tourism development*, Avebury, Hampshire.
- CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCÍA (1991): *Informe sobre el turismo del golf en Andalucía*, Grupo GDT-Consultores de turismo, Dirección General de Turismo de la Junta de Andalucía y CEA, Sevilla.
- CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCÍA (1994): *Actualización del Informe sobre el turismo del golf en Andalucía*, Grupo GDT-Consultores de turismo, Dirección General de Turismo de la Junta de Andalucía y CEA, Sevilla.
- CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCÍA (1995): *Informe turístico sobre la provincia de Huelva*, GDT-Consultores de Turismo, Sevilla.
- CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCÍA (2000): *El golf en Andalucía*, Grupo GDT-Consultores de turismo, Consejería de Turismo y Deporte y CEA, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA (1989): *Plan forestal andaluz*, Instituto Andaluz de Reforma Agraria y Agencia del Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO (1983): *Acta fundacional del laboratorio de planificación turística*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO (1986:1): *Plan turístico del litoral del área Doñana-Huelva*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO (1986:2): *Plan turístico del litoral del área Punta Umbría-Río Guadiana*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y FOMENTO (1986:3): *Programa de actuación sobre el litoral andaluz y la zona de potencial turístico*, Junta de Andalucía, Sevilla.

- CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA (1993): *Actualización de los planes turísticos territoriales. Río Guadiana-Río Guadalquivir*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (1984): *Estudio piloto para el desarrollo turístico de las costas vírgenes de Andalucía. Tomo III Huelva*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1988): *Plan rector de uso y gestión del paraje natural de las Marismas del Odiel y de la Isla de Enmedio y la Marisma de El Burro*, Agencia de Medio Ambiente, Servicio de Protección y Conservación de la Naturaleza, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1991): *Evaluación económica de los costes de la degradación ambiental ocasionados por el turismo litoral y de los beneficios derivados de su reducción*, Servicios Omicron y Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1997): *Inventario de vertidos líquidos al litoral de Andalucía*, Dirección General de Protección Ambiental, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (1998): *Reconocimiento biofísico de espacios naturales protegidos. Doñana*, Junta de Andalucía, Sevilla, 311 págs.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2000:1): *Plan de calidad ambiental de Huelva y su entorno*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2000:2): *Plan director territorial de gestión de residuos urbanos en Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2001): *Espacios naturales protegidos del litoral andaluz*, Dirección General de Educación Ambiental y Aula del Mar de Málaga, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2003:1): *Del desastre ecológico a la declaración de un nuevo Espacio Natural Protegido*, Oficina Técnica del Corredor Verde del Guadamar, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2003:2): *Diez años del Plan Forestal Andaluz. Memoria 1990-1999*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2006): *Parque Nacional y Parque Natural de Doñana. Una planificación integrada*, Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (Varios años): *Medio ambiente en Andalucía*, informe anual de la Dirección General de Planificación e Información Ambiental, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1986): *Avance de ordenación del litoral: Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya, Punta Umbría e Isla de Saltés (Huelva)*, Junta de Andalucía y EPYPSA, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1987): *Puertos deportivos de Andalucía*, Consejería de Obras Públicas e Initec, Sevilla, 170 págs.

- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1988:1): *Serie El litoral*, Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1988:2): *Plan especial de protección del medio físico y catálogo de espacios protegidos de la provincia de Huelva*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1988:3): *Ordenación de la acuicultura en las marismas del Piedras y el Guadiana-Carreras*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1989): *Plan director territorial de coordinación de Doñana y su entorno*, Junta de Andalucía, Sevilla, 312 págs.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1990:1): *Directrices regionales del litoral de Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1990:2): *Plan Especial de ordenación del parque litoral de Isla Cristina*, Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Junta de Andalucía.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1992): *Puertos pesqueros y deportivos en Andalucía. Panorámica de las instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía*, Dirección General de Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1993): Información, diagnóstico urbanístico y propuestas de planeamiento de Matalascañas, Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1995): *Articulación territorial transfronteriza Algarve-Alentejo-Andalucía*, Junta de Andalucía y Comisión de la Unión Europea, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1996): *Plan general de carreteras de Andalucía 1996-2007. Avance*, Dirección General de Carreteras, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1997): *Reconocimiento territorial y definición de objetivos y criterios de planificación de la comarca del litoral occidental onubense*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1998): *Plan de ordenación del territorio de Andalucía. Documento de bases y estrategias*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1999:1): *Parque Dunar. Doñana-Almonte-Huelva*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1999:2): *Plan director de infraestructuras de Andalucía 1997-2007*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2000:1): *Plan de ordenación del territorio del litoral occidental de Huelva. Informe específico sobre turismo*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2000:2): *Plan de ordenación del territorio del ámbito de Doñana. Documento provisional*, Junta de Andalucía, Sevilla.

- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2000:3): *Estudio de la red secundaria de carreteras de Andalucía occidental*, Dirección General de Carreteras y Ghesa, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2001): *Plan de aforos. Red secundaria 2000: Huelva*, Dirección General de Carreteras, Servicio de Explotación y Tecnología, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2002): *Andalucía. Puertos deportivos. Marinas*, Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2003): *Plan de ordenación del territorio del ámbito de Doñana*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2004:1): *Plan de ordenación del territorio del litoral occidental de Huelva. Documento para la información pública*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2004:2): *Andalucía y sus puertos 1983-2003*, Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2005): *Plan de ordenación del territorio de Andalucía. Documento para la información pública*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (Varios años): *Memoria de gestión de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía*, Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (Varios años): *Plan general de aforos de Andalucía. Informe anual*, Dirección General de Carreteras e Inysur, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (Varios años): *Puertos deportivos de Andalucía. Tarifas*, Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE (2004): *La demanda de turismo de sol y playa en Andalucía*, Turismo Andaluz y Sistema de Análisis y Estadística del Turismo en Andalucía (SAETA), Junta de Andalucía, Málaga.
- CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE (Varios años): *Guía de alojamientos turísticos de Andalucía*, Turismo Andaluz, Málaga.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (1998): *Plan de playas de Andalucía*, Dirección General de Planificación Turística, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (2001:1): *El turismo en el arco suratlántico onubense-algarví*, Turismo Andaluz S.A., Junta de Andalucía, Huelva.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (2001:2): *Turismo residencial en Andalucía*, Dirección General de Planificación Turística, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (2003:1): *Plan de playas de Andalucía*, Dirección General de Planificación Turística, Junta de Andalucía, Sevilla.

- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (2003:2): *Plan general de turismo de Andalucía*, Dirección General de Planificación Turística, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERIA DE TURISMO Y DEPORTE (Varios años): *Balace del año turístico en Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERIA DE TURISMO Y DEPORTE (Varios años): *Balace del año turístico en Andalucía. Provincia de Huelva*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (Varios años): *Boletín de indicadores turísticos de Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (Varios años): *Informe mensual de coyuntura turística*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- COPEIRO DEL VILLAR, E. (1978): “Los ritmos naturales de nuestras playas”, en *Revista de Obras Públicas*, Edición Mayo, Madrid, págs. 361-378.
- COPEIRO DEL VILLAR, E. (1982): “Playas y obras costeras en España”, en *Revista de Obras Públicas*, Edición Agosto, Madrid, págs. 531-547.
- COREAL INTERNATIONAL LTD (2000): *Projekt Präsentation Castillo de la Luz. Golf and beach resort. Mazagón-Moguer, Sophia Antinopolis, Francia*.
- COROMINAS MASIP, J. (1995): “La agricultura en el entorno de Doñana”, en *Revista de Obras Públicas*, 3, págs. 65-74.
- CRUZ VILLALÓN, J. (1988): “La intervención del hombre en la ría y marismas del Guadalquivir”, en *Ería*, 16, págs. 109-123.
- DE TERÁN TROYANO, F. (1982): *Planeamiento urbano en la España contemporánea 1900-1980*. Alianza Universidad Textos, Madrid.
- DEFERT, P. (1966): *La localisation touristique: problemes theoriques et pratiques*, Gurten, Berna.
- DEL MORAL ITUARTE, L. (1991): *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir, siglos XVIII-XX. Gestión del agua y organización del territorio*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Sevilla.
- DEL MORAL ITUARTE, L. (1993): “Medios húmedos. Las marismas del Guadalquivir”, en GRANADOS CORONA y OJEDA RIVERA (dir. y coord.): *Intervenciones públicas en el litoral atlántico andaluz. Efectos territoriales*, Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla, págs. 31-41.
- DELGADO CABEZA, M. y MORILLAS RAYA, A. (1990): *Metodología para la incorporación del medio ambiente en la planificación económica*, Agencia del Medio Ambiente, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- DIAMANTIS, D. (1999): “Green strategies for tourism worldwide”, en *Travel and Tourism Analyst*, 4, págs. 89-112.
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA (2003): *Plan estratégico de desarrollo turístico de la provincia de Huelva*, Patronato Provincial de Turismo, Huelva.

- DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS (2003): *Informe sobre deslindes del Dominio Público Marítimo Terrestre realizados en la provincia de Huelva*, Demarcación Provincia de Costas, Huelva.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO Y TURISMO DE ANDALUCÍA (1993): *Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía. Plan DLA*, Consejería de Economía y Hacienda, Junta de Andalucía, Sevilla.
- DONAIRE BENITO, J.A. (1995): “El turismo en una sociedad postindustrial. Algunas propuestas conceptuales”, en *La Formació, la rehabilitació i les noves modalitats turístiques. III Jornades de Geografia del Turisme*, Palma de Mallorca 28-30 de octubre de 1993, Servicio de Publicaciones de la Universidad de las Islas Baleares, págs. 179-188.
- ESPEJO MARÍN, C. (2004). “Campos de golf y medio ambiente. Una interacción necesaria”, en *Cuadernos de Turismo* nº 14, Universidad de Murcia, págs. 67-111.
- ESPINA ARGÜELLO, J. y ESTÉVEZ HERRANZ, A. (1993): “El espacio de repoblación forestal de Cabezudos-Abalarío”, en GRANADOS CORONA y OJEDA RIVERA (dir. y coord.): *Intervenciones públicas en el litoral atlántico andaluz. Efectos territoriales*, Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla, págs. 95-107.
- ESTEBAN TALAYA, A. (1995): “Los productos turísticos españoles: calidad, promoción y comercialización”, en *¿España, un país turísticamente avanzado?*, I Congreso de la AECIT, Marbella 1994, Instituto de Estudios Turísticos y AECIT, Madrid, págs. 35-43.
- ESTEBAN TALAYA, A. (1996): “El marketing turístico”, en PEDREÑO MUÑOZ, A. (dir.): *Introducción a la Economía del Turismo en España*, capítulo 7, Editorial Civitas, Colección de Economía, Madrid, págs. 247-276.
- ESTEBAN TALAYA, A. (2003:1): “Nuevas demandas en turismo sostenible”, en *Turismo y Sostenibilidad*, en *A Distancia* nº1, págs. 27-31.
- ESTEBAN TALAYA, A. (2003:2): “Tendencias de la demanda turística en España”, en *La actividad turística española en 2002*, Asociación de Expertos Científicos en Turismo (AECIT), Madrid, págs. 43-60.
- EXCELTUR (2005): *Estudio de los impactos socioeconómicos, ambientales y sobre el empleo del actual modelo de desarrollo turístico español del litoral mediterráneo, Baleares y Canarias*, Área de Estudios e Investigaciones de Exceltur en colaboración con Deloitte, Madrid.
- FEDERACIÓN ANDALUZA DE GOLF (2003): *Estadísticas sobre el golf en Andalucía*, publicación electrónica: www.golf-andalucia.net
- FEDERACIÓN CATALANA DE GOLF (2001): *Libro blanco del golf en Cataluña*, Gabise S.A. y Federación Catalana de Golf, Barcelona.
- FERIA TORIBIO, J.M. (1986): *Análisis locacional de la provincia de Huelva*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla, Sevilla.
- FERNÁNDEZ DURÁN, J.A. (1982): *Guía de campo del Parque Nacional de Doñana*, Editorial Omega, Barcelona.

- FERNÁNDEZ TABALES, A. (1992): *Turismo natural y desarrollo local. Un análisis desde la oferta. El caso de los Parques Naturales andaluces*, Trabajo de Investigación defendido en el Departamento de Geografía Física y AGR de la Universidad de Sevilla, Sevilla.
- FERNÁNDEZ TABALES, A. (Varios años): “El turismo en destinos litorales”, en *La actividad turística española*, Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo, AECIT y Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid.
- FERNÁNDEZ TABALES, A. (en prensa): “La invención de nuevos lugares turísticos”, en ANTÓN CLAVÉ, S. y GONZÁLEZ REVERTÉ, F. (coords.): *A propósito del turismo*, Universitat Oberta de Catalunya.
- FERNÁNDEZ TABALES, A. (coord.); SANTOS PAVÓN, E. y GONZÁLEZ GÓMEZ J.I. (2004): *Manual de gestión local del turismo. Directrices para agentes públicos de la provincia de Sevilla*, Turismo de la Provincia de Sevilla, Sevilla.
- FERNÁNDEZ TABALES, A.; SANTOS PAVÓN, E. y TORRES GUTIÉRREZ, F. (2000): “La experiencia española de ordenación del territorio en el ámbito regional. Análisis metodológico de los documentos de planificación”, en *Vivir la diversidad en España. Aportación española al XXIX Congreso de la Unión Geográfica Internacional*, Seoul, págs. 259-280.
- FIGUEROA CLEMENTE, M.E. y GARCÍA NOVO, F. (1984): “Dinámica de las poblaciones de Pinus pinea L. en relación con las fluctuaciones de regímenes de precipitaciones en el Parque Nacional de Doñana”, en *Avances sobre la Investigación Bioclimática*, CSIC, Universidad de Salamanca.
- FIGUEROLA PALOMO, M. (1984): *Teoría Económica del Turismo*, Alianza Universidad Textos, Madrid, 427 págs.
- FIGUEROLA PALOMO, M. (1996): “El turismo de litoral”, en *La actividad Turística Española en 1994*, Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo, Madrid, págs. 421-433.
- FOURNEAU, F. (1978): *El impacto del polo de desarrollo en la provincia de Huelva (1964-1974)*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla, Sevilla.
- FOURNEAU, F. (1983:1): *La provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional*, Diputación de Huelva e Instituto de Estudios Onubenses, Huelva.
- FOURNEAU, F. (1983:2): “La Costa de la Luz de Huelva”, en *Turismo y Desarrollo Regional en Andalucía*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla, 24, Sevilla, págs.185-244.
- FUNDACIÓN DOÑANA 21, PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE HUELVA y PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE HUELVA (1997): *Bases para un modelo de turismo sostenible en Doñana*, El Rocío (Almonte), Huelva.
- FUREST ÁLVAREZ, A. y TOJA SANTILLANA, J. (1984): “Reconocimiento limnológico de lagunas andaluzas”, en *Las Zonas Húmedas en Andalucía*, Monografía 1984, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, págs. 177-188.
- FURIO BLASCO, E. (1994): *Turismo y territorio. Interrelación entre la función y el territorio a partir del enfoque de enlaces*, Tesis Doctoral, Universidad de Valencia.

- FURIO BLASCO, E. (1995): “Turismo del litoral, economía y medio ambiente”, en *La actividad Turística Española en 1995*, Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo, Madrid, págs. 231-241.
- FURIO BLASCO, E. (1996): *Economía, turismo y medio ambiente*, Tirant Lo Blanch y Universidad de Valencia, Valencia.
- GARCÍA NOVO, F. (1975): “El sistema de dunas de Doñana”, en *Periplo*, 17, págs. 20-23.
- GARCÍA NOVO, F. (1982): “Efectos ecológicos del equipamiento turístico”, en *Estudios Territoriales*, 5, Madrid, págs. 137-144.
- GDT-CONSULTORES DE TURISMO (1995): *Informe turístico sobre la provincia de Huelva*, Confederación de Empresarios de Andalucía y Federación Onubense de Empresarios, Huelva.
- GÓMEZ-LAMA LÓPEZ, M., PRIEGO DE MONTIANO, R., RECIO ESPEJO, J.M. y BERBEL VECINO, J. (1994): *Valoración ambiental de los campos de golf en Andalucía*, Departamento de Ecología de la Universidad de Córdoba y Federación Andaluza de Golf, Córdoba.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, A.M. y ESTEBAN TALAYA, A. (2000): *Valores y estilos de vida en el análisis de la demanda turística*, Fitur, Colección Investigación Turística, Madrid.
- GONZÁLEZ VÍLCHEZ, M. (1981): *Historia de la arquitectura inglesa en Huelva*, Universidad de Sevilla y Diputación Provincial de Huelva, Sevilla.
- GONZÁLEZ-GORDÓN, M. (1990): “De Coto de Doñana a Parque Nacional”, en *Doñana, Parque Nacional. La naturaleza en España*, Lunwerg e ICONA, Madrid, págs. 31-36.
- GONZÁLEZ ESCOBAR, J.L. (1989): *Los orígenes de Isla Cristina. El impulso pesquero*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- GRANADOS CABEZAS, V. y ROMÁN DEL RÍO, C. (1993). “Desarrollo sostenible en Doñana”, en *Revista de Estudios Regionales* n° 37, Universidades de Andalucía, págs. 167-204.
- GRANADOS CORONA, M. y OJEDA RIVERA, J.F. (dir. y coord.) (1993): *Intervenciones públicas en el litoral atlántico andaluz. Efectos territoriales*, Agencia del Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- GRANADOS CORONA, M. (1993): “El hombre en el origen de los paisajes litorales actuales”, en GRANADOS CORONA, M. y OJEDA RIVERA, J.F. (dir. y coord.): *Intervenciones públicas en el litoral atlántico andaluz. Efectos territoriales*, Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla, págs. 17-25.
- GREENPEACE ESPAÑA (Varios años): *Informe sobre la situación del litoral español. Destrucción a toda costa*, Campaña de Costas de Greenpeace, Madrid.
- HAMILTON, K. (2000): “Genuine saving as a sustainability indicator”, en *Paper 17*, The World Bank Environment Department.
- HILDENBRAND SCHEID, A. (1996): *Política de ordenación del territorio en Europa*, Colección Kora n° 8, Universidad de Sevilla y Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Sevilla.

- HILDENBRAND SCHEID, A. (2003): “La política territorial de la Junta de Andalucía (1982-2002). Análisis de su implementación, balance y propuestas para el futuro”, en *El Sistema Competencial de la Junta de Andalucía y su Desarrollo Efectivo*, Editorial Comares, Granada, págs. 373-407.
- ICONA (1990): *Doñana. Parque Nacional. La naturaleza en España*, Editorial Lunwerg, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Andalucía. Datos básicos*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Anuario estadístico de Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Encuesta de coyuntura turística de Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Encuesta de ocupación en acampamentos turísticos. Resultados de Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Encuesta de ocupación en alojamientos hoteleros. Resultados de Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Huelva. Datos básicos*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Municipios andaluces. Datos básicos*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA (Varios años): *Sistema de información multiterritorial de Andalucía (SIMA)*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2003): *Número Monográfico sobre Turismo residencial*, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (varios años): *Balance del turismo en España*, Secretaría General de Turismo, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (Varios años): *Movimientos turísticos en fronteras (Frontur)*, Secretaría General de Turismo, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (Varios años): *Movimientos turísticos de los españoles (Familitur)*, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (Varios años): *Encuesta de gasto turístico (Egatur)*, Secretaría General de Turismo, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (Varios años): *Balanza de pagos*, Secretaría General de Turismo, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2004): *Censos de Población y Viviendas. Resultados detallados y definitivos*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (Varios años): *Anuario estadístico de España*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (Varios años): *Encuesta de ocupación hotelera*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (Varios años): *Encuesta de ocupación en acampamentos turísticos*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (Varios años): *Encuesta de ocupación en apartamentos turísticos*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (Varios años): *Ingresos y pagos por turismo*, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid.
- IOANNIDES, D. y DEBAGGE, K. (1998): “Neo-fordism and flexible especialization in the travel industry”, en *The economic Geography of the tourist industry* (IOANNIDES, D. y DEBAGGE, K., eds.); Routledge, London, págs. 99-122
- IRIBAS SÁNCHEZ, J.M. (1991): “Oferta complementaria al turismo de sol y playa. El caso de Benidorm”, en MARCHENA GÓMEZ, F. y FOURNEAU, F. (directores): *Ordenación y Desarrollo del turismo en España y Francia*, Casa de Velázquez, Conseil Régional D’Aquitaine, Secretaría General de Turismo (MICT) e Instituto del Territorio y Urbanismo (MOPT), Madrid, págs. 83-90.
- IRIBAS SÁNCHEZ, J. M. (2001): “Benidorm triunfa por el alcohol, el baile y el sexo”, en *El País*, 6 de agosto de 2001.
- IRIBAS SÁNCHEZ, J. M. (2001): “El territorio en positivo”, en *El País*, 18 de enero de 2004.
- IRIBAS SÁNCHEZ, J. M. (2003): “Evolución de las rutinas del espacio: las diferentes tipologías turísticas”, en *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965*, Actas IV Congreso Fundación DOCOMOMO Ibérico, págs. 141-153.
- ISO-ALOHA, S. (1982): “Toward a social psychological theory of tourism motivation: a rejoinder”, en *Annals of tourism research*, vol. 9, num. 2, págs. 256-262.
- IVARS BIDAL, J. A. (2002): *La planificación turística de los espacios regionales*, Tesis doctoral, Departamento de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Alicante.
- IVARS BAIDAL, J.A. (2003): “Política local y gestión de espacios turísticos”, en *La geografía y la gestión del turismo*, Actas del VIII Coloquio del grupo de trabajo de Geografía del turismo, ocio y recreación, Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, págs. 17-55.
- IWAND, M. (2004): “Compartiendo responsabilidades y creando una nueva sensibilidad para el turismo sostenible”, ponencia en el *Diálogo sobre turismo, diversidad cultural y desarrollo sostenible*, Forum Barcelona 2004, documento inédito.
- JUAN MARTÍNEZ, F.; JESÚS PAULS, A. y SOLSONA MONZONES, J. (2003): “Las viviendas familiares y su uso turístico en la Comunidad Valenciana”, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 159-178.

- JUNTA DE ANDALUCÍA (1988): *Plan Rector de Uso y Gestión del Paraje Natural Marismas del Odiel*, Agencia de Medio Ambiente, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1992:1): *Dictamen sobre estrategias para el desarrollo socioeconómico sostenible del entorno de Doñana*, Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana, Presidencia de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1992:2): *Evaluación de los impactos de urbanización en el litoral de Huelva*, Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana, Presidencia de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- KELLER, P. (1995): “Real business and tourism development. Conceptual framework”, en *Mercado Inmobiliario y Desarrollo Turístico*, 45º Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos de Turismo (AIEST), Editions AIEST, St. Gall (Suiza), págs. 15-19.
- KRIPPENDORF, J. (1977): *Les devoreurs des paysages*, 24 Heures, Lausanne (1ª Ed. 1975).
- KRIPPENDORF, J. (1992): “Environmental impacts of tourism”, en *Tourism and the environment*, English Tourist Board, London, págs. 16-21.
- LAWS, E. (1995): *Tourist destination management*, Routledge, London.
- LLAUGUER ESPINAL, M. A. y SOCIAS FUSTER, M. (1990): “Las necesidades de infraestructura y equipamiento y la utilización temporal de la segunda residencia”, en *Coloquio Internacional sobre Desarrollos de Segunda Residencia* (4-7 de junio), United Nations Economic Commission For Europe, Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Govern Balear, págs. 201-214.
- LÓPEZ OLIVARES, D. (1998): *La ordenación y la planificación integrada de los recursos territoriales turísticos*, Publicaciones de la Universidad Jaume I de Castelló, Castellón.
- LÓPEZ OLIVARES, D.; ANTÓN CLAVÉ, S.; NAVARRO JURADO, E.; PERELLI DEL AMO, O. y SASTRE ALBERTI, F. (2005): “Cambios y transformaciones en el actual modelo turístico de España” en *Annals of Tourism Research en Español*, Vol.7, nº 2, Universitat de les Illes Balears, págs. 423-446.
- LÓPEZ PALOMEQUE, F. (1984): “La apropiación del espacio de montaña como resultado del proceso de creación de espacios de ocio. El caso del Valle de Arán (Pirineos-España)”, en *Aportación Española al XXV Congreso Geográfico Internacional*, Real Sociedad Geográfica Española, págs. 207-222.
- LÓPEZ PALOMEQUE, F. (1994): “Actividad turística y espacio geográfico en el umbral del siglo XXI”, en *Papers de Turisme*, nº 14-15, págs. 37-52.
- LÓPEZ PALOMEQUE, F. (1996): “Turismo de invierno y estaciones de esquí en el Pirineo catalán”, en *Investigaciones Geográficas*, 15, págs. 19-39.
- LÓPEZ PALOMEQUE, F. (1999:1): “Política turística y territorio en el escenario del cambio turístico”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 28, págs. 23-38.

- LÓPEZ PALOMEQUE, F. (1999:2): “Diez hipótesis sobre el turismo en España”, en *Profesor Joan Vilà Valentí: el seu mestratge en la geografia universitària*, Publicacions Universitat de Barcelona, Colecció Homenatges, págs. 1061-1076.
- LOZATO-GIOTART, J.P. (1990): *Geografía del turismo*, versión española de Jordi Soler Insa, Editorial Masson, Barcelona.
- LOZATO-GIOTART, J.P. (1991): *Mediterráneo y turismo*, versión española de Jordi Soler Insa, Editorial Masson, Barcelona.
- MARCHENA GÓMEZ, M. (coord.) (1992): *Ocio y turismo en los Parques Naturales andaluces*, Empresa Pública de Turismo de Andalucía, Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- MARCHENA GÓMEZ, M. (1994): “Un ejercicio prospectivo: de la industria del turismo fordista al ocio de producción flexible”, en *Papers de Turisme*, nº 14-15, Generalitat Valenciana, págs. 77-94.
- MARCHENA GÓMEZ, M. (coord.); VERA REBOLLO, F.; TABALES TABALES, A. y SANTOS PAVÓN, E. (1999): *Agenda para planificadores locales. Turismo sostenible y gestión municipal*, Organización Mundial del Turismo, Madrid.
- MARCHENA GÓMEZ, M.; SALINAS CHÁVEZ, E.; ROSABAL, P.; FERNÁNDEZ, B. y DORADO, Y. (1993): “Planificación y desarrollo del ecoturismo”, en *Estudios Turísticos* Nº 119-120, Secretaria General de Turismo, Madrid, págs. 39-58.
- MARCHENA GÓMEZ, M. y VERA REBOLLO, F. (1995): “Promoción inmobiliaria y configuración de la oferta turística”, en *Mercado Inmobiliario y Desarrollo Turístico*, 45º Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos de Turismo (AIEST), Editions AIEST, St. Gall (Suiza), págs. 29-51.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (1986): *La agricultura onubense*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla, Sevilla.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (1992): “El transporte aéreo en la provincia de Huelva. Un sector estratégico para el desarrollo provincial”, en *Huelva en su historia 4. Territorio, población, economía, sociedad*, Diputación de Huelva, Consejería de Educación de la Junta de Andalucía y El Monte Caja de Ahorros de Sevilla y Huelva, Huelva, págs. 105-118.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. et al. (1995): *Los pueblos de Huelva*, Huelva Información, Huelva.
- MÁRQUEZ FERNÁNDEZ, D. (1987): *Transformaciones recientes de la agricultura en la costa atlántica andaluza*, Cuadernos del Instituto de Desarrollo Regional, 15, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- MÁRQUEZ PÉREZ, J.M. (2003): “El papel del ICES en el apoyo a la internacionalización del sector inmobiliario turístico”, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 33-44.
- MATEU I LLADRÓ, J. (2003): “Turismo residencial y dispersión urbana en Mallorca (Islas Baleares). Un ensayo metodológico en el municipio de Pollensa”, en *Estudios Turísticos*

- nº 155-156, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 197-218.
- MATHIESON, A. y WALL, G. (1986): *Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales*, Trillas, Mexico.
- MAZARS TURISMO (2002): *Aproximación al turismo residencial*, Fitur 2002, IFEMA Feria de Madrid, Madrid.
- MEDINA VILALLONGA, R. (1975): *Memorias de una vida. Luis de Medina y Garvey (1870-1952)*, Gráficas Sevillanas S.A., Sevilla.
- MENANTEAU, L. (1984): “Evolución histórica y consecuencias morfológicas de la intervención humana en las zonas húmedas: el caso de las marismas de Guadalquivir”, en *Las zonas húmedas en Andalucía*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, págs. 43-76.
- MENANTEAU, L. y CLEMENTE SALAS, L. (1977): “Variaciones de la influencia marina y su incidencia en la transformación del paisaje aluvial del delta del Guadalquivir durante los últimos milenios”, en *Actas de la II Reunión Nacional del Grupo Español de Trabajo sobre el Cuaternario*, Huesca, págs. 167-176.
- MENANTEAU, L. y MARTÍN VICENTE, A. (1983): “Medio Ambiente y turismo. Ejemplo de la Costa de la Luz (Andalucía atlántica)”, en *Turismo y Desarrollo Regional en Andalucía*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla, 24, Sevilla, págs. 317-380.
- MENÉNDEZ REXACH, A. (1991): “La nueva Ley de Costas: el dominio público como régimen jurídico de especial protección”, en MARCHENA, M. y FOURNEAU, F. (dirs): *Ordenación y Desarrollo del turismo en España y Francia*, Casa de Velázquez, Conseil Régional D’Aquitaine, Secretaría General de Turismo (MICT) e Instituto del Territorio y Urbanismo (MOPT), Madrid, págs. 39-49.
- MILLER, G (2001): “The development of indicators for sustainable tourism: results of a Delphi survey of tourism researchers”, en *Tourism Management*, 22, págs. 351-362.
- MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (1995 y 2000): *Encuesta sobre infraestructuras y equipamientos locales*, Madrid.
- MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (2001): *Explotación de la encuesta sobre infraestructuras y equipamientos locales*, Secretaría General Técnica, Madrid.
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A (1997): *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral. Volumen Ayamonte-Ría de Huelva*, Secretaría General de Turismo, Turismo Andaluz S.A. y Prointec-Planta S.A., Sevilla.
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA y TURISMO ANDALUZ S.A. (1997): *Los factores limitantes, actual o potencialmente, al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral. Volumen Palos de la Frontera-Desembocadura del Guadalquivir*, Secretaría General de Turismo, Turismo Andaluz S.A. y Prointec-Planta S.A., Sevilla.
- MINISTERIO DE ECONOMÍA, CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE y AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA (2000): *Plan de dinamización turística de Isla Cristina*.

- MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (Varios años): *Guía oficial de hoteles de España*, Turespaña, Madrid.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (Varios años): *Guía oficial de campings de España*, Turespaña, Madrid.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO (Varios años): *Guía profesional de hoteles de España*, Turespaña, Madrid.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1965): *Proyecto de promoción turística de la Costa de Huelva*, Madrid.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2002): “Saneamiento y depuración de las aguas en España. Aplicación de la Directiva 91/271/CEE, sobre depuración de aguas residuales urbanas”, en *Ambienta* n° 15, separata (octubre 2002), Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, Madrid, págs. 1-23.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2004): *Guía de Playas Españolas*, publicación electrónica: http://www.mma.es/costas/guia_playas/Portada.htm.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA (2004): *Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Doñana*, publicación electrónica: www.juntadeandalucia.es/medioambiente
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1993): *Plan director de infraestructuras 1993-2007*, Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial, Madrid.
- MINISTERIO DE VIVIENDA (Varios años): *Estadísticas sobre vivienda libre. Viviendas iniciadas y viviendas terminadas*, Madrid.
- MIOSSEC, J. M. (1976): *Elements pour une theorie de l'espace touristique*, Centre des Hautes Etudes Touristiques, Université de Droit, d'Economie et des Sciences, Aix-en-Marseille.
- MONFORT MIR, V.; MORANT MORA, A. e IVARS BAIDAL, J. (1996): “La demanda turística”, en *Introducción a la economía del turismo en España*, Editorial Civitas, Madrid, págs. 69-101.
- MOREIRA MADUEÑO, J.M. et al. (1991): “Cartografía y estadística de cultivos en riego en el entorno de Doñana mediante integración de SIG y clasificación de imágenes Landsat TM”, en *Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Teledetección*, págs. 276-286.
- MULERO MENDIGORRI, A. (1999): *Introducción al medio ambiente en España*, Editorial Ariel, Barcelona.
- MUÑOZ OÑATE, F. (1994): *Marketing turístico*, Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid.
- MUÑOZ-PÉREZ, J.J. et al. (2001): “Cost of beach maintenance in the Gulf of Cádiz (SW Spain)”, en *Coastal Engineering*, 42, págs. 143-153.
- MVRDV (2000): *Costa Ibérica. Upbeat to the leisure city*, Winy Maas, Jacob van Rijs and ESARQ eds., Editorial Actar, Barcelona.
- NARVÁEZ, D. (2006): “El deporte inmobiliario”, en *Verde y con sol: golf. Especial golf*, Suplemento especial de El País, Madrid, págs. 6-8.

- NAVALÓN GARCÍA, R. (1995): *Planeamiento urbano y turismo residencial en los municipios litorales de Alicante*, Institut de Cultura Juan Gilbert (CEC de la Generalitat Valenciana), Valencia.
- NAVALÓN GARCÍA, R. (1999): “Características del espacio turístico residencial del litoral valenciano”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Cambio turístico y procesos territoriales*, págs. 161-177.
- NAVARRO JURADO, E. (2003): *¿Puede seguir creciendo la costa del sol? Indicadores de saturación de un destino turístico*, Diputación Provincial de Málaga, Málaga.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*, Ministerio de Medio Ambiente, Fundación Biodiversidad y Fundación Universidad de Alcalá, OSE, Madrid.
- OJEDA AMOR, J. y ROMÁN RODRÍGUEZ, M.V. (2002): “Los clientes grupo ante la oferta complementaria en los destinos de sol y playa”, en *Memoria del IV Congreso Andaluz de Turismo*, Concierto de Cámaras de Comercio de Andalucía y Junta de Andalucía, Sevilla, págs. 355-367.
- OJEDA RIVERA, J.F. (1986): “Conservación o desarrollo. La creación y abuso de un falso dilema en torno a Doñana y su comarca”, en *I Jornadas técnicas sobre el PDTC de Doñana y su entorno*, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, El Rocío.
- OJEDA RIVERA, J.F. (1987): *Organización del territorio en Doñana y su entorno próximo (Almonte). Siglos XVIII-XX*, ICONA, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid.
- OJEDA RIVERA, J.F. (1992): “Políticas forestales y medio ambiente en Doñana y su entorno”, en *Agricultura y Sociedad*, 65, págs. 303-357.
- OJEDA RIVERA, J.F. (1993): *Doñana. Esperando a Godot*, Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- OJEDA RIVERA, J.F.; ALONSO, M. y RUBIO GARCÍA, J.C. (1993): “El litoral atlántico andaluz: espacio de frontera”, en GRANADOS CORONA y OJEDA RIVERA (dir. y coord.): *Intervenciones públicas en el litoral atlántico andaluz. Efectos territoriales*, Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Sevilla, págs. 13-17.
- OJEDA ZÚJAR, J. (1988:1): *Aplicaciones de la teledetección espacial a la dinámica litoral (Huelva): geomorfología y ordenación del litoral*, Tesis Doctoral, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Sevilla.
- OJEDA ZÚJAR, J. (1988:2): “Peculiaridades morfodinámicas de la fachada ibérica del Golfo de Cádiz: geomorfología litoral”, en *Revista de Estudios Andaluces*, 10, págs. 53-68.
- OJEDA ZÚJAR, J. (1989): “La dinámica litoral reciente de la costa occidental de Andalucía”, en *El Cuaternario en Andalucía*, AEQUA Monografías 1, págs. 123-132.
- OJEDA ZÚJAR, J. y BORGNIET, L. (1998): *Evolución morfodinámica del sistema de dunas de Isla Cristina*, investigación realizada en la Universidad de Sevilla, documento inédito.

- ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS (1988): *Nuestro futuro común*, Comisión Mundial sobre el medio ambiente y el desarrollo, editado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS (1993): *Conferencia de Naciones Unidas sobre medio ambiente y desarrollo*, New York United Nations, Department of Public Information.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (1995): *Carta de turismo sostenible*, I Conferencia Mundial de Turismo Sostenible, Servicio de Publicaciones de la OMT, Madrid.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (1996): *Agenda 21 para la industria de los viajes y el turismo*, Servicio de Publicaciones de la OMT, Madrid.
- ORTEGA MARTÍNEZ, E. (1992): “La economía del golf: su evolución en el mundo y en España”, en *Estudios Turísticos* N° 114, Secretaría General de Turismo (MEH), Madrid, págs. 19-40.
- PANIZA PRADOS, J.L. (2005): *La percepción social del golf en Andalucía*, Tesis doctoral, Universidad de Granada, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, Sevilla.
- PEARCE, D. G. (1995): *Tourism today: a geographical analysis*, Longman Scientific and Technical, 2nd. imp., London.
- PEARCE, D. G. y BUTLER, R. W. (1991): *Fundamentals of tourism motivation*, Routledge, Londres.
- PEARCE, D.G. y BUTLER, R. W. (1999): *Contemporary issues in tourism development*, International Academy for the Study of Tourism, Routledge, London.
- PEARCE, P. L. (1988): *The Ulysses factor: evaluating visitors in tourist settings*, Springer-Verlag, Nueva York.
- PEARCE, P. L. (1993): “Fundamentals of tourism motivation”, en PEARCE, D.G. y BUTLER, R.W. (eds.): *Tourism Research. Critiques and Challenges*, Routledge and Kegan Paul, London, págs. 85-105.
- PEDREGAL MATEOS, B. (2003): *Población y planificación hidrológica. Análisis internacional comparado de los contenidos sociodemográficos de la planificación hidrológica*, Tesis doctoral, Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Sevilla.
- PEDREÑO MUÑOZ, A. (dir.) et al. (1996): *Introducción a la economía del turismo en España*, Editorial Civitas, Colección Economía, Madrid.
- PELLEJERO MARTÍNEZ, C. (dir.) et al. (1999): *Historia de la economía del turismo en España*, Editorial Civitas, Biblioteca Civitas de Economía y Empresa, Madrid.
- PEÑALBA SEDÓ, L. (1995): “Apartamentos turísticos y desarrollo inmobiliario”, en *Mercado Inmobiliario y Desarrollo Turístico*, 45° Congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos de Turismo (AIEST), Editions AIEST, St. Gall (Suiza), págs. 233-239.
- PEÑALBA SEDÓ, L. (1997): “La alegría de los apartamentos turísticos”, en *La actividad Turística Española en 1995*, Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo, Madrid, págs. 89-91.

- PERELLI DEL AMO, O. (2002): "Ordenación territorial y turismo", en *Un nuevo escenario para el turismo*, Revista Economistas nº 92, Colegio de Economistas de Madrid, págs. 55-66.
- PÉREZ, F.J. (2006): "En busca de un golf menos sediento", en *Verde y con sol: golf. Especial golf*, Suplemento especial de El País, Madrid, págs. 4-5.
- PLOG, S. C. (1974): "Why destination areas rise and fall in popularity?", en *The Cornell Quarterly*, vol. 14, num. 4, págs. 55-58.
- PLOG, S. C. (1987): "Understanding psychographics in tourism research", en *Travel tourism and hospitality research* (RITCHIE y GOELDNER, eds.), Wiley, Nueva York, págs. 203-214.
- PRADOS PÉREZ, E. (1999): "El turismo de golf como elemento de diversificación y diferenciación del negocio hotelero", en *Gestión de Hoteles* nº 4, julio-agosto 1999, Madrid, págs. 38-45.
- PRATS PALAZUELO, F. (1995): "Turismo y áreas protegidas del litoral. El caso de Lanzarote", en *¿España, un país turísticamente avanzado?*, I Congreso de la AECIT, Marbella 1994, Instituto de Estudios Turísticos y AECIT, Madrid, págs. 145-168.
- PRATS PALAZUELO, F. (2003:1): "Crisis y revisión del modelo turístico en el litoral español", en *El País*, 21 de junio de 2003.
- PRATS PALAZUELO, F. (2003:2): "Turismo y sostenibilidad en el litoral", conferencia pronunciada en el Foro Doñana de la de la Empresa Sostenible, Fundación Doñana 21, Almonte 23 de noviembre de 2003, documento inédito.
- PRATS PALAZUELO, F. (2005): "Notas de trajo en torno al litoral, el turismo y la oferta de alojamiento reglado y no reglado en Andalucía", en *Boletín ciudades para un futuro más sostenible nº 29*, revista electrónica: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n29>, ETSA Universidad Politécnica de Madrid y Ministerio de la Vivienda.
- PRATS PALAZUELO, F. (2006:1): "S.O.S. en el litoral español", en *Boletín ciudades para un futuro más sostenible nº 34*, revista electrónica: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n34>, ETSA Universidad Politécnica de Madrid y Ministerio de la Vivienda.
- PRATS PALAZUELO, F. (2006:2): "Desgobierno en el litoral", en *El País*, 5 de febrero de 2006.
- PRATS PALAZUELO, F. y CUBILLO RICO, I. (2003): "Turismo y Sostenibilidad", Número Monográfico de la revista *A Distancia*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, págs. 6-10.
- PRESTLEY, G-K y SABÍ I BONASTRE, J. (1995): "Una modalidad turística en auge: el golf", en *La Formació, la rehabilitació i les noves modalitats turístiques. III Jornades de Geografia del Turisme*, Palma de Mallorca 28-30 de octubre de 1993, Servicio de Publicaciones de la Universidad de las Islas Baleares, págs. 255-266.
- PRIEGO DE MONTIANO, R.; GÓMEZ-LAMA LÓPEZ, M. y RECIO ESPEJO, J.M.(2006): *Libro blanco del golf en Andalucía. El golf y su entorno en Andalucía*, Federación Andaluza de Golf y Fundación Cajamar, Almería.

- QUERO CASTANYS, D. (1993): “Sector inmobiliario y turismo: otra práctica de la urbanización y la promoción turística”, en MARCHENA, M., FOURNEAU, F. y GRANADOS, V. (editores): *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga, Sevilla, págs. 159-169.
- RAYA MELLADO, P. (1994): “El turismo residencial en Andalucía”, en *Revista Boletín Económico de Andalucía nº 17*, Junta de Andalucía, Sevilla.
- RAYA MELLADO, P. (2003): “El turismo residencial en el litoral andaluz”, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 179-196.
- REQUEJO LIBERAL, J. (2001): “Una OPA sobre el litoral andaluz”, en *El País*, 30 de noviembre de 2001.
- REQUEJO LIBERAL, J. (2002): “La segunda residencia lanza una OPA sobre el litoral andaluz: una grave amenaza sobre el modelo de ordenación territorial para el litoral”, en *Ordenación del territorio, política regional, medio ambiente y urbanismo*, III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio, Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio, FUNDICOT, Madrid, págs. 527-532.
- REQUEJO LIBERAL, J. (2005): “El tsunami de los climáticos”, en *El País*, 20 de diciembre de 2005.
- REYES SANTANA, M. (1987): “Itinerarios educativos en el Paraje Natural de las Marismas del Odiel”, en *II Jornadas de Educación Ambiental. Volumen II*, ICONA-MOPT, Madrid.
- REYES SANTANA, M. (1991): Paraje Natural Marismas del Odiel. Itinerarios didácticos, Consejería de Cultura y Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla.
- REYES SANTANA, M. (1992): *Las grandes unidades ambientales de la provincia de Huelva*, Curso de Perfeccionamiento del Centro de Profesores de Huelva, Huelva (sin publicar).
- REYES SANTANA, M. (1997): *El litoral onubense: unidades ambientales y recursos para la educación ambiental*, Mancomunidad de Islantilla, Consjería de Medio Ambiente y Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, Huelva.
- ROCHAT, S. (1993): *Evolution geomorphodynamique recente de la fleche littorale du “El Rompido” (1980-1991)*, Memoria de Licenciatura Universidad de Sevilla y Université Joseph Fourier de Grenoble.
- RODRÍGUEZ-SALMONES CABEZA, N.; ARANDA PALMERO, E. y GARRIDO GONZÁLEZ, B. (2003): “El alojamiento turístico privado en el contexto del sistema de estadísticas de turismo”, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 7-32.
- ROS TONDA, J. (2003): “Aproximación al turismo residencial español”, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 71-86.

- RUBIO GARCÍA, J.C. (1985:1): *Ecología de las marismas del Odiel*, Tesis Doctoral, Universidad de Sevilla.
- RUBIO GARCÍA, J.C. (1985:2): *Importancia ecológica de la flecha litoral de El Rompido-Nueva Umbria*, Departamento de Ecología de la Universidad de Sevilla.
- RUBIO GARCÍA, J.C. (1987): *La naturaleza en Huelva. Una aproximación a la ecología de los principales ecosistemas de Huelva*, Diputación Provincial de Huelva y Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Huelva.
- RUBIO GARCÍA, J.C. y FIGUEROA CLEMENTE, M.E. (1983): “Medio físico, vegetación y evolución de las marismas de los ríos Tinto y Odiel”, en *Estudios Territoriales*, 9, Sevilla, págs. 59-86.
- RUBIO RECIO, J.M. (1993): “Reflexiones personales sobre el pasado, presente y futuro del Parque Nacional de Doñana y su entorno”, en *Revista de Estudios Andaluces*, 19, págs. 53-66.
- RULLÁN SALAMANCA, O. (1999): “Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares”, en *Estudios Geográficos*, nº 236, págs. 403-442.
- RULLÁN SALAMANCA, O. (2004): “Las huellas territoriales del deterioro ecológico. El trasfondo oculto de la explosión turística en Baleares”, en *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 9, págs. 181-204.
- SANCHO ROYO et al. (1981): *Unidades ambientales del litoral atlántico andaluz*, Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, MOPU, Madrid.
- SANTOS PAVÓN, E. (1999): *La actividad turística en la costa occidental de Huelva. Estructuración sectorial y sostenibilidad territorial*, Estudios Técnicos de la Provincia de Huelva, Patronato Provincial de Turismo, Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1978): *Estudio de planificación turística de los municipios costeros de Huelva* (8 tomos), Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas e INITEC, Madrid.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1989): *Evaluación y consecuencias de la oferta extralegal en la industria turística española*, IET y Consultur, Madrid.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1994): *Técnicas de evaluación del potencial turístico*, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de (MCT), Madrid.
- SERRANO RODRÍGUEZ, A. (2002): “¿Realmente sostenible?”, en *El País*, 28 de julio de 2002.
- SERRANO RODRÍGUEZ, A. (2002): “Hacia un desarrollo territorial más sostenible: ¿una nueva forma de planificación?”, en *Ordenación del territorio, política regional, medio ambiente y urbanismo*, III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio, Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio, FUNDICOT, Madrid, págs. 173-200.
- SERVICIO DE ESTUDIOS DE LA CAIXA (Varios años): *Anuario económico de España*, Colección Estudios Económicos, Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona, Barcelona.
- SHAW, G. y WILLIAMS, A.M. (1994): *Critical issues in tourism. A geographical perspective*, Blackwell, Oxford.

- SOCIAS CAMACHO, J.M. (2001): *La ordenación de las zonas turísticas litorales*, Instituto Pascual Madoz, Universidad Carlos III, Madrid.
- TEJADA TEJADA, M. (2000): *Capacidad de carga turística. Un modelo de los efectos territoriales y ambientales del uso turístico en el litoral. Caso de estudio de la playa de Isla Canela, Ayamonte (Huelva)*, Trabajo de Investigación inédito, Universidad de Sevilla.
- TAMAMES GÓMEZ, R. (1992): *Introducción a la economía española* (20ª edición), Alianza Editorial, Madrid, 603 págs.
- TORRES ALFOSEA, F.J. (1997): *Ordenación del litoral en la Costa Blanca*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante.
- TORRES BERNIER, E. (2003): “El turismo residenciado y sus efectos en los destinos turísticos”, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 45-70.
- URRI, J. (1990): *The tourist gaze*, Sage Publications, London.
- VALENZUELA RUBIO, M. (1984): “El uso recreativo de los espacios naturales de calidad (una reflexión sobre el caso español)”, en *Estudios Turísticos*, 84, págs. 3-14.
- VALENZUELA RUBIO, M. (1988): “La residencia secundaria. Mito social y conflicto urbanístico en los espacios turísticos recreativos”, en *Urbanismo COAM N° 4*, Madrid, págs. 71-83.
- VALENZUELA RUBIO, M. (1989): “Paisaje y recreación de los espacios periurbanos”, en *Seminario sobre el Paisaje*, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Sevilla, págs. 114-121.
- VALENZUELA RUBIO, M. (1990): “Turismo contra medio natural: reducción y deterioro de las zonas húmedas en el litoral turístico español”, en *Conferencia Mundial sobre Desarrollo del Turismo y el Medio Ambiente*, Gobierno de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, págs. 190-203.
- VALLEJO VILLALTA, I.; CAMARILLO NARANJO, J.M. y PITA LÓPEZ, M.F. (2003): “Riesgos y problemas ambientales en Andalucía”, en *Geografía de Andalucía*, cap. 19, Editorial Ariel, Barcelona, págs. 753-776.
- VANNEY, J.R. y MENANTEAU, L. (1979): *Types de reliefs littoraux et dunaires en Basse Andalousie (de la ría de Huelva à l'embouchure du Guadalquivir)*, Publicaciones de la Casa de Velázquez, 15, págs. 3-52.
- VARELA MERINO, B.; LÓPEZ LAGO, A. y MARTÍNEZ SERRANO, F. (2003): “Primeras aproximaciones al estudio estadístico del alojamiento privado con fines turísticos desde una perspectiva de oferta”, en *Estudios Turísticos nº 155-156*, Número Monográfico sobre Turismo Residencial, Instituto de Estudios Turísticos, Ministerio de Economía, Madrid, págs. 87-112.
- VARGAS SÁNCHEZ, A.; VACA ACOSTA, R.M. y GARCÍA DE SOTO CAMACHO, E. (2004): “Turismo y gestión medioambiental. Diagnóstico de los campos de golf de la provincia de Huelva”, en *VI Seminario Hispano-Luso de Economía Empresarial*, Huelva, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, págs. 22.

- VERA REBOLLO, J.F. (1987): *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Alicante.
- VERA REBOLLO, J.F. (1990): “Turismo y territorio en el litoral mediterráneo español”, en *Estudios Territoriales*, 32, págs. 81-110.
- VERA REBOLLO, J.F. (1991): “La oferta complementaria en el turismo de sol y playa: una respuesta al agotamiento del modelo masivo de la Costa Blanca”, en *Ordenación y desarrollo del turismo en España y en Francia*, FOURNEAU, F. y MARCHENA, M. (dirs.), Casa de Velázquez, Conseil Regional d’Aquitaine, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid, págs. 91-99.
- VERA REBOLLO, J.F. (1993): “Territorio, turismo y medio ambiente”, en MARCHENA, M., FOURNEAU, F. y GRANADOS, V. (editores): *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*, Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga, Sevilla, págs. 139-149.
- VERA REBOLLO, J.F. (1994): “El modelo turístico del mediterráneo español: agotamiento y estrategias de restructuración”, en *Papers de Turisme*, 14-15, págs. 131-148.
- VERA REBOLLO, J.F. (1997): “Turismo, territorio y medio ambiente: hacia un modelo sostenible”, conferencia dictada en el *Seminario de Turismo y Ordenación del Territorio*, organizado por el Aula de Geografía, Turismo y Territorio del Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 24 de enero de 1997 (sin publicar).
- VERA REBOLLO, J.F. (2005:1): “El auge de la función residencial en destinos turísticos del litoral mediterráneo: entre el crecimiento y la renovación”, en *Papers de Turisme* 37-38, Consellería de Turisme de la Generalitat Valenciana, Valencia, págs. 95-114.
- VERA REBOLLO, J.F. (2005:2): “Náutica de recreo y turismo: aspectos medioambientales. Una aproximación desde la situación de la Comunidad Valenciana”, en *Salud, deporte y turismo*, 7º Congreso de Turismo Universidad y Empresa, Tirant Lo Blanc, Valencia, págs. 33-61.
- VERA REBOLLO, J.F.; CASADO DÍAZ, J.M. y RAMÓN RODRÍGUEZ, A. (2004): “Consideraciones sobre el impacto del Plan Hidrológico Nacional en el sector turístico de la provincia de Alicante”, en *Repercusiones socioeconómicas del Plan Hidrológico Nacional en la provincia de Alicante*, Instituto del Agua y del Medio Ambiente de la Universidad de Alicante y Confederación Empresarial de la Provincia de Alicante, Alicante, págs. 205-268.
- VERA REBOLLO, J.F.; IVARS BAIDAL, J.A. et al. (2001): *Planificación y gestión del desarrollo turístico sostenible: propuesta para la creación de un sistema de indicadores*, documentos de trabajo del Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante, Alicante.
- VERA REBOLLO, J.F. (coord.); LÓPEZ PALOMEQUE, F.; MARCHENA GÓMEZ, M. y ANTÓN CLAVÉ, S. (1997): *Análisis territorial del turismo*, Ariel Geografía, Barcelona.
- VERA REBOLLO, J.F. y MARCHENA GÓMEZ, M. (1996): “El modelo turístico español: perspectiva económica y territorial”, en PEDREÑO (dir.) y MONFORT (coord.): *Introducción a la economía del turismo en España*, Editorial Civitas, Madrid, págs. 327-364.

- VERA REBOLLO, J.F. y TORRES ALFOSEA, F.J. (1999): “Peculiaridades y tendencias en el gasto turístico del agua”, en *Los usos del agua en España*, Caja de Ahorros del Mediterráneo e Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante, Alicante, págs. 161-202.
- VILLA DÍAZ, A. (1991): “Doñana y el conflicto de intereses”, en *Borrador*, núm. 7-8, Huelva.
- VILLAR LAMA, A. (2006): *Dinamismo de los paisajes andaluces y proceso de urbanización. Los campos de golf*, trabajo de investigación de doctorado, Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Sevilla, ejemplar no publicado.
- VV.AA.(1998): *Aerogüía del litoral. Andalucía occidental*, Colección Aerogüías, Editorial Planeta, Barcelona.
- VV.AA. (2006): *Verde y con sol: golf. Especial golf*, Suplemento especial de El País, Madrid.
- VV.AA. (2006): *Manifiesto por una nueva cultura del territorio*, Colegio de Geógrafos, <http://www.geografos.org>
- WANKO, C. (2000): *Les représentations touristiques de Doñana (Andalousie)*, Mémoire de Maîtrise de Géographie, Université d’Avignon et des Pays de Vaucluse y Universidad de Sevilla.
- WILLIAMS, A. (1999): “Tourism and the environment: sustainability and economic restructuring”, en *Sustainable tourism: a geographical perspective* (WILLIAMS, A. y SHAW, G., eds.), Longman, Essex, Reino Unido, págs. 49-59.
- WILLIAMS, A. y MONTANARI, A. (1995) : “**Introduction tourism and economic restructuring in Europe**”, en *European Tourism: Regions, Spaces and Restructuring* (MONTANARI, A. y WILLIAMS, A., eds.), John Willey and Sons Ltd., Chichester, págs. 1-15.
- ZOIDO NARANJO, F. (1992): *Geografía y planificación física*, documento inédito.
- ZOIDO NARANJO, F. (1998): “Geografía y ordenación del territorio”, en *Íber, Didáctica de las ciencias sociales nº 16, Nuevas fronteras de los contenidos geográficos*, Barcelona, págs. 19-31.

2. INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO

- AYUNTAMIENTO DE ALMONTE (1985): Plan General de Ordenación Urbana de Almonte.
- AYUNTAMIENTO DE ALMONTE (2005): Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Almonte. Documento con aprobación provisional.
- AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE (1962): Plan General de Ordenación Urbana de Ayamonte.
- AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE (1995): Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Ayamonte.
- AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE (1995): Plan de Ordenación Urbana de Isla Canela. Documento anexo a las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Ayamonte.

- AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE (2002): Plan Parcial Sector nº 1, Puente Esuri.
- AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE (2005): Plan General Municipal de Ayamonte. Documento de Avance.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (1979): Delimitación de Suelo Urbano de Cartaya.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (1993): Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Cartaya.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (1994): Plan Especial de Reforma Interior de El Rompido.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (1995): Plan Especial de Reforma Interior de El Rompido.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (1998): Plan Especial del Puerto de El Rompido.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (2000): Plan Especial de Reforma Interior de El Rompido UE-RC-1.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (2000): Plan Especial de Reforma Interior de El Rompido UE-RC-2.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (2002): Plan Especial del Complejo Deportivo de El Rompido.
- AYUNTAMIENTO DE CARTAYA (2005). Plan General Municipal de Cartaya. Documento con aprobación inicial.
- AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA (1968): Plan Parcial de Urbasur.
- AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA (1979). Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina.
- AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA (1987): Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina.
- AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA (1993): Plan Especial de Reforma Interior de Urbasur.
- AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA (2005): Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Isla Cristina. Documento de Avance.
- AYUNTAMIENTO DE LEPE (1966): Plan General de Ordenación Urbana de La Antilla.
- AYUNTAMIENTO DE LEPE (1970): Plan General de Ordenación Urbana de La Antilla.
- AYUNTAMIENTO DE LEPE (1987): Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Lepe.
- AYUNTAMIENTO DE LEPE (1990): Plan Especial de Reforma Interior de La Antilla.
- AYUNTAMIENTO DE LEPE (1991): Plan Especial de Reforma Interior de La Antilla.
- AYUNTAMIENTO DE LEPE (1995): Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Lepe.

- AYUNTAMIENTO DE LEPE (2005): Plan General Municipal de Lepe. Documento con aprobación provisional.
- AYUNTAMIENTO DE LEPE y AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA (1989): Plan Parcial nº 1 de Islantilla.
- AYUNTAMIENTO DE MOGUER (1970): Plan General de Ordenación Urbana de Moguer.
- AYUNTAMIENTO DE MOGUER (1992): Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Moguer.
- AYUNTAMIENTO DE MOGUER y AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA (2002): Plan de Ordenación de Mazagón.
- AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA (1971): Plan General de Ordenación Urbana de Palos de la Frontera.
- AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA (1985): Plan General de Ordenación Urbana de Palos de la Frontera.
- AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA (1995): Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Palos de la Frontera.
- AYUNTAMIENTO DE PUNTA UMBRÍA (1984): Delimitación de Suelo Urbano de Punta Umbría.
- AYUNTAMIENTO DE PUNTA UMBRÍA (1991): Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano de Punta Umbría.
- AYUNTAMIENTO DE PUNTA UMBRÍA (2005): Plan General Municipal de Punta Umbría. Documento de Avance.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1966): Plan de Ordenación Urbana del CITN de Isla Canela.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1966): Plan de Ordenación Urbana de la Playa de Doñana. CITN de Torre de la Higuera-Matalascañas.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1967): Plan de Ordenación Urbana del CITN de El Portil.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1970): Esquema Director de Ordenación del Entorno de Huelva.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1970): Plan de Ordenación Urbana del CITN de Mazagón.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1970): Plan General de Ordenación Urbana de la Costa entre Punta Umbría y Cartaya.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1972): Revisión del Plan Parcial de Ordenación del CITN de Isla Canela.
- MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1974): Revisión de la 1ª Fase del Plan Parcial del CITN de Matalascañas.

MINISTERIO DE INFORMACIÓN Y TURISMO (1976). Revisión del Plan Parcial de Ordenación del CITN de El Portil.

3. LEGISLACIÓN

Decreto 4297/1964 del Ministerio de Información y Turismo, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional.

Decreto 3834/1965 del Ministerio de Información y Turismo, de 23 de diciembre, de Promoción Turística de la Costa de Huelva.

Decreto 2482//1974, de 9 de agosto, sobre Medidas de Ordenación de la Oferta Turística.

Decreto 110/1986 de la Junta de Andalucía, de 18 de junio, de Ordenación y Clasificación de Establecimientos hoteleros.

Decreto 154/1987 de la Junta de Andalucía, de 3 de junio, sobre Ordenación y Clasificación de los Campamentos de Turismo de Andalucía.

Decreto 14/1990 de la Junta de Andalucía, de 30 de enero, sobre Requisitos Mínimos de Infraestructura de los Establecimientos Hoteleros y Apartamentos Turísticos.

Decreto 15/1990 de la Junta de Andalucía, de 30 de enero, por el que se crea y regula la organización y el funcionamiento del Registro de Empresas y Actividades Turísticas.

Decreto 116/1998, de 9 de junio, por el que se regulan las medidas excepcionales para la adquisición por la Administración de la Junta de Andalucía de tierras de titularidad privada afectadas por la rotura de la balsa de decantación de la mina propiedad de Bolidén Apirsa S.L., en el término municipal de Aznalcollar, Sevilla.

Decreto 164/2003 de la Junta de Andalucía, de 17 de junio, de Ordenación de Campamentos de Turismo.

Decreto 340/2003 de la Junta de Andalucía, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Plan General de Turismo de Andalucía.

Decreto 47/2004 de la Junta de Andalucía, de 10 de febrero, de Establecimientos Hoteleros.

Directiva Comunitaria 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

Directiva Comunitaria 91/271/CEE, de 21 de mayo de 1991, sobre tratamiento de aguas residuales urbanas.

Ley de 12 de mayo de 1956, de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Ley 197/1963, de 28 de diciembre, de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional.

Ley 19/1975, de 2 de mayo de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Ley 91/1978, de 28 de diciembre, del Parque Nacional de Doñana.

- Ley 6/1986, de 5 de mayo, sobre Determinación y Previsión de Tarifas y Cánones en Puertos e Instalaciones Portuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 8/1988, de 25 de junio, de Puertos Deportivos de Andalucía.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y la Fauna Silvestres.
- Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, y se establecen medidas adicionales para su protección.
- Ley 8/1990, de 25 de julio, de Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo.
- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.
- Ley 1/1997, de 18 de junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana en Andalucía, con los preceptos en vigor del Texto Refundido de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana de 1992.
- Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones.
- Ley 11/1998, de 28 de diciembre, por la que se aprueban medidas en materia de expropiación forzosa.
- Ley 5/1999, de 8 de abril, de Evaluación del Impacto Ambiental.
- Ley 12/1999, de 15 de diciembre, de Turismo de Andalucía.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
- Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes.
- Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo.
- Orden del Ministerio de Información y Turismo, de 26 de enero de 1965, por la que se inscribe en el Registro de Denominaciones Geoturísticas la Denominación “Costa de la Luz”.
- Orden del Ministerio de Información y Turismo, de 27 de marzo de 1965, por la que se conceden Beneficios Fiscales a Industrias de Interés Preferente y a Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional.
- Orden del Ministerio de Información y Turismo, de 17 de enero de 1967, por la que se aprueba la Ordenación de los Apartamentos, Bungalows y otros Alojamientos de Carácter Turístico, modificada por las de 12 de febrero de 1972 y 14 de marzo de 1975.
- Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de 25 de junio de 1985, por la que se acuerda la entrada en vigor de las Normas Subsidiarias Municipales y Complementarias en Suelo No Urbanizable de la Provincia de Huelva.

- Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, desarrollada por los Reglamentos de Planeamiento, Gestión y Disciplina Urbanística de 1978.
- Real Decreto 698/1979, de 13 de febrero, y Real Decreto 3585/1983, de 28 de diciembre, sobre Transferencia de Competencias de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Turismo.
- Real Decreto 2877/1982, de 15 de octubre, de Ordenación de Apartamentos Turísticos y Viviendas Turísticas Vacacionales.
- Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto, sobre Transferencias de Competencias de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en Materia de Puertos.
- Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. Artículos no anulados por la STC 61/1997 y no derogados por la Ley 6/1998.
- Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Resolución de 13 de febrero de 2002, de la Dirección General de Planificación Turística, por la que se crean nuevas secciones en el Registro de Turismo de Andalucía.
- Sentencia 61/1997, de 20 de marzo, del Tribunal Constitucional, por la que se definen y se delimitan las competencias entre el Estado y las CC.AA. en materia de urbanismo.

4. PÁGINAS WEB

ANDALUCIA TURISMO DIGITAL: www.andaluciaturismodigital.com

ASOCIACIÓN DE PROMOTORES DE TURISMO RESIDENCIAL: www.turismoresidencial.com

AYUNTAMIENTO DE ALMONTE: www.aytoalmonte.es

AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE: www.ayto-ayamonte.es

AYUNTAMIENTO DE CARTAYA: www.ayto-cartaya.es

AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA: www.islacristina.org

AYUNTAMIENTO DE LEPE: www.ayto-lepe.es

AYUNTAMIENTO DE MOGUER: www.aytomoguer.es

AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA: www.palosfrontera.com

AYUNTAMIENTO DE PUNTA UMBRÍA: www.ayto-puntaumbria.es

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA: www.juntadeandalucia.es/medioambiente

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA: www.juntadeandalucia.es/medioambiente

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA: www.juntadeandalucia.es/medioambiente

CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA: www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte

EL PAIS: www.elpais.es

EXCELTUR: www.exceltur.org

FEDERACIÓN ANDALUZA DE GOLF (2003): www.fga.org

FEDERACIÓN ONUBENSE DE EMPRESARIOS: www.foe.es

GREENPEACE: www.greenpeace.org/espana

HUELVA INFORMACIÓN: www.huelvainformacion.es

INFORMACIÓN TURÍSTICA DE LAS PLAYAS DE HUELVA: www.playasdehuelva.com

INFORMACIÓN TURÍSTICA DE HUELVA: www.huelvaonline.com

INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA: www.juntadeandalucia.es/iea

INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS: www.iet.tourspain.es

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: www.ine.es

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE: www.mma.es

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO: www.mityc.es

ODIEL INFORMACIÓN: www.odielinformacion.es

PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE HUELVA: www.diphuelva.es

NOTICIAS SOBRE HUELVA: www.abastodenoticias.com

NOTICIAS SOBRE HUELVA: www.andalucia24horas.com

NOTICIAS SOBRE URBANISMO Y SECTOR INMOBILIARIO: www.inmoley.com