



TURISMO LÍQUIDO

Turismo líquido como una muestra de la sociedad que nos descubre Zygmunt Bauman. Turismo líquido como ejemplo de la sobre-modernidad que anuncia Dean MacCannell. Turismo líquido como expresión del deseo del mar que nos presenta Alain Corbin. Turismo líquido como marco de la arquitectura del tiempo y el movimiento que anticipa Ignasi Solá Morales. Turismo líquido como encrucijada de un paisaje que batalla entre la disolución y la identidad...



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA



ANDALUCÍA TECH



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

HABITAT TOURISM TERRITORY INSTITUTE
INSTITUTO HÁBITAT TURISMO TERRITORIO
INSTITUT HÁBITAT TURISME TERRITORI

i H T T

Turismo líquido como una muestra de la sociedad que nos descubre Zygmunt Bauman.

Turismo líquido como ejemplo de la sobre-modernidad que anuncia Dean MacCannell.

Turismo líquido como expresión del deseo del mar que nos presenta Alain Corbin.

Turismo líquido como marco de la arquitectura del tiempo y el movimiento que anticipa Ignasi Solà Morales.

Turismo líquido como encrucijada de un paisaje que batalla entre la disolución y la identidad...

CRÉDITOS

Editores

Ricard Pié i Ninot y Carlos J. Rosa Jiménez

Coordinación

Belén Nogueira Bernárdez

Edición

Instituto Hábitat Turismo Territorio a través de Iniciativa
Digital Politécnica (UPC)
Universitat Politècnica de Catalunya y Universidad de Málaga

Traducción y corrección de estilo

Iniciativa Digital Politécnica, Sergi Obon Gaspar,
Gabriel Pajares González.

Diseño gráfico y maquetación

Taller Estampa.

ISBN: 978-84-9880-454-6

Depósito legal: B. 12883-2013

© Los autores, 2013

© Iniciativa Digital Politécnica, 203

Oficina de Publicacions Acadèmiques Digitals de la UPC
Jordi Girona Salgado 31,
Edificio Torre Girona, Planta 1, 08034 Barcelona
Tel.: 934 015 885
www.upc.edu/idp
E-mail: info.idp@upc.edu

Esta obra está licenciada bajo la Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0. Para ver una
copia de esta licencia, visita [http://creativecommons.org/
licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_CO](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_CO).



AGRADECIMIENTOS

Los trabajos e investigaciones que se presentan en esta publicación han sido financiados por diversos proyectos de investigación e instituciones entre los que cabe destacar los concedidos por la Junta de Andalucía, "Las piezas mínimas del turismo" (2007-2009) y el "Atlas del Turismo de la Costa del Sol" (2009-2010). Este libro es una reedición corregida y aumentada de los trabajos presentados en 2010 en formato libro digital (ISBN: 978-84-692-7940) a través de la página web del grupo de investigación *AL>tour, Research group on Architecture, Landscape and Tourism* de la Escuela de Arquitectura Universidad de Málaga (eAM*). Estas investigaciones se iniciaron en 1996 en la *Universitat Politècnica de Catalunya* (UPC), en el *Centre de Recerca i Projectes del Paisatge* (CRPP) con la publicación del libro "Arquitectura y Turismo: Planes y Proyectos" (ISBN: 84-7653-606-2) y continuaron en la Universidad de Málaga (UMA) en el grupo *AL>tour* entre los años 2005 a 2010. Desde 2012 estos estudios se desarrollan en el Instituto "Habitat, Turismo, Territorio" (HTT), siendo uno de sus objetivos profundizar en el estudio de la Arquitectura en la configuración del espacio turístico.

La realización de estos trabajos ha contado con el apoyo de diversas personas e instituciones entre las que queremos destacar a la Rectora de la Universidad de Málaga, Dra. Adelaida de la Calle y su equipo de dirección, por entender que una de las maneras de consolidar la Escuela de Arquitectura de Málaga a nivel local e internacional era abrir una línea de investigación dedicada a la Arquitectura del turismo; a los rectores de la *Universitat Politècnica de Catalunya*, Dr. Josep Ferrer y Dr. Antoni Giró, por promover la colaboración entre las dos universidades para el desarrollo de las enseñanzas y la investigación en Arquitectura; al colectivo de la Escuela de Arquitectura de Málaga, a sus directores, profesores y personal de administración y servicios, por su entusiasmo a favor de un proyecto académico comprometido con el territorio; al grupo de investigadores del grupo *AL>tour*, que aporta una parte substantiva de los contenidos del libro, por su dedicación y constancia en los trabajos de investigación llevados a cabo; a los autores e investigadores que participan en esta publicación, por su esfuerzo e interés; a la coordinadora de esta edición, por el resultado de su constancia y dedicación; a los traductores, correctores, diseñadores y maquetistas. Finalmente, citar al secretario del Instituto HTT, el profesor Josep Maria Vilanova, porque sin su apoyo este libro no habría visto la luz.

TURISMO LÍQUIDO

Introducción

Un Turismo sin Arquitectura o una Arquitectura sin argumento. p. 8
Ricard Pié i Ninot, Carlos J. Rosa Jiménez. Editores

1. LAS FORMAS CONSTRUIDAS DEL TURISMO DE MASAS

1.1. Las arquitecturas del turismo: las piezas mínimas. p. 16

Ricard Pié i Ninot

1.2. El turismo como futuro: la ciudad del ocio. p. 40

Carlos J. Rosa Jiménez

2. LAS CONDICIONES DEL DEBATE

2.1. Los datos básicos de la economía del turismo. p. 54

Germán Camino Martínez, Rocío Lima Sánchez, Sergio Reyes Corredera, Daniel Barrera Fernández

2.2. La investigación en turismo desde las disciplinas afines. p. 82

Sergio Reyes Corredera, Germán Camino Martínez

2.3. La historia del turismo. p. 92

Eduardo Jiménez Morales y María Dolores Joyanes Díaz

2.4. El turismo y los modos de transporte. p. 100

Eduardo Jiménez Morales

3. LAS PIEZAS MÍNIMAS DEL TURISMO

3.1. Génesis del hotel turístico. p. 108

Eduardo Jiménez Morales

3.2. Génesis y evolución de la marina turística. p. 122

Nuria Nebot Gómez de Salazar

3.3. Forma y tipología de los puertos deportivos del arco mediterráneo. p. 142

Félix Jiménez Zurita

3.4. Génesis y evolución de los campos de golf. p. 160

Lola Joyanes Díaz

3.5. Forma y tipología de los campos de golf. p. 166

Jesús Cillero Capel, Ricard Pié i Ninot

4. LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO; COSTA Y CIUDAD

4.1. Transformación y urbanización del frente costero español. p. 192

Purificación Díaz Ameneiro

4.2. Proyecto de ordenación del Languedoc-Rousillon, Francia. p. 206

Izol Emilia Marez López

4.3. La configuración del espacio turístico en Cancún, México. p. 228

Guadalupe Aldape Pérez

4.4. El proyecto del Atelier ATEA+SETAP en el concurso internacional de Maspalomas – Costa Canaria, España. p. 246

Iván Álvarez León

5. METRÓPOLIS COSTA DEL SOL: DE LA ARQUITECTURA AL PAISAJE

5.1. Los primeros pasos en la Costa del Sol, el rastro entre la huella y la señal. p. 268

Juan Gavilanes Vélez de Medrano

5.2. El Concurso internacional de Arquitectura en Elviria. p. 288

Roberto Barrios Pérez

5.3. Ensayos para un Atlas de la Costa del Sol. Cartografías para la comprensión de un fenómeno complejo. p. 300

Belén Nogueira Bernárdez, Macarena Infantes Ramos, Marta González Coc

ANEXOS: MATERIALES BIBLIOGRÁFICOS PARA LA INVESTIGACIÓN

ANEXO A. LA ARQUITECTURA DEL TURISMO EN LAS REVISTAS DE ARQUITECTURA

A.1. Introducción metodológica. p. 342

María José Márquez Ballesteros

A.2. *Arquitectura* (1918-1936), *Nacional Arquitectura* (1941-1959),

Arquitectura (1959-2010). p. 344

Nuria Nebot Gómez de Salazar

A.3. *Cuadernos de Arquitectura* (1944-1970), *Cuadernos de*

Arquitectura y Urbanismo (1971-1980), *Quaderns d'Arquitectura*

i urbanisme (1980-2007). p. 349

María José Márquez Ballesteros

A.4. *Casabella Continuità* (1956-1964) / *Casabella* (1965-1970). p. 353

Alessandra Cappai

A.5. *Architectural Review* (1896-1939). p. 362

Antonio Alba Ruiz

ANEXO B. BIBLIOGRAFIA

B.1. Bibliografía básica del turismo. p. 370

Sergio Reyes Corredera

LIQUID TOURISM

Introduction

- Tourism without architecture or architecture without argument.** p. 8
Ricard Pié i Ninot, Carlos J. Rosa Jiménez
1. THE BUILDING-SCAPE OF MASS TOURISM
 - 1.1. **The architecture of tourism: the minimal architectural elements of tourism.** p. 16
Ricard Pié i Ninot
 - 1.2. **Tourism as future: the leisure city.** p. 40
Carlos J. Rosa Jiménez
 2. THE CONDITIONS OF DEBATE
 - 2.1. **Economy of Tourism: Basic Information.** p. 54
Germán Camino Martínez, Rocío Lima Sánchez, Sergio Reyes Corredera, Daniel Barrera Fernández
 - 2.2. **Tourism research in the related disciplines.** p. 82
Sergio Reyes Corredera, Germán Camino Martínez
 - 2.3. **History of Tourism.** p. 92
Eduardo Jiménez Morales y María Dolores Joyanes Díaz
 - 2.4. **Tourism and transport modes.** p. 100
Eduardo Jiménez Morales
 3. THE MINIMAL ARCHITECTURAL ELEMENTS OF TOURISM
 - 3.1. **Genesis of the tourist hotel.** p. 108
Eduardo Jiménez Morales
 - 3.2. **Genesis and evolution of the tourist marina.** p. 122
Nuria Nebot Gómez de Salazar
 - 3.3. **Form and typology of the marinas of Mediterranean Arch.** p. 142
Félix Jiménez Zurita
 - 3.4. **Genesis and evolution of golf courses.** p. 160
Lola Joyanes Díaz
 - 3.5. **Form and typology of golf courses.** p. 166
Ricard Pié i Ninot, Jesús Cillero Capel
 4. THE TOURIST SPACE CONFIGURATION; COAST AND CITY
 - 4.1. **The Spanish Coastline transformation.** p. 192
Purificación Díaz Ameneiro
 - 4.2. **The Languedoc-Roussillon Project.** p. 206
Izol Emilia Marez López
 - 4.3. **The Configuration of the Touristic Space in Cancún, México.** p. 228
Guadalupe Aldape Pérez
 - 4.4. **The ATEA+SETAP Atelier project for the international competition Maspalomas – Costa Canaria.** p. 246
Iván Álvarez León
 5. METROPOLIS COSTA DEL SOL: FROM ARCHITECTURE TO LANDSCAPE
 - 5.1. **The first steps in the Costa del Sol. The trail between the foot print and the signal.** p. 268
Juan Gavilanes Vélez de Medrano
 - 5.2. **The Elviria Architecture Competition.** p. 288
Roberto Barrios Pérez
 - 5.3. **Cartographies to Understand a Complex Phenomenon: testing for an Atlas of the Costa del Sol.** p. 300
Belén Nogueira Bernárdez, Macarena Infantes Ramos, Marta González Coc
- ANNEXES: BIBLIOGRAPHIC MATERIAL FOR THE RESEARCH**
- ANNEX A. THE ARCHITECTURE OF TOURISM IN THE ARCHITECTURAL MAGAZINS**
- A.1. **Methodological Introduction.** p. 342
María José Márquez Ballesteros
 - A.2. **Arquitectura [1918-1936], Nacional Arquitectura [1941-1959], Arquitectura [1959-2010].** p. 344
Nuria Nebot Gómez de Salazar
 - A.3. **Cuadernos de Arquitectura (1944-1970), Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo (1971-1980), Quaderns d'Arquitectura i urbanisme (1980-2007).** p. 349
María José Márquez Ballesteros
 - A.4. **Casabella Continuità (1956-1964) / Casabella (1965-1970).** p. 353
Alessandra Cappai
 - A.5. **Architectural Review (1896-1939).** p. 362
Antonio Alba Ruiz
- ANNEX B. BIBLIOGRAPHY**
- B.1. **Tourism Basic Bibliography.** p. 370
Sergio Reyes Corredera

2.4.

El turismo y los modos de transporte

Eduardo Jiménez Morales

RESUMEN

El desarrollo del turismo de masas y la localización de sus focos de atracción son, en gran parte, productos de la aparición, el aumento y la mejora de distintos modos de transporte, cuya consolidación y expansión han estado íntimamente relacionadas con aquel desarrollo.

En este artículo se hace una pequeña crónica de los cambios producidos en los modos de transporte y se determinan cuáles fueron sus efectos sobre el desarrollo turístico, la aparición de nuevos medios y la transformación y consolidación de muchos otros.

ABSTRACT

The development of mass tourism and the location of its attraction spots are, to a great extent, the result of emergence, growth and improvement of means of transport, whose consolidation and expansion have been intimately related to their improvement.

This paper presents a small account of the evolution of the means of transport, as well as its effects on tourism development, the emergence of new means and the transformation and consolidation of many others.

El fenómeno turístico contemporáneo, y el turismo litoral en particular, no se puede entender sin los cambios que se han producido en el campo de los modos de transporte desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días. Los primeros destinos turísticos estaban relacionados con las rutas marítimas. El desarrollo del ferrocarril como medio de transporte para el comercio y la industria dio accesibilidad a territorios como la costa, que se convirtieron en espacios de turismo de sol y playa. Años más tarde, la popularización del automóvil facilitó igualmente la accesibilidad a todo el territorio y amplió las zonas de oportunidad para el turismo. Las autopistas y los aeropuertos, como canales de comunicación rápida y puertas de entrada para los turistas que se desplazan en automóvil, en vuelos chárter y actualmente en vuelos *low cost*, priorizan rutas y destinos ampliando el mapa territorial del turismo y su desarrollo.

La irrupción de la máquina de vapor en el transporte marítimo favoreció el desarrollo de la industria naviera para el transporte de mercancías y permitió establecer líneas de conexión fijas por mar a media y larga distancia entre los principales puertos marítimos europeos y norteamericanos (Donaire 2008, 80). La polarización del tráfico de valija de la India a los puertos continentales europeos impulsó las ciudades costeras de Dieppe, Boulogne, Ostende, Amberes, Rotterdam o Ámsterdam como nuevos centros de comunicación marítima intercontinental.

Las posibilidades de viajar generaron la necesidad de nuevas instalaciones al servicio de los usuarios del transporte marítimo. En esos momentos aparecen los primeros hoteles de costa¹. Su presencia marca el camino hacia la especialización de ciertos territorios para los

1 | En el decenio 1820-1830 se construyen los primeros balnearios, siguiendo las modas que marcan los viajeros y turistas británicos.

A finales del siglo XVIII ya existe alguna iniciativa puntual, como la de William Herket en Ostende, quien en 1784 consigue permiso del emperador para construir un alojamiento y vender refrescos a los bañistas (Corbin 1993).

baños de mar. Los progresos en las máquinas de vapor y en la ingeniería naval permiten que en 1812 se inaugure en Gran Bretaña el servicio marítimo de pasajeros al continente europeo. En 1816 el barco a vapor *L'Elise* cruza el canal de la Mancha desde Newhaven hasta El Havre. Las primeras líneas regulares no tardan en establecerse. A la primera línea Dover-Ostende y Dover-Calais, le suceden Dieppe-Brighton; Southampton-El Havre y la Dover-Boulogne (Füster 1991, 79).

La India Mail² conecta Gran Bretaña con la India por tierra y por mar, descubriendo a lo largo de su recorrido territorios como Suiza, Italia, Egipto o el litoral mediterráneo; territorios que lentamente se incorporan al imaginario turístico de las clases pudientes de la época. Las conexiones secundarias desde Marsella hasta Gibraltar, casi siempre supeditadas a situaciones en las que es preferible el transporte marítimo al terrestre –guerras napoleónicas, guerra franco-prusiana o la guerra por la unidad italiana–, sirven a los principales puertos peninsulares. En cualquier caso, a mediados del siglo XIX los enlaces marítimos regulares abren al turismo ciertos territorios del canal de la Mancha y el arco mediterráneo.

Entre los años 1835 y 1845 el buque *Great Western* y el barco *Lady Mary Wood* inician la era moderna de los cruceros³. El transporte

2 | La India Mail se extiende temporalmente entre los siglos XVIII y XIX y especialmente entre Europa y Extremo Oriente concretamente entre Gran Bretaña, la India y más tarde África. Este servicio está vinculado al transporte de materias primas procedentes de las colonias del Imperio británico y al transporte de las manufacturas de la metrópoli a los mercados coloniales.

3 | En 1844 la English Shipping Company P & O de Londres organiza un viaje turístico por el mar Mediterráneo con el barco de madera *Lady Mary Wood*, impulsado por vapor y ruedas. En 1838 el *Great Western* cambia las condiciones en las travesías transatlánticas al entrar en Nueva York con 152 pasajeros, catorce días después de zarpar de Bristol.

marítimo comienza a consolidarse. El aumento de la oferta hace posible que personas ajenas al comercio utilicen este medio para sus desplazamientos intercontinentales. Las compañías empiezan a poner cada vez más atención en el transporte de pasajeros, sin abandonar el de mercancías o correo. Hasta la Primera Guerra Mundial, los grandes movimientos migratorios⁴ se producen por las rutas del Atlántico norte, impulsadas por el desarrollo de la industria en América del Norte. De forma paralela al viaje del inmigrante aparece y se desarrolla el viaje por placer, un turismo de élite practicado por la alta burguesía industrial y vinculado a los cruceros de lujo transatlánticos.

Una vez finalizada la Primera Guerra Mundial se produce una drástica disminución de la emigración europea hacia América –producto de las restricciones en la libertad de movimiento adoptadas por los países receptores– y de la demanda de viajes transatlánticos, que se sustituye por un incremento de la demanda turística de otras capas sociales (profesores, funcionarios o negociantes) y de clases medias con una capacidad de gasto menor que las clases aristocráticas anteriores, pero con una gran capacidad de crecimiento.

Tras la Segunda Guerra Mundial el transporte marítimo sufre una profunda reestructuración. Por un lado, hay sobreabundancia de naves, y por otro, una fuerte reducción de la demanda, producto del fin de la contienda militar y de la proliferación de otros modos de transporte. La generalización del transporte aéreo será la puntilla al transporte marítimo, que volverá a centrarse en la carga de mercancías, los recorridos cortos y los cruceros de placer.

Por otro lado, Thomas Cook inventa el concepto de crucero para grupos, tal y como hoy lo entendemos.

4 | En los últimos años del siglo XIX y primeros del XX, se estima que más de 22 millones de europeos emigraron al continente americano.

A partir de los años cincuenta el transporte marítimo transoceánico ya no puede competir con el precio del transporte aéreo regular⁵. Numerosas compañías desaparecen, mientras otras optan por destinar sus buques a actividades turísticas y de cruceros. Estos cambios modifican la geografía turística y abren al turismo regiones hasta entonces inexploradas. En América, las regiones climáticas templadas y subtropicales del Caribe se ofrecen como alternativa al turismo del Atlántico norte del período anterior. En el caso europeo, el mar Mediterráneo se impone como espacio turístico por excelencia.

El transporte marítimo jerarquiza entonces la red de puertos y puso en valor algunos tramos costeros. Sin embargo, es el ferrocarril el que permite el acceso a lugares hasta entonces poco transitados, al ampliar la oferta con nuevos espacios que habían quedado al margen del desarrollo turístico. En sus inicios, el ferrocarril se emplea fundamentalmente para el transporte de mercancías. En 1830 la línea Liverpool-Manchester comienza a ser utilizada para el traslado de personas. Al final de la década de 1840 Gran Bretaña ya contaba con más de 10.000 kilómetros de vías, Alemania con 6.000 y Francia con 3.000. El abaratamiento que supone este medio de transporte posibilita el crecimiento económico de las ciudades que une y el descubrimiento de los territorios que atraviesa. En 1845 se autoriza en España la construcción de la primera línea férrea, que conecta Barcelona con Mataró.

La progresiva reducción de los costes y la mejora de las comodidades convierten

⁵ En torno a 1950 y reestablecidas las líneas aéreas entre Estados Unidos, París y Londres, se propone de manera experimental una tarifa reducida de ida y vuelta en la línea Nueva York-Londres. Una reducción del 45 % del valor original del billete que incrementa el flujo de viajeros en un 31 % en ese mismo año. Mientras, las líneas marítimas transoceánicas con una capacidad de transporte total de 25.000 plazas tan solo pueden aplicar una reducción del 25 %.

el ferrocarril en el modo de transporte ideal para el turismo. Thomas Cook inicia en 1841 su actividad con una excursión de 540 personas entre Leicester y Loughborough⁶. Al principio solo tienen acceso a este tipo de turismo las clases más pudientes, que emulan a la aristocracia del siglo XVIII y frecuentan las grandes villas termiales –Bath, Spa, Baden-Baden–; posteriormente, con la progresiva reducción de los precios se incorporan otras clases sociales.

Paralelamente a estos cambios «la toma de aguas» se traslada al mar. Ciudades como Brighton, Biarritz o Santander aparecen como focos de atracción (Vera 1997, 77). Comienza el descubrimiento del litoral a partir de aquellos puntos que son accesibles con el barco a vapor. Con el ferrocarril, algunos de estos destinos ven aumentar su peso de forma geométrica. Brighton, que inicialmente era un destino para la alta sociedad londinense, pasa de 40.000 habitantes en 1848 a más de 65.000 en 1868 (Corbin 1993). En 1841 se inaugura la *Brighton Belle*, la primera línea de tren *de plaisir* (Füster 1991, 79). Esta línea será la primera formada íntegramente por vagones Pullman⁷. En España, se establece en 1851 la segunda línea férrea, que une Madrid con Aranjuez: una línea para divertimento de la corte. Así pues, el ferrocarril empieza como infraestructura para el impulso de la sociedad industrial, pero inmediatamente después participa en el desarrollo del turismo.

⁶ En 1851 con motivo de la Exposición Universal de Londres, más de 150.000 personas utilizan los servicios de Cook para el traslado y alojamiento motivados por el acontecimiento. En poco tiempo se consolida como primera empresa organizadora de viajes de Europa, que culmina con la primera vuelta al mundo organizada en 1872 con un grupo de nueve personas durante doscientos veintidós días.

⁷ En 1872 la compañía Pullman y la Midland Railway (1844) incorporan coches cama y coches salón en sus líneas. El primer trayecto en el que se incorporan estas novedades es el de Londres a Liverpool, el 1 de julio de 1874.

En la década de 1880, la red europea de ferrocarril que articulará la geografía económica de principios del siglo XX está prácticamente concluida. Inicialmente, la construcción de la red es iniciativa privada, pero en todos los países va pasando progresivamente a manos del Estado. La construcción y explotación del ferrocarril deja de considerarse un negocio para entenderse como un servicio público; es una red necesaria que no puede estar sujeta a los vaivenes del beneficio. Sin embargo, la red ferroviaria básica no cubre todas las necesidades de la sociedad industrial. Al haber sido promovida como un negocio privado, la mayoría de las líneas solo cubren los proyectos rentables que unen los grandes núcleos urbanos, y queda fuera una parte del territorio. Esta situación dio pie a la aparición de líneas alternativas de vía estrecha dedicadas al transporte de minerales o productos agrícolas, materiales de gran volumen y poco valor añadido. Algunas de estas líneas abrieron la puerta de acceso al litoral, y con ello, a un desarrollo económico de territorios alejados, como sucedió en Mallorca gracias a la red ferroviaria regional.

A partir de 1920 –con el inicio de la fabricación en serie del automóvil– comienza la decadencia del ferrocarril. La carretera, que había perdido protagonismo frente al ferrocarril, renace y se convierte en una infraestructura más adecuada para los trayectos cortos y medios. En los países europeos más desarrollados, el ferrocarril se convertirá en el medio de transporte de la clase obrera en sus desplazamientos de fin de semana y, más tarde, de vacaciones.

Después de la Segunda Guerra Mundial el automóvil se convertirá en el medio de transporte básico. A finales de los años cincuenta, el número de vehículos en Europa se incrementa en un 72 % respecto a la década anterior y los gastos en construcción de carreteras aumentan un 70 %, según los datos de la International Road Federation. El automóvil da libertad de movimientos a sus usuarios y abre todo el territorio al turismo.

La Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT) contabiliza 9 millones de cruces de fronterizos en 1949 y 58 millones en 1964. En quince años el flujo de turistas se multiplica por seis. De la misma manera que había sucedido en el siglo XIX, los actores de este cambio son los británicos, franceses y alemanes, los mayores productores de automóviles de Europa. En este período se recuperan los itinerarios de la India Mail y de las costas de mares fríos y se descubren las playas del cálido litoral mediterráneo. El autoturismo desencadena la primera gran oleada del turismo de masas (Callizo 1991). La publicación de guías de viaje y la señalización de caminos, rutas y parajes –que tuvo su inicio con el excursionismo– acercan el viaje a la clase obrera de la época.

El aumento del número de automóviles fuera la mejora de la red de carreteras y la aparición de la autopista. El automóvil descubre el territorio a través del movimiento y la autopista une dos puntos lejanos –núcleos urbanos de gran población–, ignorando el espacio intermedio. El avión, a su vez, desvincula definitivamente el recorrido del viaje. La aviación comercial tiene su origen en Inglaterra, en la línea que en 1911 une Shoreham y Hove. Pero es durante la Primera Guerra Mundial cuando la aviación se desarrolla.

La aplicación civil del transporte aéreo se inicia tras el conflicto bélico, producto de la reconversión y la necesidad de dar empleo al personal militar de vuelo. En 1918 se crea en Francia la primera línea aérea de pasajeros europea, que une París con Londres. Es un bombardero de guerra adaptado. Esta línea toma como base de referencia los itinerarios de las compañías de correos. A finales de la segunda década del siglo XX las compañías europeas transportan un total de 3.500 pasajeros. Los vuelos de La Horizon de Londres a Calvi, las conexiones entre Antibes (Costa Azul) y Ajaccio (Córcega) de la Société Maritime Aérienne, los trayectos de la Côte d'Azur à l'île de Beauté, son las primeras líneas de una red de comunicaciones que posteriormente Cook utilizará para sus primeros

vuelos turísticos entre las islas británicas y el continente.

A finales de los años treinta, las catástrofes del zepelín *Akron* y del *Hindenburg* truncan los primeros intentos de transporte aéreo masivo. Paralelamente, la *McDonnell Douglas Company* presenta el DC-3, un avión con una capacidad para 21 pasajeros en vuelo diurno y 14 en vuelo nocturno. Aunque constituye toda una revolución, su impacto no se nota hasta los años cincuenta. En 1937 se transportan 4.500, 5.800 y 9.200 pasajeros en las líneas de conexión entre Francia, Argel, Túnez y Casablanca respectivamente, frente a los 600.000 que lo hacen por mar (Füster 1991, 260). Para cuando se establece la primera línea regular entre Estados Unidos y Gran Bretaña, las principales capitales europeas están ya unidas por líneas regulares más o menos frecuentes.

Acabada la Segunda Guerra Mundial, en 1950 se establece una tarifa reducida de ida y vuelta en las conexiones entre Estados Unidos, París y Londres, lo que supone una rebaja del 45 % del valor original del billete e incrementa el flujo de viajeros en un 31 % ese mismo año. Las líneas marítimas de larga distancia no pueden igualar esta reducción y el sector naval entra en recesión⁸. El transporte aéreo regular se consolida. A su vez, pequeñas compañías aéreas –formadas por aviones de guerra subastados– comienzan a trabajar con agencias de viaje. El vínculo que establecen entre el alquiler del avión y el contrato de las plazas de hospedaje en el destino da origen a los primeros operadores turísticos.

La aparición del reactor en el transporte aéreo regular desplaza del mercado a todos

⁸ | Entre 1947 y 1950 el número de usuarios de las navieras se había incrementado en 16.000, y entre 1951 y 1958 en 36.876 más. Entre 1959 y 1965 se amplió la capacidad de transporte en 27.700 plazas y en 1966 en otras 7.500 más. En aquellas fechas había una oferta de más de 100.000 plazas, muy superior a la demanda.

los aviones de hélice, más de 5.000 (SPHAT 1970, 7-8), los cuales vendidos a los operadores turísticos⁹ hacen posible la aparición de vuelos baratos según demanda (chárter). La incorporación de aviones de mayor capacidad y alcance¹⁰ aumenta el mercado de segunda mano y el tráfico no regular. En 1952 la Organización Internacional de la Aviación Civil diferencia entre el tráfico regular y los chárter. Por su parte, en 1955 la Comisión Europea de Aviación Civil protege los vuelos regulares¹¹ y elimina los abusos de los Estados sobre los servicios no regulares.

A mediados de siglo XX, la tasa de crecimiento anual de turistas es del 10 %, con 69,4 millones de llegadas internacionales en 1960. Los grandes flujos turísticos se producen con dos años de retraso respecto a la incorporación de nuevos modelos de aeronaves civiles (Secall 1983, 195). El desarrollo del turismo está íntimamente relacionado con el desarrollo de la aviación. Cada nuevo modelo de avión es más grande y barato, lo que hace posible que tengan acceso al transporte aéreo nuevos sectores sociales (Burkart 1974, 289-290).

⁹ | El rápido avance tecnológico obliga a las compañías aéreas, al tratar de mantener su competitividad en los mercados internacionales, a adquirir nuevos modelos cuando no han terminado de amortizar los antiguos. Estas tratarán de obtener la máxima rentabilidad de estos aviones vendiéndolos a empresas suplementarias o a operadores turísticos propios.

¹⁰ | En 1955 el birreactor Caravelle puede realizar un vuelo sin escalas de 2.650 km. En 1956, el Tupolev 104 tiene una capacidad de 50 pasajeros. En 1958 el Boeing 707 transporta 179 pasajeros y puede volar 6.820 km. El Boeing 727 cinco años más tarde, amplía su capacidad a 189 pasajeros y puede cubrir una distancia de entre 2.750 y 4.020 km. En 1970 el Boeing 747 Jumbo transporta en tres clases un máximo de 416 pasajeros y en dos 524 a 12.870 km. Seis años después el Concorde, transporta a 146 pasajeros con 7.582 km de alcance.

¹¹ | Definidos en 1952 por la OACI en el documento 7278-C/841.

En 1964 los 155 millones de turistas de todo el mundo necesitan alojamiento en más lugares de destino, y por ello las grandes compañías transnacionales se ven obligadas a impulsar o construir sus propios hoteles. Con la generalización del transporte aéreo, las agencias de viajes y las compañías de vuelo toman el control del alojamiento¹² (Sessa 1972, 310-311). Empieza la comercialización del «paquete turístico»¹³. En 1970 aparece el *Boeing 747*. Su capacidad de pasaje revoluciona los vuelos comerciales. Un año antes se presenta el primer avión supersónico, el Tupolev 144, al que le sigue el vuelo inaugural del Concorde.

A finales de los años setenta, la liberación aérea en Estados Unidos da origen a las compañías aéreas de bajo coste. Junto a las compañías de bandera –que tienen los precios medios y altos del mercado aéreo– y los chárter –que se ubican en los precios medios desde el inicio del turismo de masas–, las *low cost* irrumpen en el mercado europeo en los años noventa (Valls 2009, 55). Con tarifas bajas y enfocadas a un nuevo tipo de consumidor individual, el fenómeno del bajo coste atrae a nuevos viajeros¹⁴. Los atentados de Nueva

12 | Es «la concentración en ciertas áreas y zonas, lo que permite la máxima eficacia, el mínimo control y los mínimos costos» y para conseguirlo el requisito básico es contar con un aeropuerto para reactores a un máximo de sesenta minutos de autobús del destino turístico (Gavira 1974, 20-21).

13 | Este modelo industrial no se asocia únicamente al transporte, sino más bien al vínculo que establece este con el precio de la estancia en un determinado destino. Por consiguiente, uno y otro interaccionan entre sí y son estrechamente interdependientes. El capital extranjero suministra el avión, el autocar y el hotel, de modo que el turismo comporta un consumo de servicios en beneficio de la nueva industria turística.

14 | En los años ochenta, se inicia un cambio de las pautas de consumo colectivas hacia formas más individualizadas, donde prima el consumidor sobre el producto. La demanda de nuevos viajeros se calcula en un 59 % del total, de los cuales el 71 % no viajaba anteriormente, el 15 %

York, la crisis de la burbuja tecnológica, la inseguridad de los viajes y las fuertes pérdidas de las líneas aéreas tradicionales –la segunda variación anual con crecimiento negativo en el turismo internacional desde 1982– definen un entorno adecuado para su expansión.

Liberadas del control de los operadores turísticos¹⁵, las *low cost* representan la popularización del avión como elemento de gran consumo turístico. Los vuelos chárter definen rutas y destinos. Las compañías de bajo coste –siguiendo criterios de máxima rentabilidad y concentrándose en las zonas turísticas más densas (Bieger 2002)– los saturan. Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), la existencia en 2004 de unos 760 millones de turistas representa un volumen veinticinco veces superior al volumen conseguido en la segunda mitad del siglo anterior, en el que se había producido un incremento anual medio acumulativo del 6,2 % durante cincuenta y cuatro años.

En resumen, el desarrollo turístico ha estado íntimamente relacionado con la evolución de los diferentes modos de transporte. Inicialmente, sirvieron para marcar el territorio y señalar los puntos de mayor interés. La construcción de las líneas férreas facilitó el descubrimiento y acceso a espacios que estaban fuera del mapa social. Posteriormente, el automóvil permitió viajar en todas direcciones e incorporar cualquier territorio al turismo. La aviación y sus diferentes formas de explotación –regular, chárter o *low cost*– han fijado el mapa actual. Es posible que en el futuro, con el incremento del precio de la energía, desaparezcan algunas líneas de de bajo coste, los aviones aumenten de capacidad o se vuelva a utilizar el tren (alta velocidad) como transporte turístico, entre otras consecuencias.

lo hacía en coche, el 6 % en tren y el 8 % lo hacía empleando otros medios (Skeels 2005).

15 | El nuevo concepto de compañías aéreas *low cost* está muy vinculado a Internet y, por tanto, al acceso directo del pasajero al servicio aéreo. Se eliminan, pues, barreras e intermediarios, que dejan de guiar a la gran masa de turistas.

BIBLIOGRAFÍA

- Bieger, T.; Döring, T.; Laesser, C. Basic Report: Transformation of Business Models in the Airline Industry, en Keller (ed.). *Air Transport and Tourism*, 52 Congreso AIEST. Vol 44, 2002.
- Burkart, J.; Medlink, C. *Tourism, past, present and future*. Londres: Heinemann, 1974.
- Callizo S, J. *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis, 1991.
- Corbin, A. *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Madrid: Mondadori, 1993. 383 pp.
- Donaire, J. *Turisme cultural. Entre l'experiència i el ritual*. Bellcaire d'Empordà: Vitella, 2008.
- Fúster, L. *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Universidad, 1991.
- Gavira, M. *España a go-go. Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Madrid: Turner, 1974.
- Secall, R.. *Turismo, ¿democratización o imperialismo?* Málaga: Universidad de Málaga, 1983.
- Sessa, A.. *Turismo e Terzo Mondo. Teoría dello sviluppo económico turistico*. Cagliari: Editrice Sarda Fossataro, 1972.
- Skeels, J. *Low Fares Airlines. Competing or Complementing*. Londres: ELFAA, 2005.
- SPHAT, Sindicato Provincial de Hostelería y Actividades Turísticas. *Análisis socioeconómico de la Hostelería en Baleares*. Baleares: Organización Sindical de Baleares, 1970.
- Valls, J. F. *Viajeros europeos 2010*. Barcelona: XV Simposio Internacional de Turismo y Ocio ESADE, 2006.
- Valls, J. F. *Fenómeno low cost: el impacto en el factor precio*. Barcelona: Deusto, 2009.
- Vera, F. *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel Geografía, 1997.