

VALORANDO POLÍTICAS PÚBLICAS DE RENOVACIÓN EN ÁREAS TURÍSTICAS MADURAS

EVALUATING PUBLIC POLICIES OF RENOVATION IN FULLY-DEVELOPED TOURIST AREAS

CARMEN ESTHER FALCÓN PÉREZ

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.– II. EL TURISMO COMO UN SECTOR CLAVE EN LA ECONOMÍA.– III. PROMOVRIENDO LA REHABILITACIÓN TURÍSTICA DESDE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO: 1. Normativa europea y estatal sobre turismo sostenible. 2. Entorno legislativo del turismo en Canarias.– IV. LA REHABILITACIÓN TURÍSTICA EN CANARIAS: REALIDAD O QUIMERA: 1. Plan de Rehabilitación Turística de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (Gran Canaria). 2. Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana. Maspalomas Costa Canaria (Gran Canaria).– V. CONCLUSIONES.– VI. BIBLIOGRAFÍA.

RESUMEN: Canarias ostenta relevancia mundial como destino turístico de sol y playa, caracterizándose también por ser una zona turística madura con una planta alojativa obsoleta. En consecuencia, la rehabilitación y renovación de estas áreas turísticas se convierte en un elemento clave de las políticas públicas. Para ello, la administración pública ha centrado sus esfuerzos en promulgar un conjunto de políticas, planes, y programas en materia urbanística y financiera con el fin de promover dicha rehabilitación turística. El objetivo de este trabajo es analizar qué planteamientos, medidas o incentivos, en materia de rehabilitación de destinos turísticos maduros, propone la iniciativa pública, con el fin de poner de manifiesto si dichas iniciativas han conseguido los objetivos propuestos, aportando evidencia empírica en la isla de Gran Canaria (Municipio de San Bartolomé de Tirajana) o, por el contrario, han quedado en meros propósitos.

Palabras clave: áreas turísticas maduras; planificación territorial; renovación turística; administración pública.

ABSTRACT: The Canary Islands have a world power in sun and beach tourism, beside are considered a mature tourism destination with obsolete accommodation establishments. Therefore, the rehabilitation and renewal of these tourist areas become a key element of public policies. To this end, the public administration has focused its efforts to enact law, plans and programs in order to promote the tourist rehabilitation. The aim of this paper is to analyze the measures and incentives for the rehabilitation of the mature tourism destination which the public administration has proposed to determine if the proposed goals could be achieved in the municipality of San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria.

Key words: fully-developed tourist area; territorial planning; touristic renewal; public administration.

I. INTRODUCCIÓN

El turismo en el archipiélago canario es el sector que genera mayor riqueza y puestos de trabajo, siendo una de las comunidades autónomas españolas que reciben un mayor número de turistas, no solo a nivel nacional sino también europeo pues es de los principales destinos de sol y playa, recibiendo en 2018 un total de 15.557.897 turistas (Instituto Canario de Estadística, 2019). Sin embargo, aunque el territorio canario siga recibiendo gran cantidad de turistas extranjeros y se beneficie actualmente del turismo interno, pierde competitividad año a año frente a nuevas propuestas turísticas similares en países con precios más reducidos y ofertas turísticas más acordes al mercado actual.

Canarias ha sido uno de los destinos que se ha beneficiado del impulso del turismo a partir de la década de los 80 del siglo XX, proporcionándole un gran crecimiento económico y convirtiéndose en el motor de su economía. Este crecimiento constante, y los buenos resultados obtenidos a nivel particular por los propietarios de los establecimientos turísticos contribuyeron a que, actualmente, sea un destino turístico en fase de madurez y con una gran obsolescencia en su planta alojativa, debido, en parte, a la falta de renovación.

La gran preocupación por esta situación, bastante generalizada en la comunidad autónoma, hace que avanzado el siglo XX surja la necesidad de mantener Canarias como destino turístico de primer nivel y, es por ello, que se realizan diferentes planteamientos en la política pública turística, tanto nacional como autonómica, convirtiéndose la rehabilitación y modernización de los destinos turísticos maduros en uno de los temas más relevantes en la actualidad, focalizando las Administraciones Públicas sus esfuerzos en establecer un conjunto de políticas, planes, programas y proyectos, y estableciendo unas líneas de colaboración principalmente en materia urbanística y financiera para poder lograr que los partícipes en el sector y en la actividad a desarrollar puedan abordar la rehabilitación con garantías de éxito.

Nuestro estudio se centra en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, en Gran Canaria, al ser uno de los centros turísticos más importantes de España y el primero de Canarias, el cual, de forma particular, tras cuarenta años, muestra un agotamiento en sus infraestructuras y establecimientos, no en vano los núcleos turísticos más antiguos, tales como Playa del Inglés, Maspalomas y San Agustín, se encuentran ubicados en este municipio y, debido a la antigüedad de las edificaciones ubicadas en estos enclaves, se evidencia un significativo nivel de obsolescencia, tanto de los espacios privados, como de los públicos.

Por tanto, en este trabajo analizamos qué planteamientos, medidas o incentivos, en materia de rehabilitación de destinos turísticos maduros, propone la iniciativa pública, con el fin de poner de manifiesto si dichas iniciativas

han conseguido los objetivos propuestos en el municipio estudiado o, por el contrario, han quedado en meras iniciativas públicas.

Para ello, en primer lugar, se exponen las características del sector turístico, analizando la importancia del turismo como motor económico y, en particular, en la comunidad autónoma de Canarias, así como el ciclo de vida de los destinos turísticos, en concreto en Gran Canaria. En segundo lugar, se ilustra las políticas públicas turísticas más importantes en materia de rehabilitación que se han realizado tanto a nivel europeo, nacional como a nivel autonómico. Por último, y con el fin de aportar contenido empírico, se exponen las iniciativas que se han realizado en materia de rehabilitación turística, en Gran Canaria, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, analizando los dos planes de mayor relevancia: Plan de Rehabilitación Turística de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, y Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana (Maspalomas Costa Canaria) dado el peso turístico que ostenta esta zona en Canarias, finalizando con las conclusiones más relevantes.

II. EL TURISMO COMO UN SECTOR CLAVE EN LA ECONOMÍA

Es indiscutible la importancia del sector turístico en la economía mundial, dado el crecimiento y desarrollo económico que éste conlleva, señalando que la llegada de turistas internacionales, en total, ascendió, en 2018, a la cifra de 1.400 millones, adelantándose por un periodo de dos años a las previsiones que tenían establecida la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2019). Las razones de esta excelente situación que han acelerado el crecimiento en los últimos años son «el crecimiento económico más sólido, los viajes aéreos más asequibles, los cambios tecnológicos, los nuevos modelos de negocios y la mayor facilitación de visados» (OMT, 2019: p. 2). En este sentido, destaca Oriente Medio con un crecimiento del 10%, África con un 7%, Asia, y el Pacífico y Europa incrementaron en un 6%, alcanzando la cifra de 713 millones los turistas internacionales que visitaron Europa, lo que supone un incremento del 6% con respecto al año 2017 (OMT, 2019).

A nivel nacional, la aportación que realizó al Producto Interior Bruto, las actividades relacionadas con el sector turístico, en el año 2017, ascendió a 137.020 millones de euros que representa el 11,7%, y la aportación al empleo total fue del 12,8% (Instituto Nacional de Estadística, 2018), poniendo estas cifras de manifiesto la relevancia de este sector para la economía doméstica.

No obstante, nuestro trabajo se centra en el archipiélago canario, por lo que creemos conveniente exponer qué impacto económico, asociado al sector turístico, presenta las distintas comunidades autónomas, mostrando la tabla 1 la aportación realizada al Producto Interior Bruto y al empleo.

Tabla 1. Comparación del impacto del turismo en Comunidades Autónomas.

	Andalucía	Canarias	Cantabria	Comunidad Valencia	Comunidad de Madrid	Galicia	Illes Balears	La Rioja	Región de Murcia	Comunidad Castilla-La Mancha
PIB	12,5%	35,2%	10,9%	14,6%	6,5%	10,4%	44,8%	9,8%	9,8%	7,4%
Empleo	11,9%	40,3%	11,9%	15,1%	6,5%	11%	32,1%	10,3%	10,3%	8,6%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2018.

Como se puede observar, las comunidades autónomas que destacan por su relevancia en el sector turístico son las Islas Canarias y las Islas Baleares, siendo el archipiélago canario el que mayor aportación de empleo genera, en torno al 40%, frente a una mayor contribución al Producto Interior Bruto, aproximadamente un 44% que realiza las Islas Baleares.

En opinión de Corrales y Hernández (2010), Hawái, Baleares y Canarias constituyen los tres principales destinos turísticos archipelágicos de sol y playa a nivel mundial. Estos destinos turísticos han alcanzado niveles considerables en volumen de turistas recibidos y el impacto económico que lleva aparejado. Sin embargo, muestran síntomas de estancamiento en el número de visitantes, estableciendo que Hawái comenzó en la década de los noventa, Canarias a principios de siglo y Baleares con la crisis económica de 2007. No obstante, es preciso mencionar que en el sector turístico inciden múltiples factores ajenos a la propia actividad económica en sí, puesto que el turismo «constituye un claro ejemplo de mercado globalizado en el que la competencia entre los destinos turísticos es cada vez mayor para dar respuesta a una demanda exigente y compleja» (Castel, 2012: p. 358). De hecho, Moreira y Román (2013: p. 142) sostienen «que gran parte del aumento del número de turistas en los últimos años, se debe en gran medida al cambio de destino de los turistas por los problemas y revueltas en algunos de los principales destinos competidores (Egipto y Túnez, principalmente), además de la salida de la recesión económica de Reino Unido y Alemania».

Actualmente, es el sector servicios quien domina el panorama económico de las islas, siendo el turismo el motor principal del mismo. Así, la agricultura ha sido la más perjudicada, perdiendo peso (sólo representa el 3%) en favor del sector servicios y, sufriendo la retirada de mano de obra. La industria y la construcción constituyen el 6% y el 8% respectivamente. Por lo tanto, es el sector servicios el que mayor peso relativo posee (86%) siendo el ámbito productivo que genera más riqueza y puestos de trabajo en el Archipiélago (Instituto Canario Estadístico, 2019).

El reciente estudio de Impacto Económico del Turismo en Canarias realizado de forma conjunta por el Gobierno de Canarias y EXCELTUR en 2017

refleja la importancia que ostenta el sector turístico para Canarias no solo por el impacto que genera esta actividad económica de forma directa con el visitante (hoteles, restaurantes, alquiler de vehículos, etc.), sino también por la capacidad de arrastrar a otros sectores económicos relacionados de forma indirecta con la actividad analizada, tales como suministro de alimentación, actividad de construcción, de mantenimiento, empresas de textiles, etc. En este sentido, la actividad económica generada directamente con el turismo ascendió a 10.353 millones de euros lo que implica un incremento del 7,5% con respecto al año 2016. Por otra parte, la actividad económica generada por los efectos indirectos del turismo supuso 5.221 millones de euros, lo que refleja un 11,8% de la economía de las islas (Gobierno de Canarias y EXCELTUR, 2017).

A nuestro juicio, y a la vista de los datos económicos señalados no cabe duda la relevancia que ostenta el sector turístico para Canarias, siendo la principal fuente de riqueza por lo que es imprescindible analizar en qué etapa del ciclo de vida se encuentra el destino turístico canario. Para ello, nos apoyamos en el modelo teórico de mayor relevancia y reconocimiento en esta materia, el Tourism Area Life Cycle-TALC Model desarrollado por Butler (1980). Este modelo económico se basa, principalmente, en considerar el destino turístico como si de un producto o servicio se tratara, considerando como variables fundamentales el número de visitantes y el nivel de infraestructura del destino turístico. Así, su éxito dependerá de la captación de turistas, de la gestión y del control del crecimiento y uso del territorio, del momento en el que el área sobrepase su capacidad de carga (física o infraestructural, económica, social, cultural o medioambiental) aunque se reconoce que el declive puede resultar de una amplia combinación de factores (León, Hernández y González, 2003).

Así cabe resaltar que la utilidad de este modelo reside en la capacidad de descripción, es una herramienta que ayuda a entender la evolución de los destinos turísticos y sirve para tomar decisiones de tipo estratégicas (Cooper, 1994). Además, ha sido la base de versiones o modificaciones de este para adaptarse a las características específicas de cada destino (Weaver, 1990), aunque también hay modelos alternativos (Haywood, 1986; Priestley y Mundet, 1998, Toh, Khan y Koh, 2001). Sin embargo, la premisa básica de todos estos estudios es que el destino inicialmente es visitado por un bajo número de turistas, para posteriormente atravesar una fase de crecimiento y llegar finalmente a la fase de estancamiento o madurez.

El modelo teórico comprende seis etapas bien definidas: exploración, implicación de autoridades locales, desarrollo, consolidación, estancamiento y declive o rejuvenecimiento, agrupando las primeras cuatro fases en una etapa de crecimiento y las dos últimas en la etapa de estancamiento o post-estancamiento. En esta última fase y en ausencia de «una gestión y control, el destino

puede sobrepasar su capacidad de carga, perdiendo atractivo y experimentando un declive en el número de visitantes» (Ramón y Temes, 2014: p. 127).

En opinión de González, León y Padrón (2006: p. 129) «el sector se enfrenta a cambios importantes en las preferencias de la demanda turística a nivel mundial y a un aumento considerable de la oferta turística en otros destinos competidores del Mediterráneo. En este sentido, el problema de deterioro del entorno, masificación y la falta de diferenciación del producto turístico de algunos destinos —agravado por la incidencia de cambios en factores exógenos como la demanda o el sector exterior— puede suponer no sólo una pérdida de competitividad a corto plazo de los enclaves turísticos relativamente más maduros, sino que puede afectar negativamente a la imagen turística de la región en su conjunto».

A la hora de determinar en qué etapa se encuentra el destino turístico analizado existe una opinión generalizada (Parra, Navarro y Fuentes, 2010; Hernández y Santana, 2010) sobre que el destino turístico canario se encuentra en una fase de estancamiento o postestancamiento, derivado básicamente de la pérdida de la oferta, que alcanza un cierto nivel de degradación.

Dado que el ámbito de estudio es Canarias, concretamente, Gran Canaria creemos conveniente exponer el ciclo de vida del turismo en esta isla, para lo que nos apoyaremos en el estudio realizado por Garzón (2011), que diferencia las etapas de introducción, crecimiento y madurez.

Así, la etapa de introducción del turismo en Canarias abarca entre 1880 y 1950. En este periodo, el turismo en Gran Canaria se concentra en la capital, y sus visitantes son turistas de salud (curación de enfermedades), exploradores, investigadores o naturalistas, atraídos por los recursos básicos y primarios del destino, caracterizándose por ser un periodo de descubrimiento del destino, limitada a un turismo de élite.

A lo largo de los años 60, durante la etapa de adaptación turística, se pudo observar las primeras repercusiones del turismo. Las llegadas de los turistas fueron aumentando a un ritmo continuo y surgió la iniciativa local para adaptarse a las necesidades de los turistas. Asimismo, se inició el desarrollo de las infraestructuras básicas necesarias para apoyar la actividad turística. Durante este periodo, Garzón (2011) subraya los siguientes acontecimientos significativos, que posicionó a Gran Canaria como destino turístico de relevancia:

- ✓ Se comenzó la construcción del centro turístico de Maspalomas Costa Canaria, dando inicio a la urbanización masiva del sur de Gran Canaria (1959-1975).
- ✓ El aeropuerto de Gran Canaria obtiene la clasificación de primera categoría.

- ✓ Se produce una transformación radical en la economía insular, gracias a las inversiones efectuadas por Alemania.

La etapa de desarrollo y crecimiento turístico se inicia en 1970 hasta mediados del año 2000 (1), destacándose el desarrollo de los principales núcleos turísticos y la infraestructura de la isla y ocupando el turismo el papel central de la economía grancanaria.

Los primeros síntomas de la fase de estancamiento (madurez) aparecen en 1999, cuando por primera vez no se registra una ocupación del 100% de las camas hoteleras del sur de la isla, caracterizándose este periodo, entre otras cuestiones, por: el estancamiento y descenso del número de visitantes extranjeros, y el alto grado de intervencionismo de la Administración con el fin de frenar el aumento de la oferta de camas turísticas.

En este caso ya no se puede hablar de una crisis turística como las anteriores, sino de una nueva situación propia de un periodo de madurez. Por lo tanto, estamos ante una crisis del destino y, a su vez, del modelo de gestión turística del destino, que radica en la pérdida de competitividad turística internacional de Gran Canaria, en la cual influyen factores externos como la entrada en el mercado internacional de destinos muy competitivos en precio y modernidad o la evolución de los conceptos vacacionales y factores internos vinculados a la gestión de los planificadores del destino; la necesidad de corregir esta situación hizo que comenzara a plantearse una nueva política turística, con el fin de adaptar el destino turístico a los nuevos requerimientos de la demanda, asegurando su competitividad en un entorno de creciente competencia internacional (Simancas, 2012).

Desde nuestro punto de vista, dada la indudable necesidad de acometer la rehabilitación turística en la planta alojativa obsoleta es preciso señalar que la administración pública se ha propuesto contribuir a paliar los efectos de un destino turístico maduro, promulgando diversas políticas, planes, que se exponen a continuación, analizando las políticas públicas turísticas de mayor relevancia, en materia de rehabilitación, a nivel europeo, nacional, autonómico y local.

Si bien, y en opinión de González (2008), es necesario también mencionar que la administración pública municipal y los promotores privados han estado más obsesionados en crear nuevos espacios turísticos como estrategia de rejuvenecimiento de las áreas turísticas consolidadas que en abordar un reciclaje mediante operaciones de sustitución o traslado de la capacidad alojativa de los establecimientos obsoletos.

(1) Esta época se desarrolla lentamente debido, principalmente, a que los puertos eran de escala y por la escasa presencia de turoperadores, señalando diferentes crisis turísticas: crisis de protección del consumidor, crisis de planificación de inversiones y crisis de liberalización de precios.

III. PROMOVRIENDO LA REHABILITACIÓN TURÍSTICA DESDE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las políticas públicas en materia de turismo sostenible son abundantes, resaltando en este trabajo las que, a nuestro juicio, resulten más relevantes. Así, dada la masificación de las zonas turísticas y el estado de madurez que se ha puesto de manifiesto, se hace evidente, a nivel legislativo, «la necesidad de contener el crecimiento del uso turístico del suelo. Pero en la medida en que el turismo sigue siendo uno de los principales motores de la economía española, sobre todo en territorios costeros, y en la situación internacional de fuerte competencia de otros destinos turísticos, la articulación de un desarrollo sostenible pasa por potenciar, cuando no imponer, la rehabilitación de los establecimientos alojativos» (Chinchilla, 2009: p. 64).

1. Normativa europea y estatal sobre turismo sostenible

A nivel europeo, la normativa en materia de desarrollo sostenible se enmarca en el Tratado de la Unión Europea, de 7 de febrero de 1992 (2), que determina que el concepto de crecimiento económico debe ser sostenible; de tal forma que surge una directriz política que vincula fomentar el turismo como medio de generar el empleo, respetar el medio natural adecuándose a la capacidad de carga del territorio.

Así mismo, destaca la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones: Un marco de cooperación para el futuro del turismo europeo (2001) en la que se establece como medida a seguir el «fomento del desarrollo sostenible de las actividades turísticas en Europa mediante la definición y la aplicación de una Agenda 21. Esta agenda aborda varios aspectos muy importantes, en particular: la protección de los recursos naturales, la integración de los problemas del medio ambiente y la pobreza en la política de turismo, la mejora de la participación de los agentes, así como del seguimiento de la aplicación, y la responsabilidad social de las empresas. Deberá enmarcarse en el planteamiento general del desarrollo sostenible fijado para la UE».

Posteriormente, se promulgó la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Orientaciones básicas para la sostenibilidad del turismo europeo

(2) En su artículo 3.3. expone que «obrará en pro del desarrollo sostenible de Europa basado en un crecimiento económico equilibrado y en la estabilidad de los precios, en una economía social de mercado altamente competitiva, tendente al pleno empleo y al progreso social, y en un nivel elevado de protección y mejora de la calidad del medio ambiente. Asimismo, promoverá el progreso científico y técnico».

(2003) (3) que constató, «que los recursos económicos, sociales y culturales que definen la sostenibilidad económica del sector, no resistirán a una expansión indefinida del turismo europeo».

En 2006, el Consejo Europeo aprueba la Estrategia Revisada de Desarrollo Sostenible en la que se establece como principales objetivos: mejorar la calidad de vida, creación de comunidades sostenibles, protección del medio ambiente y cohesión social. No obstante, el turismo sostenible ha alcanzado relevancia, en el marco europeo, con el Tratado de Lisboa, aprobado en 2007, que modificó el Tratado de la Unión Europea y la Comunicación de 2001, mencionados anteriormente.

Así, la Comisión Europea ha publicado diversas comunicaciones (4), siendo la más reciente de 2014. En esta misma línea de actuación y en el marco del Programa para la Competitividad de las Empresas y para las Pequeñas y Medianas Empresas (COSME) se puso en marcha recientemente una licitación (19 de julio de 2018) para apoyar el desarrollo y la promoción de productos turísticos temáticos transnacionales, aprovechando las sinergias entre el turismo y las industrias culturales y creativas, apoyando un crecimiento competitivo y sostenible en el sector del turismo.

También creemos conveniente mencionar que en 2015 la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas adopta la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible en el que se establecen 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental y en la que se encuentra, obviamente, la industria turística que debe enmarcarse en el cumplimiento de los objetivos que establece dicha agenda para alcanzar, de forma conjunta, un desarrollo sostenible.

(3) Este documento establece que «los retos que debe afrontar un turismo europeo sostenible están relacionados tanto con los modelos de consumo, especialmente la estacionalidad y los viajes turísticos, como con los modelos productivos, es decir la oferta y los destinos turísticos. Un comportamiento turístico sostenible y una buena gobernanza pública y privada son fundamentales para modificar los modelos turísticos insostenibles».

(4) La Comunicación COM(2007)0621, de 19 de octubre de 2007: Agenda para un turismo europeo sostenible y competitivo, en la que la Comisión presenta la opción del desarrollo sostenible para garantizar la competitividad a largo plazo del turismo y anuncia acciones preparatorias trienales. Comunicación COM(2010)0352, de 30 de junio de 2010: Europa, primer destino turístico del mundo: un nuevo marco político para el turismo europeo, en la que se analizan los factores y los obstáculos en relación con la competitividad del turismo y su desarrollo sostenible; la Comunicación COM(2012)0649, de 7 de noviembre de 2012: Aplicación y desarrollo de la política común de visados como estímulo del crecimiento en la UE, que tiene por objeto incrementar los flujos de turistas procedentes de terceros países mediante la política común de visados; y por último la Comunicación COM(2014)0086, de 20 de febrero de 2014: Una estrategia europea para un mayor crecimiento y empleo en el turismo costero y marítimo.

A nivel estatal, la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, 2007 en un contexto de sostenibilidad ambiental, establece como principal objetivo la revalorización del sector turístico en clave de sostenibilidad. Así, «la consecución de dicho objetivo, a juicio de la Estrategia, es que el crecimiento sea sostenible, lo que deberá lograrse respetando la capacidad de carga límite de los destinos, tanto en los tradicionales donde se ha producido un estancamiento o un declive de la demanda que requieren actuaciones de renovación, como en los de nuevo cuño» (Chinchilla, 2009: p. 67).

Debe destacarse que «el desarrollo turístico experimentado en España, en especial en los espacios costeros, no ha contado con una previa y adecuada planificación, dada la masificación de la oferta en los destinos turísticos y la saturación de los recursos naturales» (Socías, 2016: p. 78).

A finales de la década de los ochenta, con la crisis del sector se produce un cambio de orientación, las administraciones públicas españolas reflexionan sobre las evidentes debilidades que presentaba el modelo turístico, especialmente el de sol y playa, y la necesidad de marcar objetivos estratégicos. El gobierno español sostiene que el primer paso para afrontar los problemas del sector turístico fue mediante el Libro Blanco del Turismo Español de 1990, en el cual se efectuó un análisis y diagnóstico del sector turístico español y definía las líneas estratégicas de actuación a medio plazo. A partir de ese momento, comienzan a formularse los primeros planes nacionales de turismo (Capdepón, Rodríguez y Such, 2012): Plan Marco de Competitividad del Turismo Español (FUTURES I y II); Plan Integral de Calidad del Turismo Español; Plan del Turismo Español Horizonte 2020; y Plan Nacional e Integral del Turismo 2012-2015.

El Plan Marco de Competitividad del Turismo Español 1992-1995 (FUTURES I) fue el primer plan nacional trazado por la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas con el objetivo de establecer las estrategias necesarias para mejorar la eficiencia y capacidad competitiva de la industria turística facilitando la participación tanto del sector privado como del público.

Este plan desarrolló cinco grandes planes operativos: Coordinación y Cooperación Institucional; Modernización e Innovación Turística; Nuevos Productos Turísticos; Promoción, Marketing y Comercialización; y Excelencia Turística. Este último, se estableció con el fin de «dar respuesta a algunos de los signos de madurez de algunos destinos turísticos (especialmente, de sol y playa) [...] como por ejemplo acondicionamiento y mejora de playas, dotación de equipamientos y zonas verdes, señalización y diversificación de la oferta, entre otros, con especial énfasis en la introducción de criterios de sostenibilidad» (Rodríguez y Such, 2014: p. 439). Tras el éxito del primer plan FUTURES, se desarrolla el segundo Plan Marco de Competitividad (FUTURES II) para el periodo 1996-1999, manteniendo la figura de los planes de excelencia dentro

del Programa de Destinos Turísticos e introduciendo una nueva, los Planes de Dinamización Turística (PDT). Estos últimos estaban enfocados a potenciar los recursos turísticos de las poblaciones dotadas de un importante patrimonio histórico-cultural o natural (García, López, Estrelladas y Abella, 2005).

Gracias a la elevada aceptación por parte de los destinos de los anteriores mecanismos de planificación y promoción turística, se aprueba el Plan Integral de Calidad del Turismo Español (PICTE) para el periodo 2000-2006. De este modo, se continúa con los esfuerzos realizados en planes anteriores, pero teniendo como principio estratégico la calidad (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2000).

Beas (2012: p. 391) señala que la financiación de los planes, entre 1992 y 2006, «se realizaba mediante el principio de corresponsabilidad, dividiendo de forma paritaria la aportación entre la administración central, autonómica y local». Asimismo, sostiene que las comunidades autónomas que han dedicado una mayor inversión en los planes de excelencia han sido las de Baleares, Andalucía, Canarias (5), y Castilla y León. A partir de 2006, el Consejo Español de Turismo acordó efectuar un amplio proceso de revisión estratégica del sector para hacer frente a los retos y a las nuevas tendencias. Esto se materializó en el Plan del Turismo Español Horizonte 2020, aprobándose por unanimidad en 2007. Este plan establece «un marco estratégico de trabajo a largo plazo», con el fin de afrontar las nuevas exigencias del entorno concentrando su actuación en la nueva economía del conocimiento, el posicionamiento orientado al cliente y la sostenibilidad del modelo con colaboración de los agentes del sector (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2007).

Para conseguir dichos propósitos se diseñó el Plan del Turismo Español 2008-2012 que recoge programas y líneas de acción como los proyectos extraordinarios de recualificación de destinos maduros. La finalidad de esta acción es «apoyar técnica y financieramente el desarrollo de proyectos extraordinarios de reconversión o modernización integral de un destino turístico maduro con proyección internacional, desarrollados y cofinanciados por las administraciones competentes y el sector empresarial con el propósito de implantación de un modelo turístico de futuro» (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2007). En el marco del Plan del Turismo Español Horizonte 2020 se generan importantes iniciativas que tienen incidencia directa en las infraestructuras turísticas públicas de las áreas turísticas de Canarias (6).

(5) Hay que resaltar que se concedían mayores presupuestos a las comunidades que realizaban un plan para agrupaciones de municipios litorales como Gran Canaria Sur con 5,41 millones de euros y el Valle de la Orotava con 4,96, ambos localizados en el archipiélago canario.

(6) Por un lado, la Iniciativa de Modernización de Destinos Turísticos Maduros regulada por Real Decreto 1916/2008, de 21 de noviembre aportó apoyo financiero a la Estrategia

Rodríguez y Such (2014) señalan que en el marco de este programa se desarrollan cuatro proyectos extraordinarios, siendo uno de ellos el de San Bartolomé de Tirajana en Gran Canaria, municipio que es objeto de estudio en este trabajo. Además, Simancas, de Souza y Núñez (2010: p. 190) aclaran que como punto de partida de estos proyectos se planteó «la constitución de un consorcio urbanístico integrado por las Administraciones competentes, que integre las políticas turísticas y territorial-urbanística, con facultades para formular la nueva ordenación del ámbito afectado y para ejecutar o promover las actuaciones urbanísticas y las obras de infraestructura y nuevos equipamientos».

Asimismo, el gobierno estatal quiso promover a través de la Secretaría de Estado de Turismo el Plan Nacional e Integral de Turismo (PNIT), diseñado para el período 2012-2016. Dicho plan contiene 28 medidas que engloban más de 100 acciones cuya finalidad es «impulsar la competitividad de las empresas y los destinos turísticos, renovar nuestro liderazgo mundial en el sector y contribuir a la generación de riqueza, empleo y bienestar de los ciudadanos» (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2012).

El PNIT establece la voluntad de apoyo a los consorcios creados, así como de mantener las líneas de crédito, dando la posibilidad de financiar actuaciones de renovación a todo tipo de infraestructuras turísticas. Además, se mantiene el interés por la reconversión de destinos maduros, esta vez, concediendo especial importancia al impulso y la inversión procedentes del sector privado.

En la línea de establecer una nueva hoja de ruta de la política turística, el Gobierno de España (2019) ha elaborado el informe sobre la Estrategia del Turismo Sostenible 2030 que apuesta por un modelo de gobernanza turística basada en la calidad y en mantener el liderazgo de España en el sector turístico. Dicha estrategia se estructura en torno a cinco ejes: gobernanza colaborativa; crecimiento sostenible; transformación competitiva y rentabilidad del sistema; personas, empresas y territorio; y producto e inteligencia turística.

A nivel europeo y estatal las políticas públicas promulgadas han fomentado y financiado la rehabilitación turística de aquellos destinos turísticos maduros que lo precisaban; no obstante, como pondremos de manifiesto, posteriormente, en algunos casos concretos la financiación ha sido insuficiente.

de Mejora de Espacios Públicos Turísticos de Canarias, que se desarrolló en el marco de la Estrategia de dinamización frente a la desaceleración de la economía canaria, aprobada por el Gobierno de Canarias el 18 de marzo de 2008. Por otro lado, la creación de los consorcios para la rehabilitación de las dos áreas turísticas incluidas en dicho Plan: San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria) y Puerto de la Cruz (Tenerife).

2. Entorno legislativo del turismo en Canarias

Como ya se ha indicado el sector turístico es muy relevante a nivel nacional y, particularmente, en Canarias, lugar donde se ha alcanzado un grado de estancamiento o madurez importante, lo que se traduce en una crisis tanto del destino como del modelo de gestión utilizado, conllevando una pérdida de competitividad, en la que también influye negativamente la entrada en el mercado internacional de otros destinos turísticos más modernos y a precios más reducidos. Por tanto, es preciso reorientar o rejuvenecer los destinos turísticos maduros en los que se suele apreciar la «obsolescencia de sus infraestructuras, la saturación y la escasa o nula renovación de los activos, disminuye la calidad de la experiencia turística (entre otros, calidad de servicios, del medio ambiente, de los servicios de ocio, más sensaciones percibidas a corto y medio plazo —recuerdo— por parte de los turistas)» (Temes, 2017: p. 228).

La comunidad autónoma canaria tiene competencias en lo referente a la ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda, así como en lo que afecta al turismo, tal como establecía la Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias, recientemente derogado por Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias (7). En lo concerniente a la planificación territorial, las atribuciones se encuentran compartidas por la Comunidad Autónoma, los Cabildos Insulares y las Corporaciones Municipales, atendiendo a lo dispuesto

(7) El artículo 129 dispone que «corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva en materia de turismo, que incluye, en todo caso:

a) La planificación del turismo, que comprende la fijación de los criterios y condiciones de crecimiento y desarrollo de la oferta turística, la programación de infraestructuras de interés general, así como la creación, ejecución y control de las ayudas públicas autonómicas dirigidas al sector turístico, prestando especial atención a la rehabilitación de las zonas turísticas.

b) La ordenación del sector turístico, que abarca la regulación de las empresas, actividades y establecimientos turísticos, la regulación de los derechos y deberes específicos de los usuarios y de los prestadores de servicios turísticos, la implantación, coordinación y seguimiento del sistema de información turística y la regulación del régimen de inspección y sanción, así como de los medios alternativos de resolución de conflictos.

c) La protección del espacio y de los recursos turísticos.

d) La promoción interior y exterior del turismo, en particular, la información turística, la apertura de oficinas en el extranjero, la suscripción de acuerdos con entidades promocionales no españolas y la protección y fomento de la imagen turística de Canarias, sin perjuicio de las competencias del Estado en la materia.

e) La gestión de la red de establecimientos turísticos de titularidad autonómica. Para facilitar la coordinación entre estos y los establecimientos de la red de Paradores del Estado que se ubican en Canarias, el Gobierno de Canarias podrá participar, en los términos que establezca la legislación estatal, en los órganos de administración de Paradores de Turismo de España.

f) La enseñanza y la formación turísticas que no den derecho a la obtención de un título oficial, sin perjuicio de la competencia en materia de formación profesional».

en el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, sobre Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y posteriores modificaciones, normativa actualmente derogada por la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. En el mismo se recogen diversos instrumentos, tanto de planificación territorial de naturaleza integral, como los específicos en materia turística.

En Canarias, la primera legislación que hace referencia a la materia objeto de estudio es la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, que se promulgó para dar respuesta al deterioro del tejido turístico canario, intentando paliar esta situación mediante la disposición de medidas normativas. Así, esta normativa contempla, por primera vez, el sector turístico, desde una perspectiva integral, incluyendo la regulación de la actividad, la oferta, las características de los establecimientos, las garantías y la protección del usuario turístico, promoción del destino, en nuestro caso Canarias, y las condiciones de implantación de la actividad turística (Mata, 2007).

No obstante, y a nuestro juicio, esta primera ley se caracterizó por su escaso éxito puesto que para fomentar y hacer efectiva la renovación o rehabilitación del tejido turístico maduro es necesario establecer incentivos, bien de tipo económico o urbanístico, aspectos que no incluyó dicha norma, lo que provocó su fracaso.

Posteriormente, se dicta la Ley 7/1997, de 4 de julio, de modificación de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, cuyo principal objetivo es ampliar los plazos establecidos en la anterior ley para poder llevar a cabo el cumplimiento del principio de unidad de explotación (8).

Desde nuestro punto de vista, este principio es fundamental puesto que la estructura alojativa en Canarias está representada por establecimientos extra-hoteleros en el que sus propietarios son un número importante de pequeños inversores o particulares, con lo que la aplicación de este principio exige que todos los propietarios de dichos alojamientos queden sometidos a una única titularidad jurídica de la actividad de explotación.

A principios del siglo XXI, cuando ya se apreciaban claros síntomas de agotamiento y estancamiento del modelo turístico del Archipiélago, comenzaron a surgir las primeras iniciativas autonómicas para la ordenación del territorio con el fin corregir esta situación y adaptar las Islas Canarias a los nuevos

(8) Una de las novedades importantes reguladas en la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias «es el principio de unidad de explotación, esto es, la exigencia de sometimiento a una única titularidad empresarial de la actividad de explotación turística en cada establecimiento alojativo o conjunto unitario de construcciones, edificio o parte homogénea del mismo». (Exposición de Motivos de la Ley 7/1997, de 4 de julio, de modificación de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias).

requerimientos de la demanda. La política que se pretendía llevar a cabo, entre otras, era mejorar la calidad de los destinos turísticos y poner coto al enorme desarrollo inmobiliario-turístico (Gallardo, 2014). Estos factores se consideraban que estaban relacionados con la menor competitividad de Canarias en el mercado turístico europeo (Parreño y Domínguez, 2011).

Con este propósito y como desarrollo del sistema de planificación territorial acordado en el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, sobre Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, se planteó que la nueva política turística-territorial se debía enmarcar en una política más global. Como resultado, el Parlamento de Canarias inició la promulgación del Decreto 4/2001 de 12 de enero, por el que se acuerda la elaboración de las Directrices Generales de Ordenación y las de Ordenación Turística de Canarias. Esta normativa establece una serie de medidas cautelares que implicaban la suspensión de instrumentos de planeamiento habilitados para clasificar suelo, lo que suponía que minoraba las expectativas de otorgar licencias. De hecho, «frente a las limitaciones establecidas desde la administración para la nueva concesión de licencias, numerosos empresarios se opusieron hasta conseguir la suspensión del Decreto» (Temes, 2017: p. 232).

Posteriormente, se aprueba la Ley 6/2001, de 23 de julio, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias, más conocida como «moratoria turística», con el objetivo de regular el régimen del planeamiento y el uso del suelo.

Entre las medidas que se adoptan se encuentra la contención del crecimiento de la oferta alojativa turística, apostando por la rehabilitación o sustitución de planta alojativa obsoleta, sin aumentar su capacidad.

Así, esta normativa principalmente se dicta con el fin de reducir la oferta alojativa y, favorecer la reconversión en oferta residencial o de tipo complementario, en aras a garantizar un desarrollo sostenible y una protección del medio ambiente. Además, posibilita el crecimiento selectivo para hoteles de categorías superiores ligados a determinados equipamientos de ocio y salud. A nuestro juicio, es bastante cuestionable que esta ley apueste por aplicar medidas restrictivas para el desarrollo turístico en Canarias y, al mismo tiempo, favorezca el desarrollo turístico de hoteles de categoría superiores, buscando de una forma encubierta promocionar un destino turístico de élite.

En opinión de Socías, (2016: p. 80), opinión que compartimos, «la política turística de las Islas Canarias se ha centrado más bien en intentar frenar el crecimiento de plazas alojativas mediante una serie de disposiciones legislativas que se han dado a conocer como la moratoria turística, con el fin último de afrontar uno de los principales problemas de estas islas: la sostenibilidad natural del archipiélago. El resultado de la aplicación de esta moratoria no ha

tenido sin embargo el éxito esperado, al no haber ido acompañada de una auténtica planificación turística integrada».

La administración autonómica siguiendo este planteamiento, aprueba la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, pretende limitar el crecimiento y aumentar la cualificación de la oferta alojativa, mediante la rehabilitación de las áreas turísticas degradadas. Por lo tanto, esta normativa es el primer paso en la configuración «de un modelo más duradero y sostenible para las islas, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, del patrimonio cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica, que requiere de un amplio conjunto de acciones institucionales y sociales, entre las que resulta imprescindible el ejercicio de las competencias territoriales atribuidas a la Comunidad Autónoma» (Exposición de Motivos de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias). En opinión de Gallardo (2014: 13) se constituye «el máximo instrumento para la ordenación del territorio y los recursos naturales canarios».

Del estudio realizado, destacamos que pronto se visualiza que esta normativa tampoco muestra el éxito esperado debido básicamente, a diferentes cuestiones; en primer lugar, al escaso impulso dado a los instrumentos previstos en esta Ley que además se caracterizaban por tener una excesiva rigidez y burocratización, lo que no favorecía su aplicación práctica. En segundo lugar, en ese momento, el territorio canario estaba inmerso en un contexto de fuerte crisis productiva. Y, por último, la engorrosa y compleja adaptación del planeamiento al Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, sobre Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

Además, y en opinión de García (2011: p. 150), también afectó negativamente «la falta de asunción social de los principios proclamados tanto a nivel de ciudadanos como de sus representantes y gobernantes».

Como consecuencia de lo anterior, se intenta de nuevo estimular los procesos de renovación y rehabilitación de las infraestructuras y establecimientos turísticos, mediante la acción concertada entre el sector privado y la Administración; dictándose, al respecto, la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.

Esta norma de medidas urgentes aborda, tal como indica en su exposición de motivos, «la simplificación y racionalización de las actuaciones administrativas, en materia territorial y urbanística, eliminando rigideces y exigencias

innecesarias en relación con el procedimiento de las Directrices [...] y regulando los efectos del silencio administrativo».

Además, plantea un conjunto de medidas e incentivos para la renovación y mejora de la calidad de la oferta turística y del espacio público de los núcleos turísticos consolidados. Entre ellas, destacan los convenios de sustitución como herramientas incentivadoras de los establecimientos y los Planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad, como una herramienta idónea y ágil para planificar la ciudad turística, estimulando la renovación y la rehabilitación. De hecho, los planes de los núcleos turísticos de Canarias constituyen soluciones pioneras, novedosas, y singulares, en cuanto se plantean como planes ad hoc que intentan alejarse de los criterios e instrumentos de gestión marcados por las normas generales de la actividad urbanística y de las mismas pautas que rigen la ordenación de los espacios no turísticos (Simancas y Ledesma, 2016). Todo ello con el fin de mejorar e incrementar la competitividad del sector turístico, mediante acciones que reactiven la actividad económica y permitan aumentar la cualificación de la oferta.

Bajo nuestro punto de vista, dicha normativa a pesar de seguir promoviendo la renovación turística no alcanza el éxito previamente establecido, pues pasado el trienio, en 2012, las circunstancias habían cambiado notablemente, tanto en la situación socioeconómica como en cuanto al marco normativo, ya que se produjo una profunda transformación en la intervención administrativa. Esta situación requería de un análisis profundo y una amplia participación de los sectores afectados y de la ciudadanía en general para definir la forma en que ha de ordenarse la principal de las actividades económicas del archipiélago. Por ello, ampliaron el tiempo de reflexión, promulgando la Ley 2/2012, de 8 de mayo, de ampliación temporal de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.

En este sentido, la administración pública no cesa en su empeño por promover la renovación y rehabilitación turística, por lo que promulga la Ley 2/2013, 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias cuyo objetivo, tal y como expone en su primer artículo, es «impulsar la renovación y modernización de urbanizaciones, núcleos e instalaciones turísticas obsoletas, así como las de los productos turísticos [...] y regular el régimen de autorizaciones administrativas de los establecimientos turísticos y la normativa aplicable a la ordenación de los diferentes productos turísticos».

Esta ley, según Santos, Simancas y Hernández (2013: p. 15), «contempla incentivos dirigidos a hacer atractivas las operaciones de renovación que trasciendan la mera rehabilitación de los alojamientos turísticos [...] y plantea mecanismos dirigidos a fomentar y hacer visible económicamente los procesos de sustituciones de tales establecimientos».

Por tanto, se requiere una coordinación pública que venga acompañada de incentivos y estímulos por lo que la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias ajusta la gama de incentivos que preveía las leyes anteriores, con el fin de animar y facilitar la rehabilitación de sus establecimientos, de tal forma que «a los incentivos en materia de plazas adicionales se añaden los de incrementos en la edificabilidad y la tolerancia del cumplimiento matizado de los estándares de densidad de parcela a los establecimientos que ahora procedan a la renovación, además de la posibilidad de aplicar incentivos de carácter económico. En lo concerniente a los derechos a nuevas plazas que no se materialicen en la propia parcela, se regula el régimen de autorizaciones con mayor precisión y se posibilita el acceso al Registro General Turístico, en una sección específica, de los derechos a las plazas turísticas adicionales no utilizadas en la parcela objeto de renovación o sustitución, con lo cual se garantiza la publicidad y la seguridad jurídica, además de constituir una posible fuente de ingresos a añadir a los incentivos previstos» (Exposición de Motivos de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias). Tales incentivos se diferencian en incentivos de edificabilidad e incentivos en plazas adicionales, mostrando, a modo de resumen, la tabla 2 los aspectos más destacables.

Tabla 2. Incentivos públicos a la renovación turística.

Incentivos en edificabilidad	En materia de edificabilidad	Establecimiento que se renueva con incremento de categoría.
		Establecimiento que se renueva por eficiencia energética.
		Establecimiento que se renueva por incrementar categoría a 5 estrellas-lujo.
		Establecimiento que se renueva por reducir la huella de carbono.
	En materia de densidad	Establecimientos con un estándar igual a 60 m ² /plaza.
		Establecimientos con un estándar actual entre 50 y 60 m ² .
Establecimientos con un estándar inferior a 50 m ² /plaza.		
Incentivos en forma de plazas adicionales	Incentivos por renovar e incrementar de categoría.	
	Incentivos de plazas por sustitución y traslado de establecimientos de alojamiento.	

Fuente: Elaboración propia a partir de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias.

Como se ha puesto de manifiesto, es indudable «que la renovación y modernización turística es un desafío que demanda desde hace años parte de la planta alojativa canaria y en la que está comprometida la competitividad y rentabilidad del principal sector económico canario» (Rodríguez, 2014: p. 2). Por lo que el Gobierno de Canarias en su empeño por respaldar una renovación turística eficaz y solvente elaboró, en 2014, la Memoria de Evaluación de la Ley 2/2013 de Renovación y Modernización Turística de Canarias, en la que se evaluó la marcha de las nuevas medidas y su repercusión sobre el sector turístico.

En dicha memoria se detectaron las dificultades que había generado la aplicación práctica de la Ley 2/2013 de Renovación y Modernización Turística de Canarias. Entre otras cuestiones, se señala que, prácticamente, era imposible obtener los incentivos públicos a la renovación turística; de hecho, la redacción de los artículos de la citada ley que regulan los incentivos a la edificabilidad impedía su efectiva aplicación pues, habitualmente, era inviable la obtención de los mismos. Además, se ponen de manifiesto importantes dificultades en torno a la gestión y redacción de los planes modernización, mejora e incremento de la competitividad. Por lo que, con el ánimo de solventar los problemas detectados por el gobierno autonómico se promulga la Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, y asimismo de la Ley 4/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la regulación del arbitrio sobre importaciones y entregas de mercancías en las Islas Canarias.

A fin de sistematizar los principales hitos legislativos en materia de rehabilitación turística canaria, la tabla 3 muestra la efectividad y las dificultades, más relevantes a nuestro juicio, encontradas en su aplicación.

Tabla 3. Principales hitos legislativos en materia de rehabilitación turística canaria.

Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias	<ul style="list-style-type: none"> — Promueve paliar el deterioro del tejido turístico canario — Su éxito fue prácticamente nulo
Ley 7/1997, de 4 de julio, de modificación de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias	Cumplimiento del principio de unidad de explotación
Ley 6/2001, de 23 de julio, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias	<ul style="list-style-type: none"> — Contiene la oferta alojativa turística, «moratoria turística» — Promueve un crecimiento selectivo para hoteles de categoría superior — Escasa planificación turística integrada

VALORANDO POLÍTICAS PÚBLICAS DE RENOVACIÓN EN ÁREAS TURÍSTICAS MADURAS

<p>Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Limita el crecimiento turístico e incrementa la cualificación de la oferta alojativa – Excesiva burocratización en los procedimientos – Compleja adaptación al Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, sobre Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias
<p>Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Simplifica las actuaciones administrativas – Elimina las rigideces del procedimiento de las Directrices de Ordenación General – Establece incentivos para la renovación en los núcleos turísticos consolidados
<p>Ley 2/2012, de 8 de mayo, de ampliación temporal de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Cambia la situación económica – Se requiere un análisis profundo de la situación, ampliando temporalmente la anterior ley
<p>Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Impulsa la renovación turística – Amplía la gama de incentivos de las leyes anteriores – Visibiliza económicamente los procesos de renovación – Presenta dificultades para obtener los incentivos propuestos – Se detectan problemas en la gestión de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad
<p>Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, y asimismo de la Ley 4/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la regulación del arbitrio sobre importaciones y entregas de mercancías en las Islas Canarias</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Solventa las dificultades para obtener los incentivos establecidos – Incorpora los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad al sistema de planeamiento de Canarias – Elimina los problemas detectados en la redacción de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad – Establece una nueva redacción legislativa para fomentar de forma más efectiva la renovación turística – Amplía los plazos de ejecución

Fuente: Elaboración propia.

Como ya expusimos anteriormente, el legislador canario ha apostado por promover un crecimiento limitativo o restrictivo acorde a una política de contención que permita proteger el medio ambiente y la ordenación territorial y urbana. Sin embargo, al mismo tiempo ha favorecido el desarrollo de establecimientos con una alta categoría (9) (cinco estrellas o categoría superior) basándose en que dichos establecimientos protegen de una forma más eficiente el medio ambiente pues se rigen por parámetros de eficiencia energética, disminución en el consumo de agua y además señalan, desde una vertiente totalmente económica, que la rentabilidad alcanzada por los mismos es considerablemente alta.

Con este escenario, se dicta la Sentencia del Tribunal Constitucional 209/2015, de 8 de octubre de 2015. Recurso de inconstitucionalidad 1133-2014. Interpuesto por el Presidente del Gobierno en relación con los apartados a) y c) del artículo 4.2 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias. Competencias sobre ordenación general de la economía, ordenación del territorio y del litoral, turismo, urbanismo y vivienda: nulidad de los preceptos legales autonómicos relativos al régimen de autorizaciones administrativas previas para plazas de alojamiento turístico en Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife.

Dicha sentencia, y a pesar que el legislador canario, en tanto se dictaba dicha sentencia, había cambiado la redacción del citado artículo (10), deter-

(9) Estas categorías son favorecidas en aplicación del artículo 4.2. a) y c) de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias puesto que «solo serán otorgadas autorizaciones previas para plazas de alojamiento turístico en Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife, como requisito necesario para las consiguientes licencias urbanísticas, cuando tengan por objeto la nueva implantación de establecimientos alojativos en los siguientes casos:

a) Establecimientos hoteleros y también extrahoteleros, en este último supuesto cuando el planeamiento territorial no los prohíba expresamente, que deberán cumplir unos estándares de calidad edificatoria y del servicio ofrecido que garanticen el mínimo impacto medioambiental en términos de, al menos, ahorro de agua, contaminación acústica y lumínica y de gestión de residuos, y reunir las condiciones de densidad, equipamiento, infraestructuras y servicios establecidas reglamentariamente para configurar un modelo de excelencia y ecoeficiencia, así como para obtener certificaciones de calidad y gestión medioambiental turística y de máxima eficiencia energética».

c) Los establecimientos hoteleros de cinco estrellas o categorías superiores y también los extrahoteleros, en este último supuesto cuando el planeamiento territorial no los prohíba expresamente, de cinco estrellas o categoría superior».

(10) La Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, y asimismo de la Ley 4/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la regulación del arbitrio sobre importaciones y entregas de mercancías en las Islas Canarias, dispone una nueva redacción para el artículo 4.2., determinando que: a) «Los establecimientos hoteleros y también extrahoteleros, en este último supuesto

mina que «el objetivo de potenciar la calidad de los establecimientos turísticos de Canarias, fomentando aquellos que se consideran integrados en los niveles más altos de excelencia vulnera la norma básica legítimamente establecida por el Estado al amparo del art. 149.1.13 CE (11) al utilizar un criterio de naturaleza económica relacionado con la clasificación de los establecimientos como determinante para la concesión de la autorización para el ejercicio de una actividad de servicios».

Así, los apartados relativos a los apartamentos de cinco estrellas o superior, expuestos en la normativa canaria, concretamente los artículos citados, son inconstitucionales y, por tanto, declarados nulos.

Como hemos señalado, no son pocas las normativas que se han promulgado en Canarias para promover la rehabilitación turística, intentando la administración pública detectar los problemas que impedían su aplicación efectiva y reconduciendo la situación en sucesivas normativas, con el objeto de impulsar la renovación turística de las zonas maduras, pues esta actividad constituye el principal sustento económico del archipiélago.

En este contexto y en el marco de esta trayectoria resulta de especial interés analizar los planes de recualificación de destinos maduros realizados a nivel local, en concreto en Gran Canaria, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, con el objetivo de evaluar sus resultados, así como las principales barreras encontradas en su aplicación práctica.

cuando el planeamiento territorial no los prohíba expresamente, que deberán cumplir unos estándares de calidad edificatoria y del servicio ofrecido que garanticen el mínimo impacto medioambiental en términos de, al menos, ahorro de agua, contaminación acústica y lumínica y de gestión de residuos, y reunir las condiciones de densidad, equipamiento, infraestructuras y servicios establecidas reglamentariamente para configurar un modelo de excelencia y ecoeficiencia, así como para obtener certificaciones de calidad y gestión medioambiental turística y de máxima eficiencia energética.

c) Los establecimientos hoteleros de cinco estrellas o categorías superiores y también los extrahoteleros, en este último supuesto cuando el planeamiento territorial no los prohíba expresamente, de cinco estrellas o categoría superior.

Se incorpora en el artículo 4.2 un último párrafo con el siguiente contenido:

En el marco de la estrategia de empleo de Canarias, los establecimientos hoteleros descritos en los apartados a) y c) de este precepto, deberán acreditar la previa suscripción con los servicios de empleo del Gobierno de Canarias de un convenio para la formación continua de su personal y colaborar en la formación de desempleados para la incorporación —en su caso— a las plantillas adecuadas a la calidad del establecimiento».

(11) Este artículo hace referencia a las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

IV. LA REHABILITACIÓN TURÍSTICA EN CANARIAS: REALIDAD O QUIMERA

El sur de Gran Canaria, San Bartolomé de Tirajana y Mogán constituyen el centro turístico más importante de Canarias recibiendo, en 2018, 3.931.217 de turistas, lo que representa una cuota del 87,17% el total de los turistas que llegan a la isla al año, correspondiendo el 63%, a las tres zonas turísticas del municipio de San Bartolomé de Tirajana: San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (Patronato de Turismo de Gran Canaria, 2018).

A pesar de haberse convertido en el motor económico de la isla, debido a la antigüedad de las edificaciones ubicadas en estos enclaves, se evidencia un significativo nivel de obsolescencia, tanto de los espacios privados, como de los públicos, lo que, como hemos manifestado, ha propiciado la intervención de las Administraciones Públicas para paliar sus efectos negativos.

En opinión de Santos, Simancas y Hernández (2013) en Canarias existen zonas turísticas maduras, que requieren ser renovadas en su conjunto, pues tal como indican el 81% de los establecimientos alojativos identificados en las islas consolidadas turísticamente se edificaron con anterioridad a 1995. Centrándonos en la zona objeto de estudio, y en virtud del análisis realizado por Cáceres y Palop (2007) en Playa del Inglés, el 71% de los establecimientos turísticos tenían una antigüedad superior a 25 años.

Atendiendo a la necesidad de cambio, a partir del año 2001 el Gobierno de Canarias, a través de la Dirección General de Infraestructura Turística, comenzó a incorporar diferentes planes, tales como el Plan de Infraestructuras y Calidad Turística de Canarias para el periodo 2001-2006 y el Plan de Choque de Zonas Turísticas 2006-2011. Con ellos se pretendía llevar a cabo proyectos de obras para mejorar y rehabilitar las infraestructuras básicas; atender a la localización y visibilidad de elementos singulares para el turista; recuperar el paisaje ordinario; así como dar identidad a los destinos, mediante la puesta en valor de los elementos patrimoniales.

Estas actuaciones, inicialmente, no tuvieron mucho éxito y, en concreto, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana se limitó a la realización de algunas obras de rehabilitación en el espacio público que, en opinión de Simancas, de Souza y Núñez (2010) tenían más bien un carácter paliativo o de maquillaje. No obstante, a partir del Acuerdo por la Competitividad y la Calidad del Turismo en Canarias 2008-2020 esta dinámica comenzó a cambiar, articulándose la actual estrategia de ordenación del turismo en Canarias, en torno a la renovación urbana y edificatoria de áreas y alojamientos turísticos susceptibles de ser calificados como obsoletos (Santos, Simancas y Hernández, 2013).

Dicho Acuerdo por la Competitividad y la Calidad del Turismo en Canarias 2008-2020 que fue suscrito por el Gobierno de Canarias, los Cabildos

Insulares, la Federación Canaria de Municipios (FECAM), las organizaciones empresariales y las Cámaras de Comercio, contiene un conjunto de medidas que persiguen alcanzar un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para el archipiélago.

También es preciso mencionar el Plan de Infraestructuras Turísticas de Canarias (2017-2020) que se configura como un plan estratégico cuyos objetivos básicos son: «dotar a las infraestructuras que deben servir de soporte al desarrollo de productos turísticos de una verdadera dimensión turística y territorial y generar un proceso participativo de diagnóstico de los déficits de infraestructuras turísticas y de definición de las prioridades a través de la implicación activa de los actores claves (técnicos, responsables públicos y sociedad civil organizada)» (Bases metodológicas para la elaboración del Plan de Infraestructuras de Canarias 2017-2020).

Así, creemos conveniente analizar, en este trabajo, las diferentes estrategias y planes más significativos que se han promulgado en el municipio de San Bartolomé de Tirajana (Playa del Inglés, San Agustín y Maspalomas), con el fin de rehabilitar y renovar dicha zona, poniendo de manifiesto si tales estrategias han alcanzado los propósitos para las que fueron diseñadas, sabiendo que, actualmente, el Gobierno de Canarias (2019) está trabajando en el Plan Estratégico para el Turismo 2018-2025 donde se pretende que el territorio y su sostenibilidad dejen de ser un objetivo para convertirse en un elemento identitario de futuro del archipiélago canario.

1. Plan de Rehabilitación Turística de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (Gran Canaria)

De las líneas de actuación llevadas a cabo por la administración pública para renovar las zonas turísticas maduras surge el convenio de colaboración firmado «entre el Instituto de Turismo de España, la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana para la rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas» (12), con el fin de efectuar un conjunto de actuaciones necesarias, en régimen de cooperación interadministrativa, en estos tres principales enclaves y la dotación de infraestructuras ineludibles para ello, a través de los instrumentos previstos en las leyes, incluidos los propios de la ordenación y planificación de los recursos naturales, territorial y urbanística.

(12) Resolución de 23 de enero de 2009, de la Secretaría de Estado de Turismo, por la que se publica el Convenio de colaboración, entre el Instituto de Turismo de España, la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana para la Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas. (Convenio de Colaboración, 2009).

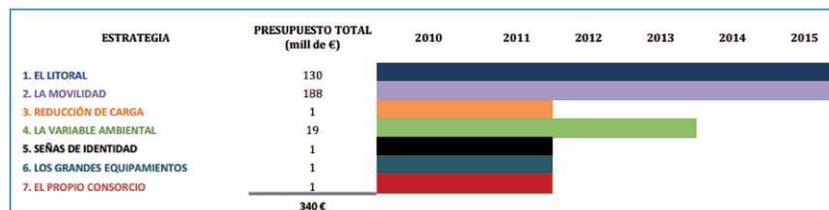
En dicho convenio, las administraciones se comprometen a la aprobación, en el plazo de seis meses, de un Plan para la Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas (PRITSBT, 2009) y a la constitución de un consorcio urbanístico cuyo objetivo es «dar cumplimiento de todas aquellas decisiones de naturaleza territorial-urbanística que precise la ejecución del Plan para la rehabilitación de las infraestructuras turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, incluidas las relativas a la formulación de la nueva ordenación del ámbito afectado y la ejecución y promoción de actuaciones urbanísticas y las obras de infraestructura y nuevos equipamientos y, en su caso, su gestión» (PRITSBT, 2009: cláusula 2.2).

El PRITSBT, 2009 nace en el marco del Programa de recualificación de destinos turísticos maduros, enmarcado en el Plan de Turismo Español Horizonte 2020 y el Plan del Turismo Español 2008-2012. Este documento se configura como un plan sectorial estratégico para llevar a cabo una serie de actuaciones imprescindibles en el contexto de la renovación y rehabilitación de infraestructuras de estas zonas que requerían una dedicación prioritaria. Es gestionado a través del Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria, al que le compete la gestión integral de las zonas públicas a rehabilitar y que ha contado con un importante presupuesto para lograr los objetivos previstos, operando conjuntamente con el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIOGC) y con el Plan Territorial Parcial para la Regeneración y Estructuración del Espacio Consolidado de Playa del Inglés (PTP8) y el Plan Territorial Parcial para la Ordenación del Espacio entre la GC-1 y la GC-500 en San Bartolomé de Tirajana (PTP9) (Lobeira, 2012).

El plan de rehabilitación turística analizado plantea siete estrategias de actuación con su correspondiente planificación temporal, siendo las estrategias: el litoral, la movilidad, la reducción de la carga, la variable ambiental y el cambio climático, las señas de identidad, los grandes equipamientos y el propio consorcio como estrategia, no superando en ningún caso el horizonte temporal de 2015.

Para llevar a cabo todas las actuaciones previstas en el Plan de Rehabilitación Turística de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas se estimó un presupuesto total de 340 millones de euros, correspondiendo el 49% a otras administraciones públicas, el 39% a la iniciativa privada y el 12% al Ministerio de Medio Ambiente (Convenio de Colaboración, 2009). Cabe destacar que su distribución no fue equitativa, puesto que a las estrategias de movilidad y del litoral se les asignó un mayor presupuesto (véase figura 1), acumulando entre las dos el 93,53% del total.

Los recursos económicos disponibles para llevar a cabo dichas actuaciones son: «las aportaciones de sus miembros (administraciones); los rendimientos de las actividades del Consorcio [...]; las ventas o productos obtenidos por

Figura 1. Estrategia, presupuesto y horizonte temporal.

Fuente: Plan para la Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, 2009.

la gestión de su patrimonio; las enajenaciones de bienes del patrimonio del Consorcio o de los bienes de sus miembros adscritos al consorcio para el cumplimiento de sus fines [...], las participaciones o los ingresos que procedan de convenios o conciertos con Administraciones, empresas y, Entidades Públicas o con particulares [...]; las subvenciones, ayudas o créditos que se obtengan; los provenientes de tasas e impuestos por licencias delegadas por el Ayuntamiento u otras instituciones [...]; y cualesquiera otros ingresos no previstos en los apartados anteriores» (Convenio de Colaboración, 2009, cláusula 6.1).

Debemos resaltar que, a pesar de haber aprobado inicialmente un relevante presupuesto, para las administraciones públicas, el importe finalmente aportado ascendió a 5.800.000 euros. Las aportaciones que corresponden al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (35% del total) y a la Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias (34%) tenían como destino la financiación parcial de los gastos de las inversiones derivadas de la ejecución del Plan. En cambio, las que corresponden al Cabildo de Gran Canaria (26%) y al Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana (5%) debían cubrir el resto de los gastos originados por la ejecución del mencionado Plan, así como la totalidad de los gastos de funcionamiento del Consorcio (Convenio de Colaboración, 2009, cláusula 5.5).

Con el ánimo de verificar si los objetivos propuestos en los convenios firmados y en los planes de actuación señalados se han cumplido, analizamos cuáles son los problemas más relevantes, destacando ciertas dificultades en su implantación debido, tanto al ámbito económico como al político.

Con respecto al ámbito político, destacamos los siguientes aspectos:

- ✓ Recelo de las administraciones a transferir o delegar competencias, cuya titularidad y ejercicio significa un poder independiente (Arias y Ascanio, 2015).
- ✓ Descoordinación entre las administraciones públicas. Un ejemplo de ello, es que cuando el Consorcio pretende iniciar las obras de una

rotonda, se encontró con que ya se habían ejecutado hacía años, pero estaban ocultas por hierbas y arbustos (Montesdeoca, 2014).

- ✓ Contratación de la redacción del Plan Director sin publicidad, ocasionando que el grupo de Coalición Canaria presentara una proposición no de ley en el Parlamento canario a fin de demandar a las administraciones que adoptaran medidas para el correcto funcionamiento del consorcio (Rodríguez y Such, 2014).
- ✓ Inconvenientes para implicar al sector privado, así como desacuerdos en cuanto a prioridades u objetivos (Canalis, 2010). Asimismo, la proposición de algunas ideas, ocasionaron polémica como la de construir un funicular cuyo recorrido se realizaría sobre las dunas o un puerto deportivo junto al Faro de Maspalomas (Rodríguez y Such, 2014).
- ✓ Retraso en la aprobación del PTP8 y PTP9, produciéndose la aprobación provisional a finales de 2012 y principios de 2014, respectivamente (Rodríguez y Such, 2014).
- ✓ Gerentes que se nombran acordes con la ideología del partido político que ostenta el poder en cada momento (Garzón, 2012). En un periodo de tres años el cargo fue ocupado por tres gerentes diferentes.

En el ámbito económico, el principal inconveniente fue que justo en 2008, año en que se suscribe el convenio, comienza la crisis, afectando de este modo a las líneas de financiación tanto públicas como privadas. Ante esta situación, durante la vigencia del convenio se firmaron dos adendas, en las cuales las administraciones públicas se comprometían a hacer aportaciones adicionales, debido a la gran diferencia entre el presupuesto previsto para realizar todas las actuaciones (340 millones de euros) y los recursos realmente aportados por las administraciones competentes (5 millones ochocientos mil euros). La primera adenda se firmó en 2009 (Resolución de 3 de febrero de 2010, de la Secretaría de Estado de Turismo, por la que se publica la Adenda nº 1 al Convenio de colaboración, 2009), ascendiendo a un total de 3.089.400 euros y, la segunda, se suscribió en 2010 (Resolución de 17 de marzo de 2011, de la Secretaria General de Turismo y Comercio Interior, por la que se publica la Adenda nº 2 al Convenio de colaboración, 2009), con un montante de 3.450.000 euros. Finalmente, la cantidad con la que contaba el consorcio ascendía a 12.339.400 euros aportada por las distintas administraciones mencionadas, importe claramente insuficiente para todos los objetivos marcados.

Cabe resaltar que, en la cláusula 7.1 del citado convenio de colaboración se establecía que «estaría en vigor hasta la conclusión de las actuaciones previstas en el PRIT, o en todo caso, antes del 31 de diciembre de 2011 [...]». No obstante, esto fue objeto de dos prórrogas, la primera en 2012 prolon-

gando el período de ejecución y justificación de las actuaciones hasta 31 de diciembre de 2013, ya que hasta el 15 de mayo de 2012, solo se habían ejecutado actuaciones por importe de 6.358.867,57 euros (Resolución de 15 de mayo de 2012, que prorroga el período de ejecución y justificación de actuaciones del Consorcio urbanístico para la rehabilitación de las zonas turísticas de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas), del cual sólo el 38% se ejecutaron en obras y un 17% se comprometen para la ejecución de obras (Arias y Ascanio, 2015).

El Consorcio solicitó, a finales de 2013, la segunda prórroga para ampliar el plazo de ejecución y justificación del resto de actuaciones financiadas con cargo a la Adenda 2009 y Adenda 2010, hasta el día 30 de junio de 2014, alegando las razones que hicieron imposible la ejecución, antes del 31 de diciembre, de todas las actuaciones propuestas (Resolución de 28 de marzo de 2014, que prorroga el periodo de ejecución y justificación de actuaciones del Consorcio Urbanístico). Entre las razones expuestas se encuentran:

- ✓ Necesidad de retrasar la contratación de algunas obras.
- ✓ Período de tiempo necesario para obtener las preceptivas autorizaciones de los organismos de Costas y del Consorcio Insular de Aguas.
- ✓ Incidentes provocados por la situación de las empresas adjudicatarias que han retrasado la puesta en marcha de tres de las actuaciones propuestas.

Es importante resaltar que, en opinión de Garzón (2012), el consorcio ha llevado a cabo más proyectos de mantenimiento (renovar infraestructuras o servicios sin readaptarlos a otros fines, como por ejemplo cambio de hamacas, baldosas en mal estado etc.) que proyectos de rehabilitación (adaptar las infraestructuras a las necesidades turísticas actuales, como por ejemplo la adaptación de dos parkings que aumentaron la movilidad del turista).

Por tanto, los resultados han demostrado que ha sido inviable acometer actuaciones de mayor envergadura y complejidad, un ejemplo de ello es que no se pudo realizar renovaciones en los centros comerciales. Esto se debe principalmente a discrepancias políticas dentro del consorcio, el escueto presupuesto con el que disponían y al estrecho horizonte temporal que se asignó para dichas inversiones, considerando un periodo de tiempo insuficiente para emprender actuaciones de esta naturaleza (Rodríguez y Such, 2014).

La conclusión que hemos obtenido es que no se alcanzó, en cierto modo, porque no existe una concentración en el poder decisorio sobre temas de rehabilitación en la zona turística puesto que la planta alojativa a renovar no pertenece a un solo ente o propietario, lo que dificulta poder ejecutar con rapidez los grandes proyectos porque es preciso aglutinar las facultades decisorias de las diferentes administraciones públicas que lo conforman junto con

los agentes privados. Además, no todos los propietarios pueden afrontar una renovación pues no disponen de recursos suficientes para ello.

Un claro ejemplo de ello es el trabajo conjunto de las diferentes instituciones implicadas, probablemente por cuestiones netamente políticas, provocó que los procesos se ralentizaran e incluso se impidieran por la falta de consenso, hasta el extremo de que a finales del 2012 se estuvo a punto de perder el 50% de los fondos por no haberlos ejecutado (Garzón, 2014).

A nuestro juicio, se establecieron mecanismos e instrumentos económicos y de gestión para que se pudiera llevar a cabo el plan de rehabilitación en la zona objeto de estudio, pero los hechos demuestran que la financiación ha sido insuficiente, que la participación de múltiples agentes (administración pública, empresas promotoras, propietarios particulares) ralentizan el proceso pues la burocratización de la administración es considerable, realizándose en la mayoría de los casos un embellecimiento de la zona a rehabilitar en lugar de acometer una verdadera renovación turística.

En vista de esta situación, el problema de la pérdida de calidad del espacio turístico quedaba sujeto al desarrollo de otros instrumentos como el Plan de Modernización, Mejora e incremento de la competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana Maspalomas Costa Canaria.

2. Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana. Maspalomas Costa Canaria (Gran Canaria)

El Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana, Maspalomas. Costa Canaria (PMM, 2012) nace con el fin de definir un modelo turístico de destino y ofrecer cobertura a las actuaciones públicas y privadas de sustitución, rehabilitación y remodelación tanto de la planta alojativa como de infraestructura turística, a través de la delimitación de actuaciones de transformación urbanística, que permitieran cumplir con el objetivo de renovación turística del sur de Gran Canaria recogido en el Decreto 90/2012, de 22 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana Maspalomas Costa Canaria (Decreto 90/12).

El PMM, 2012 se elabora en el marco de la Ley 6/2009, de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, como medidas e incentivos para la renovación de las infraestructuras turísticas, que en su artículo 15 «contempla una tramitación abreviada para los planes o programas específicos de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector, cuando sus actuaciones no estén

previstas en el planeamiento», siendo este el caso del plan de modernización del municipio de San Bartolomé de Tirajana.

Es de señalar, desde el punto de vista legal, que es preciso «la inclusión de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad turística (13), en el sistema de planeamiento de Canarias como instrumentos urbanísticos, ampliando sus competencias y asimilándolas, casi por completo, a las de los planes generales de ordenación, para sus concretos ámbitos de actuación, así como la definición de los deberes, fundamentales en el proceso emprendido, de atenerse al uso turístico, y de renovación y rehabilitación edificatoria» (Preámbulo, Ley 9/2015 de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, y asimismo de la Ley 4/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la regulación del arbitrio sobre importaciones y entregas de mercancías en las Islas Canarias).

Por tanto, los planes estudiados «se plantean como los marcos integrados, organizativos, ejecutivos y complementarios de los instrumentos de desarrollo del planeamiento urbanístico aprobados o en formulación [...]. Desde este punto de vista, suponen unos instrumentos extraordinarios que ponen de manifiesto la ineficacia de la legislación en esta materia y de los planes convencionales y procedimientos ordinarios» (Simancas y Ledesma, 2016: p. 341).

Dicho plan (14) se basa en dos líneas de actuación: la rehabilitación de espacio público y la renovación de los establecimientos turísticos y de sus complementarios. La redacción de este fue encargada a la empresa, dependiente del Gobierno de Canarias, Gestión y Planeamiento Territorial y Medioambiental.

(13) Estos planes «son instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, estableciendo la ordenación completa de su área de intervención, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados en esta ley, sin posibilidad de clasificar o reclasificar suelo, si no existe acuerdo municipal previo que lo permita. Cuando el área de intervención incluya o alcance a un conjunto histórico, el plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad podrá ordenar el citado espacio, en parte o en su totalidad, en cuanto sea necesario, conciliando la renovación con la conservación de los valores culturales, con informe preceptivo del cabildo insular y con sujeción a los límites sustantivos que establece la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias. En su caso, el plan especial de protección que se elabore posteriormente deberá incorporar las determinaciones que hubiera establecido el plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad» (artículo 7.1. de la Ley 9/2015 de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, y asimismo de la Ley 4/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la regulación del arbitrio sobre importaciones y entregas de mercancías en las Islas Canarias).

(14) Queda integrado por los siguientes documentos: Tomo I. Memoria, Tomo II. Normativa — Fichero urbanístico, Tomo III. Planos, Tomo IV: Informe de Sostenibilidad Ambiental, Tomo V: Memoria Ambiental y Tomo VI: Estudio Económico.

La rehabilitación de espacio público contiene «una serie de propuestas de renovación y mejora del espacio público que se concretan en actuaciones dirigidas a reinterpretar y reorientar la función de determinados espacios dentro de la trama de la ciudad turística, principalmente las calles, los espacios libres públicos y diversas áreas de oportunidad» (Decreto 90/12, Tomo I: Memoria). En el plan objeto de estudio se incluye una serie de intervenciones que son extrapolables a otras de iguales características dentro del ámbito de actuación. Además, se organiza en base a tres grandes sistemas (Decreto 90/12, Tomo VI: Estudio económico):

- ✓ Sistema Verde (SV): red de conexión de espacios libres públicos para el uso y disfrute del turista, potenciando las calles.
- ✓ Sistema de Actividad (SA): dotación de «anillos» en torno a los centros comerciales y zonas comerciales abiertas, conectando la actividad comercial con el resto de la actividad complementaria.
- ✓ Sistema Costero (SC): potenciar el uso y disfrute del litoral, creando una continuidad y mejorando las conexiones a la playa y creando espacios de esparcimiento y ocio en la costa.

Para llevar a cabo de dichas actuaciones se establece una programación, en el que se priorizan en tres plazos de cuatro años cada uno (corto plazo, medio plazo y largo plazo), con un horizonte temporal de 12 años. Para ello, se estima un coste total de 108.819.687 euros, tal y como se observa en la tabla 4, siendo el sistema verde el que mayor porcentaje ocupa (47,97%) y el medio y largo plazo los que acaparan el mayor importe de las inversiones.

Tabla 4. Presupuesto estimado de las intervenciones públicas.

	SV	SA	SC	Residuos	TOTAL	
Corto plazo	4.354.528	7.622.950	1.722.251	228.328	13.928.057	12,80%
Medio plazo	22.684.568	14.288.754	22.710.898	1.185.302	60.869.522	55,94%
Largo plazo	25.164.725	6.531.945	1.721.514	603.923	34.022.107	31,26%
TOTAL	52.203.821	28.443.649	26.154.663	2.017.553	108.819.686	100,00%
%	47,97%	26,14%	24,03%	1,85%	100,00%	

Fuente: Decreto 90/2012, de 22 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector turístico de San Bartolomé de Tirajana Maspalomas Costa Canaria. Tomo VI: Estudio económico.

Como ha quedado patente en este trabajo, no se han cumplido los objetivos propuestos para la rehabilitación en el destino turístico maduro, San Bartolomé de Tirajana, pues la implantación de mecanismos o medidas incen-

tivadoras no ha sido la más acertada y eficiente, opinión que comparte la administración pública pues determina que, como ya pusimos de manifiesto anteriormente, existen dificultades relacionadas con la redacción de dichos planes de modernización.

En opinión de García (2013: p. 30) «los Planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad se posicionan como un «campo de pruebas», [...], apostando por una planificación de «abajo hacia arriba», con la participación de un mayor número de actores, públicos y privados, [...] para poder desarrollar una rehabilitación integral de las áreas turísticas consolidadas».

En cuanto a los plazos de ejecución del PMM, 2012, es importante resaltar que los empresarios solo podían presentar la solicitud de licencia en el plazo de un año desde la entrada en vigor del plan, esto conlleva que, inicialmente, se tardara bastante tiempo, razón por lo que el PMM estuviera paralizado. En opinión de Simancas y Ledesma (2016: p. 347) y en la medida que «deben intervenir los propietarios de los inmuebles y los operadores turísticos, junto al correspondiente Ayuntamiento, el Cabildo Insular y el Gobierno de Canarias, se están produciendo complejos procesos de concertación. Estos son los que, en la práctica, están dilatando en el tiempo la aprobación definitiva de los PMM, con el consiguiente retraso considerable en su implementación, lo cual resulta incoherente con lo pretendido con los mismos».

El Centro Atlántico de Pensamiento Estratégico (CATPE) elaboró el II Informe CATPE sobre la competitividad turística de Canarias. Propuestas para encauzar el equilibrio económico social-medioambiental del Archipiélago Canario, 2016, estudio que detecta los principales problemas y barreras a los que se ha enfrentado el sector turístico para llevar a cabo la rehabilitación de su planta alojativa, poniendo de manifiesto que uno de los graves problemas era no poder acceder a las agilizaciones de los trámites burocráticos que conlleva estar incluidos en este plan, teniendo que «recorrer los procesos administrativos normales, los cuales muchas veces son tan largos que pueden llegar a disuadir al empresario de rehabilitar» (CATPE, 2016). Conforme a la Memoria de Evaluación de la Ley 2/2013 de renovación y modernización turística de Canarias emitida por el Gobierno de Canarias (2014), en el municipio de San Bartolomé de Tirajana hasta junio de 2014, se habían presentado solicitudes de licencias para un total de 40 proyectos, de los cuales 6 obtuvieron informe municipal negativo, se concedieron 18 licencias y se estaban tramitando 16 expedientes más. En febrero de 2015, había 35 proyectos ejecutados o con solicitud de licencia, suponiendo una inversión en los establecimientos de 223.480.960 euros aproximadamente y con una inversión prevista en el espacio público de 108.819.686 euros, información disponible hasta el momento.

Es de señalar que pocos establecimientos han hecho rehabilitaciones integrales, centrándose en operaciones de embellecimiento como mejorar la

fachada del establecimiento. Además, el Centro Atlántico de Pensamiento Estratégico, 2016 alega que muchos establecimientos se han rehabilitado por estar en la estrategia global de la cadena y no por los incentivos que ofrece la ley (15). Aun siendo positivas las medidas establecidas, debe profundizarse más en la línea de hacer posible su aplicación, pues en ocasiones no responde a la realidad de los casos existentes en el archipiélago (Ramón y Temes, 2014; Simancas, 2015).

En definitiva, la viabilidad de los planes de modernización analizados «resulta de una elevada complejidad para los establecimientos extra hoteleros, reduciéndose prácticamente a los de un único propietario. Ello se debe a que, aunque la explotación de tales alojamientos se produce de manera coordinada y concentrada en una única titularidad empresarial bajo el principio de unidad de explotación, la atomización y dispersión de su propiedad determina que sus múltiples titulares no sólo se comporten de manera similar a microcapilistas (Santana, 2005), que siguen la generalizada racionalidad empresarial empeñada en la máxima rentabilidad a corto plazo, sino también como una suma de distintas decisiones e intereses, en su mayoría contrapuestas e individuales» (Simancas y Ledesma, 2016: p. 348).

Bajo nuestro punto de vista, este plan de mejora y modernización nacido para agilizar, promover, incentivar y favorecer la rehabilitación turística en el Municipio de San Bartolomé de Tirajana, presenta sus luces y sombras, pues sí se han realizado y ejecutado procesos de mejora y rehabilitación (16) en zonas turísticas consolidadas en aras a conseguir un destino turístico de primer nivel pero al ser un proceso complejo que requiere importantes inversiones económicas con múltiples agentes, en algunos casos con intereses contrapuestos, no ha sido todo lo diligente que se había previsto cuando fue promulgado por el gobierno autonómico canario.

(15) Un claro ejemplo de ello es la cadena hotelera RIU, siendo una de sus estrategias adaptar sus instalaciones a las exigencias de la demanda, con la decisión de invertir en los próximos años 300 millones de euros, de los cuales 100 millones se invertirán en Canarias. Otros ejemplos son las rehabilitaciones llevadas a cabo por cadenas como Barceló, Meliá o Iberostar.

(16) Así, una demanda que se pedía hacía muchos años, en el litoral de la costa a rehabilitar, consistía en una actuación en las infraestructuras turísticas núcleo de Playa del Inglés en Gran Canaria, consistiendo en la realización de accesos a la playa con ascensores, uno de ellos enmarcado en un contexto de colaboración público-privada. Así, «se está trabajando en dos ascensores, uno por el lado Sur y otro por el lado norte del Paseo Costa Canaria. Uno obtiene su ejecución en base al desarrollo del Plan de Modernización y Mejora e Incremento de la Competitividad (PMM) y el otro por una concesión administrativa de Costas. De tal forma que en el primero de los casos es ejecutar lo previsto en la reinversión de lo cobrado por el Ayuntamiento como aprovechamiento de los PMM de la zona y en el segundo caso a cambio de un canon» (CATPE, 2016: p. 60).

Es de señalar, las recientes sentencias, concretamente la Sentencia 338/2016, de 25 de julio de 2016 del Tribunal Superior de Justicia de Canarias por el que se anula el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de La Competitividad de San Bartolomé de Tirajana Maspalomas Costa Canaria. Dicha sentencia declara nulo el plan de modernización analizado pues se alega que incumple el artículo 15.4 (17) Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de suelo por no existir el informe de impacto en las Haciendas Públicas. Al tratarse de un instrumento de ordenación aislado, prácticamente autónomo, y caracterizado como un plan estratégico puntual, en ningún caso puede contradecir (18) la ley estatal vigente.

También es preciso mencionar la reciente Sentencia 12/2018, de 18 de mayo de 2018 del Tribunal Superior de Justicia de Canarias que concluye que el plan vulnera el principio de justa equidistribución de beneficios y cargas y aplica de forma errónea y fraudulenta la figura de la actuación de dotación. La decisión de la Sala anula tres sectores: la actuación definida en la ficha SA-07 Sistema de Actividad. Parking Ocio Faro de Maspalomas, la actuación 04 de las intervenciones en espacio privado Kioskos Comerciales en Meloneras y la actuación 14 de las previstas en las intervenciones en espacio privado, referida al Ocean Park. El fallo de la Sala deja sin efecto la ordenación prevista para el parking del Faro, los kioskos de Meloneras y el Ocean Park.

VI. CONCLUSIONES

Las Islas Canarias tiene como sustento básico de su economía la actividad turística, sabiendo que, en Gran Canaria, el municipio de San Bartolomé de Tirajana registra el porcentaje más alto de turistas, pero como ya hemos puesto de manifiesto son zonas turísticas maduras que presentan una importante obsolescencia de la planta alojativa hotelera y extra hotelera y del espacio público. Dicha obsolescencia incide tanto en la competitividad del destino como en su imagen y por supuesto en la satisfacción de los clientes. Por lo tanto,

(17) Este artículo dispone que «la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivo».

(18) En el mismo sentido y con idénticos argumentos debe estimarse que el Decreto 90/12 incumplen los artículos 11.3, 15.2 y 15.3 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de suelo.

estas zonas precisan de un proceso de reforma y modernización constante que asegure su competitividad y sostenibilidad, siendo necesario tomar decisiones al respecto desde las administraciones públicas.

Por ello, la rehabilitación y renovación de las áreas turísticas maduras se convirtió en un elemento de relevancia de la política pública turística, tanto a nivel nacional como autonómico. Al respecto, hay que destacar que, a lo largo de los años se han promulgado diversas leyes y decretos, la mayoría de ellas sin derogar las anteriores y sin evaluarlas. Sin embargo, esta situación empieza a cambiar con la aprobación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, posteriormente modificada por la Ley 9/2015, de 27 de abril. También se destacan en el estudio realizado los múltiples planes aprobados a fin de conseguir los objetivos planteados, tanto en los establecimientos privados como en los espacios públicos.

No obstante, la administración pública autonómica no cesa en su empeño por impulsar la rehabilitación turística en Canarias, produciéndose avances de mayor relevancia, en cuanto al número de actuaciones realizadas, fundamentalmente, a partir de la aprobación de las dos últimas leyes reseñadas, pudiendo ser trasladable el análisis realizado a otras zonas turísticas maduras, pues el problema a solventar es complejo dado el número de agentes y factores que intervienen.

Es preciso destacar que los incentivos políticos, en materia de rehabilitación turística, que se han promulgado han sido considerables pero, a nuestro juicio, aspectos como; la burocracia, la inversión a realizar, la escasa financiación obtenida para rehabilitar, tanto en establecimientos hoteleros como extrahoteleros, han propiciado que no se haya rehabilitado lo previamente establecido. De hecho, los empresarios señalaban que tenían dificultades para llevar a cabo los procesos de rehabilitación turística. Además, los alojamientos extrahoteleros tienen mayores problemas para efectuar renovaciones, debido a las grandes inversiones que se deben realizar y además porque la mayoría de dichos establecimientos no pertenecen a un sólo propietario, por lo que es difícil llegar a un consenso para ejecutar la rehabilitación, unido al hecho que, en muchas ocasiones, los propietarios particulares no disponen de los recursos suficientes para acometer proyectos de renovación turística que, habitualmente, son de gran envergadura. Si a esto le añadimos que en la estructura alojativa de Gran Canaria predomina los establecimientos extrahoteleros, y que éstos son los que presentan mayor obsolescencia, el escenario que se vislumbra son muchos establecimientos sin rehabilitar o que van a tardar bastante tiempo en realizar una efectiva renovación.

El estudio realizado muestra como las acciones de renovación acometidas en el espacio público fueron insuficientes y lejos de las expectativas marcadas, centradas en operaciones de embellecimiento antes que en rehabilitaciones

integrales. Esto es así, debido, por una parte, a la falta de acuerdo político que frenaba el avance pretendido y, por otra, porque las aportaciones económicas, reducidas respecto de las que se previeron inicialmente, impidieron realizar en su integridad las contenidas en los distintos planes de actuación previstos para el municipio de San Bartolomé de Tirajana, por lo que queda un largo trayecto por recorrer, debiendo ser conscientes de las debilidades y los errores detectados a fin de mejorar las estrategias futuras a seguir.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- ARIAS RODRÍGUEZ, D. y ASCANIO MONZÓN, S. (2015): *El consorcio urbanístico Maspalomas-Gran Canaria*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Escuela de Arquitectura.
- BEAS SECALL, L. (2012): «Los planes de excelencia turística en España (1992-2006). Una apuesta por la revitalización de los destinos. Revisión de su implantación e impactos», en *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, núm. 16, pp. 387-424.
- BUTLER, R. W. (1980): «The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources», en *The Canadian Geographer*, núm. 24, pp. 5-12.
- CÁCERES MORALES, E. y PALOP CASADO, J. (2007): *Estudio de las condiciones y características de la planta alojativa turística de Playa del Inglés*. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- CANALIS, X. (2010): *La reconversión de destinos maduros avanza a trompicones*. *Hosteltur*, octubre.
- CAPDEPÓN FRÍAS, M., RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, I. y SUCH CLIMENT, M.P. (2012): «El Potencial de los Parques Naturales en el Proceso de Renovación de los Destinos Turísticos Litorales Maduros: el Caso de la Comunidad Valenciana en España», en *Tourism & Management Studies*, núm. 8, pp. 1-25.
- CASTEL GAYAN, S. (2012): «Derecho del turismo y propuestas para una renovación de la promoción turística», en esta REVISTA, núm. 39-40, pp. 357-386.
- CENTRO ATLÁNTICO DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO (CATPE) (2016): *II Informe CATPE sobre la competitividad turística de Canarias. Propuestas para encauzar el equilibrio económico social-medioambiental del Archipiélago Canario*.
- CHINCHILLA PEINADO, J.A. (2009): «La rehabilitación de los establecimientos turísticos alojativos como manifestación del desarrollo urbanístico sostenible. El ejemplo de Canarias», en *Práctica Urbanística*, núm. 87, pp. 64-77.
- COOPER, C. (1994): *The Destination Life Cycle: An Update*. A. Seaton (Ed.), *Tourism State of the Art*, Wiley, Chichester, pp. 340-346.

- CORRALES S. y HERNÁNDEZ J. (2010): «El turismo en destinos maduros archipelágicos: condicionantes y estrategias. El caso de los tres grandes. Hawái, Canarias, Baleares», en Hernández Martín R. y Santana Talavera, A. coord. *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias*, San Cristóbal de la Laguna. Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad de La Laguna, pp. 233-254.
- GALLARDO RAMÍREZ, C. (2014): *Dos visiones para una regeneración necesaria: la Costa del Sol Occidental vs. San Bartolomé de Tirajana*. Convocatoria de Comunicaciones y 2ª Bienal de Proyectos de Edificación y Urbanismo Sostenible.
- GARCÍA, F. A., LÓPEZ, M. C., ESTARELLAS, P. J. B., y ABELLA, O. M. (2005): «Los planes de excelencia y dinamización turística (PEDT), un instrumento de cooperación a favor del desarrollo turístico», en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 39, pp. 221-226.
- GARCÍA MÁRQUEZ, F. (2011): «El paisaje en la Ordenación del Territorio de Canarias», en Simancas, M. y Cortina, A. coord. *Retos y perspectivas de la gestión del paisaje de Canarias: reflexiones en relación con el 10º aniversario de la firma del Convenio Europeo del Paisaje*, pp. 145-164.
- GARCÍA CRUZ, J.I. (2013): *El impacto territorial del tercer boom turístico de Canarias*. Tesis doctoral. Servicio de publicaciones. Universidad de La Laguna. San Cristóbal de La Laguna.
- GARZÓN BECKMANN, A. (2011): *Condicionantes de la competitividad turística grancanaria*, Editorial Círculo Rojo, Las Palmas.
- (2012): «Rehabilitación de infraestructuras turísticas», en *Turismo*, septiembre, pp. 1-5.
- (2014): «Consenso, principal reto turístico del 2014», en *Turismo*, enero, pp. 1-4.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2008): *Acuerdo por la competitividad y la calidad del turismo en Canarias (2008-2020)*.
- GOBIERNO DE CANARIAS y EXCELTUR (2017): *Impacto Económico del Turismo en Canarias*.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2019): *Plan Estratégico para el Turismo (2018-2025)*.
- GOBIERNO DE ESPAÑA (2019): *Informe sobre Estrategia del Turismo Sostenible (2030)*.
- GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, M., LEÓN GONZÁLEZ C. y PADRÓN FUMERO, N. (2006): «Obsolescencia y políticas de renovación medioambiental en el sector turístico. Reflexiones sobre la conceptualización de la competitividad del destino turístico» en *Cuadernos Económicos de ICE*, núm. 71, pp. 153-176.

- GONZÁLEZ, M. (2008): «La concentración social en la reorientación sostenible del turismo en Canarias», en Souza, A. y Simancas, M. (coord.) *Sociedad civil organizada y desarrollo sostenible*. Consejería de Presidencia, Justicia y Seguridad del Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife, pp. 111-128.
- HAYWOOD, K. (1986): «Can the Tourist-Area Life Cycle Be Made Operational», en *Tourism Management*, núm. 7, 1986, pp. 154-167.
- HERNÁNDEZ MARTÍN, R. y SANTANA TALAVERA A. (coord.) (2010): *Destinos turísticos maduros ante el Cambio. Reflexiones desde Canarias*. Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales, La Laguna.
- INSTITUTO CANARIO DE ESTADÍSTICA (2019): *Estadísticas de Movimientos Turísticos en Fronteras de Canarias*.
- (2018): *Cuenta satélite del turismo en España*.
- LEÓN, C., HERNÁNDEZ, J.M. y GONZÁLEZ, M. (2003): «Endogenous lifecycle and optimal growth in tourism», en International Conference on Tourism and Sustainable Economic Development Macro and Micro Economic Issues. Sardinia, Italia, CRENoS (Università di Cagliari e Sassari, Italia) y Fondazione Eni Enrico Mattei, Italia.
- LOBEIRA ALCARAZ, M. A. (2012): *Regeneración de destinos turísticos. Tres casos de estudio en España*. Trabajo Fin de Máster. Universidad Internacional de Andalucía.
- MATA OLMO, R. (2007): «Desarrollo sostenible, insularidad y gobierno del territorio: la experiencia del PTI de Menorca», en Farinós, J. y Romero, J. *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible*. Edit. Universitat de Valencia pp. 237-258.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO (2000): *Plan Integral de Calidad del Turismo Español (2000-2006)*.
- (2007): *Plan del Turismo Español Horizonte (2020)*.
- (2012): *Plan Nacional e Integral de Turismo (2012-2015)*.
- MONTESDEOCA, J. (2014): *El Consorcio del Sur afronta las últimas obras tras una inversión de 13 millones*.
- MOREIRA GREGORY, P. E., y ROMÁN GARCÍA, C. (2013): «Tourism and inequality in Gran Canaria; notes for analysis», en *Revista de Ocio y Turismo*, núm. 6, pp. 140-154.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT), (2019): *Las llegadas de turistas internacionales suman 1.400 millones dos años antes de las previsiones*, febrero.
- PARRA LÓPEZ, E.; MELCHOR NAVARRO, M. y FUENTES MEDINA L. (2010): «Dinámicas de transformación de un destino turístico maduro», en *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias*, coord. por Hernández

- Martin, R. y Santana Talavera, A. Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales, La Laguna, pp. 213-231.
- PARREÑO CASTELLANO, J. M. y DOMÍNGUEZ MUJICA, J. (2011): *Análisis y planificación turística del territorio*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Vicerrectorado de Ordenación Académica y Espacio Europeo de Educación Superior.
- PATRONATO DE TURISMO DE GRAN CANARIA (2018): Estadísticas turísticas por zonas.
- PRIESTLEY, G. y MUNDET, L. (1998): «The Post-Stagnation Phase of the Resort Cycle», en *Annals of Tourism Research*, núm. 25, pp. 85-111.
- RAMÓN FERNÁNDEZ, F. y TEMES CORDOVEZ, R. (2014): «Incentivos para la renovación de las infraestructuras y edificaciones en los destinos turísticos maduros de Canarias. Actuaciones sin traslado de alojamiento», en *Revista de Derecho Urbanístico y Medio Ambiente*, núm. 289, pp. 121-161.
- RODRÍGUEZ, I., y SUCH, M. P. (2014): «La política turística española de apoyo a la renovación y reestructuración de destinos turísticos maduros: una valoración a partir de las experiencias piloto recientes», en *ACE-Arquitectura, Ciudad y Entorno*, núm. 9, pp. 437-466.
- RODRÍGUEZ DRINCOURT, J. (2014): «La renovación y modernización turística de Canarias», en *Revista General de Derecho Constitucional*, núm. 18, pp. 1-6.
- SANTOS CHINEA, M. C., SIMANCAS CRUZ, M. R. Y HERNÁNDEZ MARTÍN, R. (2013): «Incentivos económicos a la renovación de alojamientos turísticos: el mercado de derechos materializables en plazas alojativas», en *Cuadernos de Estudios Empresariales*, núm. 23, pp. 11— 26.
- SANTANA TUERAGANO, M.A. (2005): «Turismo, empleo y desarrollo», en *Papers, revista de sociología*, núm. 77, pp. 79-104.
- SIMANCAS CRUZ, M. (2012): «Evaluando políticas públicas de renovación de destinos turísticos maduros: el proceso de reconversión turística de canarias», en Vera Rebollo, F. Y Rodríguez Sánchez, I (eds.): *Renovación y reestructuración de destinos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades*. Colección. Desarrollo Territorial, 11, Universitat de Valencia, pp. 163-200.
- (2015): *La moratoria turística de Canarias*. San Cristóbal de la Laguna. Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 2015.
- SIMANCAS CRUZ, M., DE SOUZA IGLESIAS, A. y NÚÑEZ CANO, M. (2010): «La renovación de los espacios públicos de las áreas turísticas consolidadas», en Hernández Martín, R. y Santana Talavera, A. (coord.), *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias*, San Cristóbal de La Laguna, Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad de La Laguna, pp.183-213.

- SIMANCAS CRUZ, M. y LEDESMA GONZÁLEZ O. (2016): «La planificación territorial de la política de renovación de las áreas turísticas maduras. Planes de Renovación, Mejora e Incremento de la Competitividad de Canarias», en *Pasos*, núm. 2, pp. 335-352.
- SOCIAS CAMACHO, J.M. (2016): «Revalorización y unidad de mercado en los destinos turísticos insulares», en *Revista de Urbanismo y Edificación*, núm. 36, pp. 77-104.
- TEMES CORDOVEZ, R. (2017): «La renovación de las ciudades turísticas en Canarias. Una respuesta meditada para unos destinos maduros», en *Ciudades*, núm. 20, pp. 223-243.
- TOH, R.S., KHAN, H. y KOH A.J. (2001): «A travel balance approach for examining tourism area life cycles: The case of Singapore», en *Journal of Travel Research*, núm. 39, pp. 426-432.
- WEAVER, D.B. (1990): «Grand Cayman Island and the resort cycle concept», en *Journal of Travel Research*, núm. 20, pp. 9-15.