

PLANIFICAR AL PRINCIPIO Y AL FINAL DEL CICLO VITAL EN NÚCLEOS SECUNDARIOS LITORALES

ALFONSO MIGUEL DOCTOR CABRERA
Universidad de Huelva

Encuadre territorial y jurídico

Mazagón y Matalascañas son los únicos enclaves costeros localizados en el ámbito de Doñana. Su carácter turístico y la tangencia a un ENP de tanto valor ambiental confieren gran importancia al tratamiento urbanístico que reciban. La otra analogía es de tipo administrativo: ambos son núcleos secundarios dependientes de cabeceras municipales externas. En Mazagón concurre, finalmente, que su casco urbano se encuentra repartido entre los términos de Palos y Moguer.

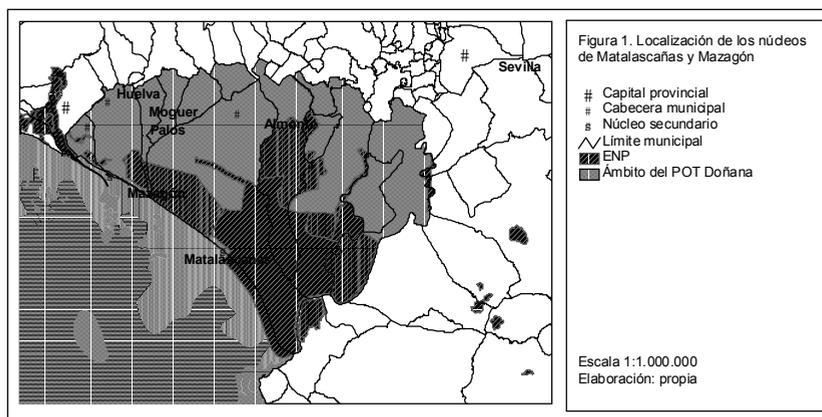


Figura 1. Localización de los núcleos de Matalascañas y Mazagón.

La génesis jurídica del planeamiento urbanístico de cada uno de los núcleos es diferente. El Plan de Ordenación de Mazagón (POM) tiene la categoría de mero acto preparatorio del planeamiento general de los términos de Moguer y Palos de la Frontera, debiendo sus determinaciones ser introducidas en las NNSS de dichos municipios como modificaciones puntuales. Su redacción fue demandada, en su día, por la

Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana (1992).

En el caso de Matalascañas, acerca del que el mismo Dictamen recomendaba la redacción de un PERI que mejorara “*tanto la calidad de vida como la imagen turística*” (Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana, 1992: 58), su ordenación urbanística se desarrolla en el marco de la revisión del PGMOU de Almonte.

Un modelo análogo de aprovechamiento del espacio

Las afinidades entre Matalascañas y Mazagón son diversas. En primer lugar, su carácter eminentemente balneario, por la dedicación prioritaria a segunda residencia estacional y de fin de semana de grandes aglomeraciones urbanas cercanas (Sevilla y Huelva-Sevilla, respectivamente). La ocupación en temporada alta es masiva: 28.000 personas en julio y agosto, más 10.000 visitantes en festivos y fines de semana estivales, sobre 2.479 residentes, en Mazagón. La estacionalidad es aún más extrema en Matalascañas, con 75.000 visitantes en verano sobre 1.559 residentes. Como producto de dicha estacionalidad, se verifica en ambos casos una fuerte presión del automóvil sobre el viario de conexión con las aglomeraciones-fuente, que se traduce en frecuentes embotellamientos.

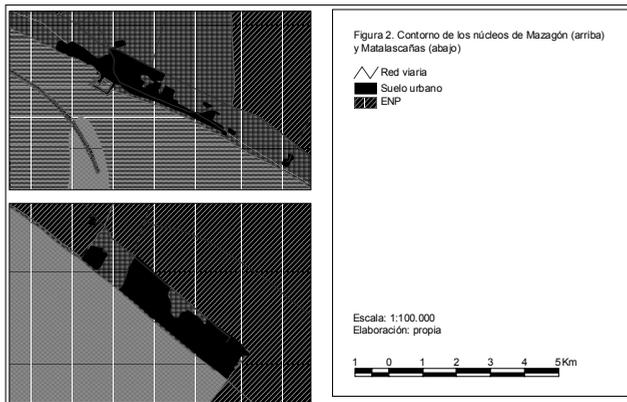


Figura 2. Contorno de los núcleos de Mazagón (arriba) y Matalascañas (abajo)

La maximización del aprovechamiento del recurso playa, junto con, en el caso de Matalascañas, la vecindad del ENP de Doñana, ha hecho que, en ambos casos, se adopte un plano característicamente alargado (figura 2), de 5.6x0.8 Km el de Mazagón y 6.0x1.0 Km el de Matalascañas. Esta estructura contribuye a acrecentar los problemas internos de tráfico y aparcamiento.

Dos modelos urbanísticos antitéticos como fruto del planeamiento

Por razones que más adelante se expondrán, encontramos múltiples diferencias entrambos planeamientos, relativas tanto a su propia génesis -grado de participación ciudadana- como a sus líneas básicas: filosofía de sostenibilidad en el de Matalascañas (PGMOU de Almonte) y de exprimido del recurso suelo en Mazagón.

En cuanto a lo primero, la revisión del PGMOU de Almonte, su proceso de elaboración, asumido por la Empresa Municipal Almonte Sostenible (EMALS), incorporó un debate extendido a dos órganos de representación social, propiamente almonteña uno (Foro Ciudadano de la Agenda Local XXI) y abierto a agentes sociales externos al municipio el otro (Mesa de la Sostenibilidad de Almonte, con una orientación más técnica). Todo ello, en la línea de amplio consenso social que viene caracterizando la gestión local almonteña (Agenda Local 21 Almonte, 2000). En el caso del planeamiento de Mazagón, la redacción del documento base fue encargada por la DGOTU de la Junta de Andalucía a una empresa completamente externa –un equipo multidisciplinar dirigido por el arquitecto Joaquín Aramburu-, no articulándose instrumento de participación ciudadana alguno, pese al elevado grado de compromiso con el núcleo de la población residente en él. La diferencia resulta, pues, notoria en un tema clave (Allende Landa, 2000; DG Calidad y Evaluación Ambiental, 2000) como es el de la participación ciudadana. Hay que recordar la conveniencia de la participación de la población local para alcanzar una planificación no sólo sostenible sino, en último término, realmente efectiva (CEE, 1990).

En cuanto a la amplitud de la previsión de uso del suelo, hay que resaltar que el pliego de condiciones técnicas emanado de la DGOTU, que especificaba las estipulaciones por las que habría de regirse la redacción del POM, marcaba como límites del ámbito a ordenar los terrenos propiedad del Puerto de Huelva, el Parador Nacional de Turismo Cristóbal Colón y su área recreativa adyacente, y las carreteras N-442 y A-494, aparte de la barriada de San José, al norte de dichas vías. Por lo tanto, la propuesta efectuada por el POM extiende la urbanización del suelo lo máximo posible: la totalidad del ámbito, inevitable exclusión hecha del DPMT y Portuario, se considera SU o SAU. Más aún, el POM llega a proponer que el terreno entre las carreteras y la laguna y arroyo de las Madres se incluya *“para el establecimiento de dotaciones turístico-deportivo-recreativas, que precisan gran cantidad de suelo”* (Aramburu Maqua, 2001: 6). Ulteriormente, la Comisión de Seguimiento del POM descartó esta posibilidad.

El POM se plantea, como objetivo general, compatibilizar la existencia de la residencia permanente (de carácter suburbano del área de Huelva capital) y el uso hotelero con el uso residencial vacacional existente en la actualidad, respetando los valores ambientales y paisajísticos. Pretende, además, resolver los déficits del sistema viario. La propuesta de alto consumo de suelo que realiza el POM parte de estimar una capacidad de acogida¹ de los 6.7 Km de playa disponibles de 70.000 personas. Una breve reflexión acota la realidad de ese valor. Así, dicha carga equivale a 10.3 personas por metro lineal, es decir, una por cada 2x2.5 m, en una franja de más de 50 m de ancho. Ello significaría que los últimos bañistas en llegar tendrían que ubicarse en vigésima línea de playa (décima si tomamos un grupo medio de dos personas), con una persona cada 2 m delante. Se trata de una ratio inadecuadamente densa, análoga a la adoptada en otros documentos de ordenación emanados de la Consejería de Obras Públicas y Transportes (COPT, 2000).

Si traducimos la capacidad de carga estimada a vehículos, las cifras no son menos elevadas: tomando el índice de motorización medio español, de unos 3 habitantes por automóvil (DG Calidad y Evaluación Ambiental, 2000, 60), tendríamos un resultado de 23.333 vehículos. A 4 m de longitud por cada uno de ellos, más otro metro de distancia con los demás vehículos, necesitaríamos 116.6 Km de viario para que cupieran uno junto a otro, y la misma longitud de acerado para que pudieran aparcar. Esto es, 10 vías longitudinales este-oeste para que circularan –contando con que Mazagón desarrollara completamente la SAU prevista en el POM-, ó 5 para que aparcaran, cuando lo más que propone el Plan son tres en la mitad oriental de Mazagón centro. Todo ello sin considerar impactos como la contaminación (atmosférica y acústica), la degradación del paisaje urbano y la presión psíquica sobre los ciudadanos, que se verían obligados, por la propia estructura alargada del núcleo, a una alta tasa de empleo del transporte motorizado. Si en Matalascañas el tráfico estival ha llegado a convertirse en una auténtica pesadilla a la hora de buscar aparcamiento, el desarrollo del POM ocasionaría el mismo resultado. En un contexto así, la adopción de medidas para calmar el tráfico, como puede ser la peatonalización de vías, resulta extraordinariamente difícil.

El problema real deriva de que la capacidad de carga asignada a la playa es lo que determina, en el POM, el volumen de la expansión urbanística propuesta. Así, estimando 10.000 visitantes no residentes ni alojados, más otros 10.000 albergados en los campings, tenemos un saldo de 50.000 personas entre residentes y alojados, con lo que se justifica un desarrollo urbanístico acorde, tal como propone el POM.

Si pasamos al abastecimiento de agua, la demanda máxima asumible establecida en el POM es de 65.000 personas. No obstante, no se considera en ese umbral la posibilidad real de que buena parte de las viviendas unifamiliares aisladas de segunda residencia a construir cuenten con piscina propia, complemento cuya presencia masi-

¹ Este concepto es considerado escasamente operativo en Vera Rebollo (Coord, 1997: 360).

va doblaría holgadamente el consumo medio por habitante del núcleo. Parece razonable, además, no apurar hasta el máximo este umbral en el escenario de recurrente sequía característico de Andalucía, máxime si tenemos en cuenta la merma de imagen que supone la carencia, aunque sea parcial, de agua por parte de los turistas. Se trata, en todo caso, de una metodología de planeamiento habitual actualmente en España, optando por un modelo territorial generador de elevada demanda hídrica para turismo y/o agricultura que justifica, posteriormente, la realización de grandes obras infraestructurales (Martínez Gil, 1997; Castillo, 1998).

Conviene recordar, finalmente, la diversidad del concepto de capacidad de carga (O'Reilly, 1986)², pues, además de la física, existe la social -ligada a un umbral de masificación a partir del que la experiencia se transforma en negativa-, especialmente importante en el sector turístico. Hay que tener en cuenta, además, que, en los segmentos de poder adquisitivo más elevado -los que el POM se marca como objetivo captar-, este umbral es inferior.

En cuanto a la densidad residencial propuesta en el POM para el SAU, resulta notablemente baja, con 12 viviendas/Ha como valor medio. La ocupación es especialmente abierta en Mazagón este, donde la tipología residencial es exclusivamente de unifamiliares aisladas, con una ratio de 0.15 a 0.08 m²/m², existiendo unidades con densidad de hasta sólo 5 viviendas/Ha. Una ocupación del suelo tan laxa supone un derroche de recurso especialmente valioso (Ávila Orive, 1998), sobre todo en estas zonas litorales en las que pugnan duramente los usos residencial-turístico, agrícola y de protección ambiental.

Acertadamente, el POM marca como uno de sus grandes objetivos, el incremento de población permanente, pese a lo que la previsión es de sólo 3.021 personas, equivalentes a sólo 1.8 puntos porcentuales. No se profundiza así en el aprovechamiento de la tendencia, de proceso metropolitano típico, que, desde la construcción del puente sobre la ría del Tinto y el desarrollo demográfico de la ciudad de Huelva, está drenando población de la capital provincial a los núcleos del entorno (Monteagudo López-Menchero, 1980 y 1986; Feria Toribio, 1992). En este sentido, el carácter playero de Mazagón podría ofrecer, con un tratamiento urbanístico menos expansivo, ventajas comparativas de cara a esa atracción de población fija.

De manera análoga, y aunque otro de los objetivos del POM es convertir el núcleo en un centro de turismo de calidad, el volumen de plazas hoteleras previsto apenas rebasaría el 15 % de la población estival pernoctante. No parece adecuado que la expansión prevista consista en sólo 7.500 plazas hoteleras frente a 10.500 de segunda residencia. Unidades que se contemplan en el Plan como mixtas residencial-terciario hotelero, encubren, en realidad operaciones basadas en la segunda residencia, como ocurre con el ámbito del Plan Parcial 1/MC-Cuesta de la Barca, en el que, sobre 60.9 Ha netas, 39.5 se destinan a segunda residencia (640 viviendas en total, 400 de ellas

² Cit. por Vera Rebollo (Coord, 1997: 337).

unifamiliares). Análogamente, Mazagón este, sobre un neto de 197.0 Ha, dedica 146.1 a residencial (1.491 viviendas) frente a sólo 28.0 a hotelero. En total, se prevé la construcción, en el conjunto del SAU, de 3.591 nuevas viviendas, la mayor parte de ellas unifamiliares, y muchas de estas exentas, lo que contrasta con las expectativas generadas de que se restringiera el uso del suelo para construcción de segunda residencia (Márquez Domínguez, 2000: 74). La justificación que realiza el POM de tan fuerte desarrollo inmobiliario alude a que el control y consiguiente falta de expansión urbanística imperantes hasta ahora ha encarecido el precio del suelo. En realidad, tal encarecimiento se ha debido a la expansión de la fresa, pues la población de Palos-Moguer-Lucena-San Juan del Puerto ha tenido tradicionalmente en Mazagón su playa de vacaciones, por lo que adquieren segunda residencia allí.

	<i>Situación actual</i>		<i>Modelo previsto (POM)</i>	
Población permanente	2.479	9.0 %	5.500	10.8 %
Población sólo estival	16.500	60.0 %	27.000	53.4 %
Plazas de camping	8.000	29.1 %	10.000	19.8 %
Plazas hoteleras	500	1.8 %	8.000	15.8 %
Visitantes de día	10.000		12.500	
TOTAL	38.000		63.500	

Tabla. Ocupación actual y prevista del núcleo de Mazagón
(Fuentes: INE, 1999 y Aramburu Maqua, 2001)

La mayor extensividad prevista en el POM se verifica en Mazagón este, en el que sólo se admite una planta de altura, incluso en suelo comercial y de ocio, con una superficie de segunda planta de entre el 20 % (residencial) y el 25 % (comercial y de ocio). Se trata de un auténtico despilfarro de un suelo, entre el arroyo de las Huesas y el Parador, que documentos como el PDTC de Doñana o el PEPMF de la provincia de Huelva consideraban no urbanizable por su especial valor natural³. Este criterio ha cambiado con el POT Doñana, que declara toda la franja al este de Mazagón, hasta el Parador, *zona de especialización turística* (DGOTU, 2002, 197), cambio al que no resulta ajena la permuta, efectuada en abril de 1997, de los antiguos terrenos de Costa Doñana (situados en El Asperillo, al oeste de Matalascañas y ya en el Parque Natural Doñana, en los que se pretendía urbanizar 700 Ha para acoger 32.000 plazas) por los de Castillo de la Luz, entre el camping La Fontanilla y el Parador Nacional de Mazagón, dando cumplimiento así a la recomendación del Dictamen. En compensación a la urbanización del litoral oriental de Mazagón, el POT Doñana ha transformado una

³ El POM afirma (Aramburu Maqua, 2001: 29) que la Comisión de Expertos dictaminó, en su día, eliminar estas restricciones. En realidad, la Comisión sólo estableció los límites del Plan Especial de Mazagón (Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana, 1992, 60), sin indicar que todo su interior debiera ser urbanizado. Es más, su contigüidad tanto al Parque Natural como a la zona al este del Parador, que el Dictamen aconseja proteger, aconsejaría la consideración de franjas de amortiguación.

zona triangular situada al norte de la carretera A-494 de zona B -limitaciones específicas a transformaciones en uso- a zona A -protección de recursos naturales-, más restrictiva con dichas transformaciones (art. 59d de la normativa). Así, si en las zonas B el suelo puede convertirse de forestal en turístico (instalaciones hoteleras y campamentos), en las zonas A se proscribió todo cambio de uso, con la excepción de proyectos declarados de utilidad pública.

La permisividad de la Administración regional respecto del suelo situado al este del núcleo mazagonero contrasta con otras de sus iniciativas de conservación de la fauna, señaladamente, el Plan Lince –el entorno de Mazagón es zona de campeo de este felino, como demuestran los atropellos sufridos en sus inmediaciones-, que reconoce la transformación de sus espacios de ocupación tradicional como uno de los elementos clave que explican su riesgo extremo de desaparición. Existe análoga descoordinación entre los objetivos del POM y la ejecutoria de la Autoridad Portuaria de Huelva –organismo autónomo, pero cuyo Presidente es designado por el Gobierno regional, el mismo que asume la iniciativa de redacción del POM-, que ha ampliado un puerto eminentemente orientado a la industria química pesada a sólo 500 m del actual casco urbano del núcleo de Mazagón.

El fuerte desarrollo de la residencia secundaria hace que la población meramente estival se reduzca sólo del 60.0 % al 53.4 %. Si, actualmente, Mazagón dispone de 140.8 Ha de suelo residencial y sólo 11.6 de terciario, el desnivel continúa siendo elevado en el SAU previsto: 244.2 Ha frente a 67.8 Ha, respectivamente, para unos valores finales de 385.0 Ha y 79.4 Ha. Este desequilibrio va en contra de los principios expuestos por la Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana (1992, 57) de apuesta por el desarrollo hotelero, debido a la ineficiencia del modelo de segunda residencia.

En la zona de Mazagón este, la concreción del proyecto es escasa. Así, la ordenación de 197.9 Ha se soluciona mediante dos manchas uniformes de suelo mixto residencial-terciario –hotelero, y comercial y de ocio- una, y terciario otra, sin más especificación. Puede decirse lo mismo de la porción oriental de Mazagón centro –zonas MC-12 y MC-13-, con 92.7 Ha también de uso mixto residencial-terciario sin más detalle. Es cierto que el SAU debe ser desarrollado posteriormente mediante PAU y ulteriores PP, pero también que aquél exige un grado de concreción mayor en aspectos como trazado y características del viario (incluyendo alineaciones y rasantes). Otro indicador de la falta de concreción es la indefinición de las prioridades de ejecución del planeamiento, que el Plan liga más *“a la oportunidad de las inversiones que a la programación”*.

En el caso de Matalascañas, hay que partir del importante desorden urbanístico que caracterizó la fase inicial de su expansión, que dio paso, a partir de finales de los ochenta, a una constante depreciación como destino turístico, pasando el número de veraneantes de más de 100.000 personas en 1987 a unos 75.000. Se produjo también la huida del turismo centroeuropeo (Alemania, fundamentalmente, y Austria) consta-

tada durante la década de los noventa (Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana, 1992, 22 y ss.). Hay que recordar, en este sentido, la relación entre poder adquisitivo de los turistas y exigencia de elevada calidad ambiental, especialmente en el caso de los alemanes. Esta regresión llegó a alcanzar hasta a la población residente, que pasa de 420 hab. en 1981 a 3.000 en 1992, para 1.559 en la actualidad. De hecho, en el PGMOU se habla, explícitamente, de “*rehabilitación integral*” del núcleo.

Hay que situar esta evolución en el contexto de crisis general de los espacios turísticos masificados y rutinarios –maduros u obsoletos- del litoral mediterráneo, que han venido desarrollando desde entonces, con mayor o menor retraso, políticas paliativas. Dichas políticas se han basado, en ocasiones, en un desarrollo inmobiliario apoyado en infraestructuras deportivas (golf y náutica), aunque esta opción no ha conseguido evitar la masificación. Más atinadamente, otra línea ha optado por la limitación de la oferta de plazas y la mejora ambiental.

La filosofía que informa la revisión del PGMOU de Almonte es, recogiendo el poso generado por la Carta por la Sostenibilidad y la Agenda XXI local, completamente diferente a la del POM. Se adoptan criterios de sostenibilidad en el uso de los recursos suelo y agua⁴, estableciéndose, como uno de sus tres criterios generales, una reconversión del sector turístico basada en el aprovechamiento de los valores patrimoniales del municipio. Así, el objetivo 28 de las Bases de ordenación propone, para el caso concreto de Matalascañas, la potenciación del “*uso de los suelos disponibles como alojamientos turísticos, evitando el crecimiento de la segunda residencia*”. La reconversión del sector turístico propuesta consiste, fundamentalmente, en la sustitución progresiva del modelo basado en la segunda residencia y en una escasa preocupación por la cualificación de los servicios ofertados a turistas y veraneantes -al ser reemplazada la competencia en calidad por la competencia en precio-, por otro con mayor protagonismo de un subsector hotelero apoyado en la mejora cualitativa de los

⁴ “*las restricciones a la actividad agrícola y turística derivan de la claridad con que se manifiestan sus efectos negativos sobre el territorio (...) la presión de la urbanización y las infraestructuras sobre los espacios de más valor resultan la manifestación física de unos modelos de desarrollo económico difíciles de sustentar en un futuro ya no tan lejano (...) El modelo turístico en vigor aparece vinculado fundamentalmente a la actividad inmobiliaria, que si bien es necesaria en todo momento, aquí resulta en un gran consumidor de suelo, utilizando este recurso de forma más similar al sector primario que al propio (...) El espejismo de la continuidad del modelo de desarrollo expansivo se hace presente, tanto por el rechazo de distintos colectivos como por la aplicación de medidas cada vez más restrictivas de carácter urbanístico y medioambiental, e inviabilizan las inversiones que buscan, por todo el territorio, oportunidades de negocio especulativas. La cuota de recursos que estas actividades pueden consumir se acerca al agotamiento y los límites a este desarrollo impuestos por la propia naturaleza se hacen evidentes (...) El mantenimiento de las condiciones actuales producirá una disminución gradual de la renta generada, el aumento de las necesidades de inversión en infraestructura y reducción de impactos y por tanto una disminución de la rentabilidad global*” (Ayuntamiento de Almonte, 2000, tomo I).

servicios. Ello se traduce en la eliminación de 541 viviendas, programadas en el anterior Plan sobre una superficie de 3.8 Ha. Paralelamente, la oferta de plazas hoteleras se ve incrementada en 731. En la superficie sin construir situada en el extremo oriental del núcleo se proyecta un conjunto hotelero de alto nivel (objetivo 24 de las Bases de ordenación específicas de Matalascañas), complementado por un área de centralidad con instalaciones de ocio –incluyendo deportivas- y servicios (objetivos 25 y 26). Nuevas zonas hoteleras se localizan asimismo en el Flameró, Torre Almenara y en la zona de la discoteca Surfasauros.

La filosofía del Plan es aprovechar los huecos interiores existentes en el núcleo para instalar estos hoteles, aparcamientos, y equipamientos comerciales y de servicios, haciendo confluír en ellos una serie de viales norte-sur dispuestos en peine a partir de la ronda norte, límite con el Parque Nacional de Doñana. Estos ejes, de fondo de saco, se orientarían fundamentalmente al acceso privado, siendo unidos por una vía longitudinal en la que predominara el transporte público. Los aparcamientos filtrarían el tráfico, constituyéndose en intercambiadores de modos de movilidad al dar acceso al viario peatonal y a los servicios de transporte público –que se plantea mejorar en el PGMOU, siguiendo la idea ya apuntada en el Dictamen (Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana, 1992: 59)-, entre los que se incluiría un tranvía eléctrico, rehabilitando dos de los antiguos de verano de Sevilla (las *jardineras*). Entre estos aparcamientos, destaca el situado en la entrada occidental del núcleo, junto al terreno forestal del Parque Dunar.

Todo ello se complementa con actuaciones de calmado del tráfico estival mediante reducción de la sección del viario interior, transformándolo a dirección única, y limitación de la velocidad a 20 Km/h en zonas residenciales. La peatonalidad se estimula ampliando (como resultado de la operación anterior) y arbolando las aceras, así como acercando residencia y servicios mediante la red interior de pequeños centros dotacionales ajardinados, en los que se situarían las paradas de transporte público y accesos a la playa. En la interfase con el parque Nacional, el Paseo Doñana, se potencian las sendas peatonales. En cuanto al uso de la bicicleta, se favorece mediante carriles reservados, incluyendo uno en dicho Paseo Doñana.

Las implicaciones de esta política desbordan los aspectos estrictamente urbanísticos, pues incorporan el abandono del proyecto de desdoble de la carretera Almonte-Matalascañas (objetivos 1 y 31 de las bases para la ordenación)⁵. Hay que señalar, en todo caso, que este desdoble ya fue informado negativamente por la Comisión Internacional de Expertos, no habiendo sido recogido tampoco en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (COPT, 1998: 106).

⁵ Ayuntamiento de Almonte (2000, tomo I).

Conclusión: la importancia de la posición relativa en el ciclo vital

Matalascañas y Mazagón participan del mismo modelo turístico tradicional de sol y playa, con dedicación prioritaria a segunda residencia –*residencialismo* (Vera Rebollo, coord.; 1997)-, congestión y difícil conectividad interna del plano urbano. Dicho modelo se basa en la búsqueda de rendimientos a corto plazo alcanzados mediante la pignoración del recurso suelo. El interés del cuerpo empresarial se centra más en generar plusvalías mediante su urbanización que en rentabilizarlo a través de la inserción de servicios y alojamiento específicamente turístico. Los poderes municipales, por su parte, consiguen, mediante la urbanización de terrenos municipales (como los que se especifica en las pág. 24 y 28 del POM), captar recursos financieros con los que equilibrar unos presupuestos lastrados por déficits crónicos. En el caso de Mazagón, no puede soslayarse el hecho de que los costes externos generados no van a ser sufridos por la población residente en la cabecera municipal (Moguer). En este sentido, el carácter de núcleo secundario de Mazagón hace que la Administración local de la que depende no deba afrontar dichos costes en términos de impopularidad entre la ciudadanía. Por otra parte, las necesidades financieras que se generarán a medio y largo plazo plantean serios interrogantes acerca de la viabilidad financiera de Mazagón como municipio autónomo. En lo que concierne a la población local –entendida esta localidad en sentido más amplio que el estrictamente municipal-, es obvio que empleo y renta experimentan un crecimiento a corto plazo, pero la generación de plusvalías es escasa a medio y largo, especialmente si se valoran las externalidades que la ocupación estival por veraneantes genera inexorablemente, así como el coste de la regeneración ambiental que habrá que acometer en el futuro⁶. El sentido último de este modelo de implantación turística, la mera búsqueda de la rentabilidad del negocio inmobiliario, resulta más inadecuado aún si consideramos la destrucción de áreas de elevado valor ambiental que comporta. En este sentido, es necesario recordar que los promotores inmobiliarios no tienen nada que perder si de su actuación se colige una minoración de la calidad de la oferta por sobreexplotación/masificación.

La disparidad, pues, entre los núcleos analizados estriba en que cada uno de ellos se encuentra en una fase diferente del mismo proceso evolutivo, más avanzada Matalascañas, inicial Mazagón. Esta interpretación es válida tanto si compartimos la teoría de Butler del ciclo de vida de las áreas turísticas (concepto de estancamiento) como si

⁶ “Desgraciadamente sigue prevaleciendo en las zonas turísticas y en el discurso de las políticas públicas en turismo la concepción de un crecimiento turístico maximizador y fundamentalmente cuantitativo, que implica un insuficiente control de la oferta y un elevado coste, no sólo ambiental y social, sino también de competitividad y negocio económico. La cuestión relevante, en este sentido, es si se está creciendo, o no, a costa del patrimonio territorial, y por tanto, se está hipotecando el futuro de forma llamativamente indeseable” (Vera Rebollo, Coord, 1997: 314).

Bibliografía y Documentación

- Agenda Local 21 Almonte (2000): *Carta por la Sostenibilidad*. Almonte, Ayuntamiento
- ALLENDE LANDA, J. (2000): *Medio ambiente, ordenación del territorio y sostenibilidad*. Bilbao, UPV.
- ARAMBURU MAQUA, J. (2001): *Plan de Ordenación de Mazagón. Memoria* (inédito).
- ÁVILA ORIVE, J.L. (1998): *El suelo como elemento ambiental*. Bilbao, Univ. de Deusto.
- Ayuntamiento de Almonte (2000): *Revisión del PGMOU*. Almonte, Emals.
- CASTILLO, J.A., et al. (1998): “La planificación urbanística como condicionante de las demandas de agua”, en Gómez Moreno, M.L. (Coord): *El Genal apresado*. Bilbao, Bakeaz-Coagret.
- CEE (1990): *Libro verde sobre el medio ambiente urbano* (EUR 12902 ES). Bruselas.
- Comisión Internacional de Expertos sobre el Desarrollo del Entorno de Doñana (1992): *Dictamen sobre Estrategias para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana*. Sevilla Junta de Andalucía.
- COPT (1998): *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- COPT (2000): *POT Litoral Occidental de Huelva. Informe específico sobre turismo* (inédito).
- DG Calidad y Evaluación Ambiental (2000): *Sistema español de indicadores ambientales: área de medio ambiente urbano*. Madrid, MMA.
- DGOTU (2000): *Plan de Ordenación del Territorio. Ámbito de Doñana* (documento provisional). Junta de Andalucía.
- DGOTU (2002): *Plan de Ordenación del Territorio. Ámbito de Doñana*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- DGU (1987): *Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Huelva*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- FERIA TORIBIO, J.M. (1992): *El sistema urbano andaluz*. Sevilla, IDR-COPT.
- INE (1999): *Nomenclátor 1999* (edición en CD-ROM). Madrid, INE
- Márquez Domínguez, J.A. (2000): “El turismo en la región onubense-algarví”. *Cuadernos de turismo*, 5, pp. 69-86.
- MARTÍNEZ GIL, F.J. (1997): *La nueva cultura del agua en España*. Bilbao, Bakeaz.
- MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, J. (1980): *Evolución geodemográfica de un sector periurbano de Huelva. Palos de la Frontera y Moguer, 1960-1975*. Huelva, Publicaciones del Colegio Universitario de La Rábida.
- MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, J. (1986): *El entorno agroindustrial de Huelva*. Huelva, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.
- O'REILLY, A.M. (1986): “Tourism carrying capacity: concepts and issues”, *Tourism Management*, 7 (4), pp. 254-258.
- VERA REBOLLO, J.F. (Coord.) (1997): *Análisis territorial del turismo*. Barcelona, Ariel.