## EL IMPACTO AMBIENTAL DEL TURISMO

Francisco RODRÍGUEZ MARTÍNEZ

Instituto de Desarrollo Regional Universidad de Granada

 $\mathbf{A}$ ntes de entrar en materia, debo advertir que voy a referirme, sobre todo, al al turismo litoral por dos razones principales:

1º Porque es este turismo el responsable esencial de actuaciones o intervenciones de máximo impacto, irreversibles incluso en la práctica.

2º Porque el turismo interior y las estrategias en torno a él, bien se trate de parques naturales, turismo rural, agroturismo, etc., ya han sido analizadas aquí.

Considerado desde el punto de vista territorial y ambiental, el turismo suele ser visto, y en gran medida así es, como una actividad agresiva que poco o nada beneficia al territorio. En todo caso, los posibles beneficios no están en el territorio sino en los aspectos económicos que esta actividad induce, lo que se justifica en el "carácter extravertido" del turismo, en expresión de algún experto. El turismo genera, en definitiva, un impacto ambiental y territorial negativo, en especial sobre el litoral que es el espacio que el turismo ha buscado tradicionalmente y sigue buscando con preferencia, a pesar de los cambios recientes experimentados por las motivaciones y a pesar de la tendencia a los turismos específicos.

## 1. EL VALOR AMBIENTAL DEL LITORAL

Para encuadrar o entender adecuadamente el impacto turístico, para reconocer, incluso, la virtualidad del impacto turístico, hay que tener previamente una idea lo más exacta posible del valor ambiental paisajístico y territorial del

litoral, valor que trasciende, y mucho, a la mera simplificación de calificativos como "sol y playa" o "náutico-deportivo".

No podemos extendernos demasiado ahora en este aspecto pero unas referencias mínimas son inevitables. Resumiendo al máximo se podría decir que:

1º El litoral es desde este punto de vista y cada vez más, algo más que la línea de costa. El litoral incluve todo el espacio terrestre que mira al mar como mínimo, es decir lo que se ha llamado el "litoral topográfico", que incluye la llamada "franja biológica". Esta última afecta a la costa en un sentido más restringido, comprendiendo la posición terrestre más inmediata al agua -las orillas- y el agua inmediata que, a veces, coincide parcialmente al menos con la plataforma continental. En esta franja biológica los fenómenos de interfase martierra-atmósfera adquieren tal valor, por la riqueza de los intercambios, que en ella se producen equilibrios muy frágiles y continuos reequilibrios o acciones y reacciones de tipo naturalístico, más o menos inducidas por la intervención humana. En todo caso, esta franja de máximo valor ecológico, ha sido la más afectada por el turismo costero tradicional que ha destruido, por ejemplo, en nuestra costa surmediterránea lo esencial de su riqueza natural y en definitiva, la mayor parte de los ecosistemas específicos que contenía hasta hace poco, tanto en tierra (saladares, estuarios, marismas, dunas, acantilados, etc.), como también en el agua (ecosistemas plantónicos y comunidades biológicas completas). No obstante, también han alcanzado y estan alcanzando las afecciones al resto del litoral topográfico y al mar epicontinental que suelen conllevar una sucesión de unidades ecológicas y paisajísticas de gran valor ecológico y económico. No olvidemos que aquí están las mejores posibilidades para la pesca, la agricultura, los bosques relictos o repoblados, las subseries más o menos estabilizadas de la vegetación natural y, en definitiva, gran parte de los atractivos también del turismo actual que demanda infraestructuras y espacios más allá de la playa, e incluso de la vista al mar.

El litoral topográfico y las aguas próximas constituyen como mínimo el espacio que cabe tener en cuenta de cara a la consideración integrada del turismo dentro de la planificación territorial. Y esto, coincida o no dicho espacio con las definiciones administrativas, ya se trate de los municipios, lo que tendría un sentido operativo sobre todo de cara a la ordenación urbanística, o bien, de las franjas administrativas diseñadas tardía y miopemente en la Ley de Costas y que afectan, como máximo, a 500 m. tierra adentro.

Por último, si bien puede hablarse del litoral como un hecho general derivado de unos factores generales y, en este sentido, también, del paisaje litoral y de los procesos litorales; no es menos cierto también que las combinatorias de elementos y factores naturales y humanos son muy variables y, por tanto, se hace necesaria la adopción de escalas regionales y subregionales de estudio para la adopción de políticas concretas. Por tanto se podría y se debería hablar tanto de la situación medioambiental general del litoral como de la concreta y diferenciada del litoral mediterráneo o atlántico, o del litoral andaluz mediterráneo o andaluz atlántico, o almeriense, granadino, malagueño o gaditano-onubense. En cada uno de estos sectores, varían las características y combinaciones topoclimáticas.

También es un hecho común, la creciente presión humana sobre el litoral, relacionada con la "tendencia centrífuga de la población española" que ha determinado, aunque no sólo por obra del turismo, la transformación, en muy poco tiempo, de los usos tradicionales y el agotamiento de muchos de los recursos. De ahí que el litoral, que ha sido y es siempre un espacio frágil, escaso, y hasta raro, se haya visto restringido y amenazado al máximo, acumulándose las afecciones sobre los recursos hídricos, el paisaje y los valores singulares.

El turismo, a pesar de no ser el único factor de impacto, si es uno de los más importantes, ya que (y no sólo el turismo masivo tradicional de sol y playa) se ha revelado como un consumidor del suelo voraz, y más voraz cuanto más especializado.

## 2. LAS AFECCIONES DEL LITORAL TURÍSTICO

¿Cómo afecta el turismo al litoral? Para concretar y ordenar mínimamente las afecciones o impactos que el turismo genera, podríamos hablar de los tres tipos de impactos esenciales:

- a) De ocupación
- b) De sobreexplotación
- c) De contaminación.

Cuando hablamos de *ocupación* nos referimos naturalmente al turismo como consumidor de suelo, lo que explica en cierto modo que se remita casi siempre en este sentido al crecimiento urbano-turístico o a la ordenación urbanística de los municipios turísticos del litoral. A nosotros nos importa de momento, sin embargo, indicar que esta ocupación desde la perspectiva territorial y ambiental, reviste un triple aspecto.

1º Ocupación del llamado "espacio-motivación", es decir, las playas y las aguas inmediatas que constituyen el atractivo principal del turismo tradicional del litoral. En principio, la lógica debía ser que esta ocupación beneficiara al territorio, o dicho de otro modo, preservara o cuidara lo que es escaso, pero no sucede o no ha sucedido así casi nunca. Por razón de la urbanización directa que genera y por las actividades complementarias, lo más habitual ha sido que se ocupe la totalidad del espacio disponible sin tener en cuenta su capacidad de acogida, de modo que, en muchos lugares, apenas queda sitio va para incluso tomar el sol o para bañarse tranquilo (sin hidropedales y otros múltiples inventos pseudo-deportivos), no hay sitio para aparcar, no hay posibilidad de acceder a la playa, no se puede circular de facto o se puede muy incómodamente. Esto, además de una serie de intervenciones agresivas que determinan la alteración de la dinámica litoral y de las relaciones esenciales tierra-mar-aire, de donde derivan luego otras intervenciones en cadena, como paseos marítimos ganados al agua cuando ya no hay tierra; barras, escolleras, playas artificiales tras desaparecer las naturales, etc.

En definitiva, no cabe duda que de este hacinamiento se deriva un retroceso de la calidad ambiental y se genera toda una cadena de procesos ambientales reactivos y negativos que afectan al propio producto, y a la propia oferta turística.

2º Por otra parte la ocupación afecta o se refiere al *uso residencial turísti*co que determina la necesidad de creación de un espacio residencial, junto al espacio motivacional.

Hasta la Ley de Costas de 1988, tardía medida como después veremos, la normativa existente no era suficientemente explícita o no se cumplió, hasta tal punto que fue ignorada no sólo por muchos ciudadanos sino también por las entidades locales, de donde se deriva también la destrucción de espacio-paisajemotivación.

3º Podría hablarse también de la ocupación del *espacio-infraestructura*, que se deriva de las necesidades de acceso o sustentación de la actividad turística. Este espacio-infraestructura viene determinado por el trazado histórico y viario preexistente o se crea, como hemos dicho ya, a propósito de los paseos marítimos, por ejemplo, al final del proceso, como un medio de mejora o de garantizar las circulaciones, aunque debería ser lo primero para preservar y ordenar la oferta turística.

Otro ejemplo serían las infraestructuras del turismo marítimo, que han supuesto, a veces, un medio de privatizar el agua cuando ya no hay tierra y así ocupar primeras, segundas o terceras líneas de agua. La polémica de los puertos deportivos sería una cabal expresión en este sentido de uno de los conflictos más claros entre el turismo y la ordenación del territorio. Se podría, en este sentido, hacer una tipología de puertos por las diferentes afecciones y consecuencias ambientales y territoriales que generan. Y conste que es verdad que junto al exceso de puertos de algunos sectores, como el malagueño, hay otros con un nivel escaso o de carencia de esta infraestructura. Pero lo que no se puede hacer ya es repetir las aberraciones del pasado que han supuesto graves desequilibrios de la dinámica litoral; o que los puertos deportivos sirvan, como en Málaga, para estrategias municipales de creación de suelo público urbano.

En cuanto a los otros tipos de impactos indicados (sobreexplotación y contaminación), evidentemente relacionados dialécticamente o inducidos por la ocupación desordenada a la que hemos hecho referencia.

Por lo que se refiere a la sobreexplotación, es evidente que se produce por un exceso de presión en relación con la capacidad de los sitemas litorales naturales. El caso más evidente, en general en todo el litoral mediterráneo, y en especial en Almería, la región más árida de Europa, es el del agotamiento de los recursos hídricos subterráneos, de los diversos tipos de acuíferos litorales. La planificación integrada del futuro turismo no puede obviar este tema o considerarlo puntualmente y a posteriori, por lo que reitero la propuesta de reclamar una renovada acción integrada o plan hidrológico integral que valore los recursos superficiales y subterráneos propios disponibles, las demandas de importación dentro del principio de solidaridad y unicidad que consagra la Ley de Aguas, potabilizadoras, reciclado de aguas residuales, competencias entre demandas urbano-tutísticas, agrarias e industriales, etc.

Otros ejemplos de impactos de sobreexplotación podrían ser la sobrepesca, los incendios o la erosión del suelo y la erosión inducida del litoral. O también los derivados de la competencia agricultura-turismo por la arena (700.000 m³ de arena, demanda estimada de los invernaderos almerienses).

Por lo que se refiere a los impactos de *contaminación* habría que entender, como hace el MOPU en su informe anual, todos los numerosos derivados de la "adición de sustancias o energías al medio en ritmo o cantidad que no pueden reciclarse". En este sentido los menores, aunque no desdeñables, de los generados directa o indirectamente por el turismo, serían los atmosféricos; aunque a veces pueden afectar al turismo los generados por otras actividades. Por ejemplo, pensemos en los derivados de la descarga de minerales en el puerto de Almería o el peligro de aumento de tráficos de graneles en el sector Motril-Almería, debido al rechazo de Málaga. También los vertidos de desechos agrícolas, plásticos, etc.

No obstante, lo principal en este sentido se deriva de los residuos sólidos y líquidos urbanos que no siempre se solucionan con la construcción de emisarios y depuradoras. Como ejemplo, durante el verano, se generan en la costa malagueña, unos 6 millones de toneladas de basuras, y casi 2 millones en el sector Almería-Adra. Esto no deja de incidir en la calidad y/o contaminación del agua dulce y de las aguas de baño.

El tema de las banderas azules es un pequeño anuncio de lo que se puede derivar en el futuro de la adhesión de España a los diversos convenios internacionales del Medio Ambiente, y la CEE que lleva elaborando normas al menos desde 1977 que van desde la protección de los recursos a la contaminación marina, ruidos, etc.

## 3. PLANIFICAR LA OFERTA FUTURA

En definitiva, todos los datos coinciden en que la insalubridad de nuestro litoral ha aumentado a pesar de los esfuerzos correctores de los últimos años. Y la paradoja, como señala Roselló Verger, es que siendo algunas de las motivaciones originarias del turismo la búsqueda de paisajes insólitos, incontaminados y auténticos, haya sido precisamente una consecuencia del turismo la destrucción del paisaje y la contaminación del litoral.

Se ha ido de la anticiudad a la ciudad a ultranza, pero la pregunta es ¿Cuál será el futuro?, en este sentido parece ya un sentir unánime y un hecho objetivable que esto es uno de los factores del reflujo o cambio de estructura de la demanda.

Por tanto un desarrollo turístico bien planificado tendrá que pensar no sólo en las dotaciones de camping, hoteles, restaurantes, golf, zonas de recreo, comunicaciones, puertos y aeropuertos, sino también en las características biofísicas o ecológicas de la oferta para responder a la nueva demanda, que exigirá ineludiblemente, por ejemplo, dotaciones seguras de agua potable, instalaciones de saneamiento apropiadas, depuradoras, vertederos, etc.

En definitiva, todo ello abunda en la idea recurrente en este Simposio de que una planificación del turismo, especialmente en el litoral, no puede hacerse desde un solo sector o considerando un solo aspecto, sino derrochando medios, imaginación y colaboración administrativa y empresarial para adecuar los diversos requerimientos de la oferta y la demanda dentro de un modelo o multimodelo que no pierda la perspectiva global. Algunos escépticos se preguntarán si esto es posible o, por el contrario, es la ordenación turística del litoral sólo un desideratum

o una ficción. Son los que piensan siempre en moverse por impulsos o tirones o por ideas de beneficio inmediato; son también, seguramente, los que creen que sólo son posibles acciones correctoras y no previsoras.

En este sentido, no se debe ocultar tampoco que los procesos naturales destructores también existen y que es dudoso que puedan siempre y hasta que deban ser controlados. ¿Hay, por ejemplo, que frenar a ultranza todo tipo de erosión litoral?.

Por otro lado, siempre caben preguntas últimas o más radicales utilizables en diversos sentidos, por ejemplo, la Ordenación Turística o la ordenación del Territorio ¿A quién sirve? ¿Por qué, por ejemplo, se utiliza ahora con especial insistencia la Ordenación del Territorio o los modelos integrados de gestión en la filosofía del ecodesarrollo? Por qué sale adelante, en medio de un sinfín de dificultades, una Ley con la de Costas, tardía, y que puede inducir a nuevas actuaciones aberrantes? ¿No es esto a veces una forma de favorecer la valorización de la segunda o tercera líneas, lo mismo que un día se promovió la destrucción de la primera? ¿No hay detrás de toda Ordenación del Territorio y de toda planificación una ideología subyacente?

En todo caso son preguntas que siempre cabe hacerse, no obstante, antes de terminar quisiera plantear algunas *propuestas más concretas* y hacer referencia al *marco legal* en que estas soluciones son posibles.

1º Planificación global de las principales demandas futuras para ajustarlas a los recursos, especialmente hídricos, evitando despilfarros y conflictos entre actividades, especialmente con la agricultura. Esto es más que un objetivo ya presente en la Ley de Aguas de 1985, del Plan hidrológico de la Cuenca Sur y de las Bases para la Ordenación del Territorio e Andalucía y Directrices del Litoral.

2º Planificación o ajuste espacial de las demandas y requerimientos de las nuevas promociones turísticas en Andalucía especialmente Almería, Huelva y Cádiz, los sectores litorales andaluces con más recursos potenciales y más vírgenes.

Es un hecho que no se puede o no se debe continuar con la expansión estructurada de la oferta turística que, como escribe el Dr. Marchena, ha complicado no sólo la gestión del agua sino que ha producido profundos y encadenados desequilibrios ambientales. En este sentido convendría tener en cuenta los datos relativos a los requerimientos hídricos de algunos equipamientos turísticos como los Aguapark o los campos de golf (de 35-40 has. 18 hoyos, 1.500 m³/día

3º Sobre los aspectos urbanísticos no hace falta insistir en lo relativo a las posibilidades de la ley de 1975, tanto a través de la figuras habituales como a

través de los Planes Especiales, que han servido en Andalucía para elaborar documentos bastante aceptables como los Planes Provinciales de Protección del Medio Físico y los Recursos Naturales. De cualquier modo habría que considerar también las posibilidades de un planeamiento especial de los municipios costeros turísticos, aunque quizá no en función de la periclitada Ley de Centros.

Por otra parte, es evidente la necesidad de vencer ciertas resistencias municipales a elaborar Planes Generales debido a la insuficiencia de las Normas Subsidiarias en lo relativo a la Ordenación de Impactos Ambientales y Sistemas Generales. También es necesaria una mayor coordinación a nivel supramunicipal, sobre todo en ciertos ámbitos subregionales o comarcales.

En este sentido la Ley de Costas de 1988-9 (Regt° 89) puede ser una tardía pero eficaz instrumentación de apoyo al planeamiento territorial, aun cuando el Tribunal Constitucional ha dejado sin contenido algunos artículos.

- 4º Necesidad de poner realmente en práctica toda la legislación especial sobre espacios protegidos, impacto ambiental, vertidos, minería, canteras, etc.
- 5º Urgencia de adecuación a nivel normativo a la legislación ambiental europea y mundial.
  - Plan de acción del Mediterráneo
  - Convenios de Génova
- Directrices, especialmente desde 1980 (Año Europeo del Medio Ambiente), de la Comisión europea para el Medio Ambiente respecto a tráficos, contaminación, playas, etc.

En cualquier caso, me gustaría finalizar expresando, a pesar de todo lo que pudiera parecer, mi fe en el turismo como una de las alternativas básicas a los problemas regionales de nuestro litoral y de nuestra Comunidad Autónoma, sobre todo si logramos una cualificación de la oferta suceptible de aprovechar dinámicamente la tendencia a los turismos específicos que incluyen el medio ambiente como una componente básica (una de las 4 E de los tratadistas franceses: Environement, Équipement, Evénement, Encadrement).

En definitiva, el discurso ambientalista ya no es una mera cuestión de sabios, sino que trasciende a las normas y la conciencia colectiva y es un factor esencial de la imagen y el marketing turístico.