

Alícia Bauzà van Slingerlandt (Hilversum, 1976 – Port de Pollença, 2011) fou una brillant investigadora que desenvolupà la seva tasca de recerca al si dels grups Cities, Environment, Landscape (CEL) de Lund i del Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori (GIST) de la Universitat de les Illes Balears. Després de llicenciar-se en Geografia (1998) i obtenir el Diploma d'Estudis Avançats (2005) a la UIB, Alícia fou professora de la Universitat de les Illes Balears de 2004 fins el 2010. En aquest període, entre d'altres, ajudà a constituir el Grup d'estudis sobre Illes de la Unió Geogràfica Internacional a la reunió celebrada a Taipei (2007). El 2010 s'incorporà al departament de Geografia de Lund on, sota la direcció d'Eric Clark, estava desenvolupant la seva tesi doctoral sobre el paper de les megainfraestructures de transport en les lògiques sistèmiques d'acumulació del capital.

Aquest llibre d'homenatge pòstum a Alícia Bauzà consta de dues parts ben diferenciades, a la primera s'hi inclouen treballs d'amics i col·legues de la jove geògrafa traspassada dia 31 de desembre de 2011 i, a la segona, es publiquen diferents materials i treballs de l'autora que ens ajudaran a comprendre la seva efímera però valuosa obra.

En l'espai - temps

Homenatge a Alícia Bauzà van Slingerlandt, geògrafa

En l'espai - temps

Homenatge a Alícia Bauzà van Slingerlandt, geògrafa



Govern de les Illes Balears
Conselleria d'Educació, Cultura i Universitats
Direcció General d'Universitats,
Recerca i Transferència del Coneixement



Unión Europea
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"



En l'espai - temps

Volaràs

*Volare, oh, oh!
cantare, oh, oh, oh, oh!
nel blu, dipinto di blu
felice di stare lassù
e volavo, volavo felice più in alto del sole ed ancora più su
mentre il mondo pian piano spariva lontano laggiù
una musica dolce suonava soltanto per me*

Ara ja volaràs, Alícia Bauzà.

Plovien segons com estels fugaços.

Els metres incansables corrien davall els nostres peus.

El temps i l'espai, comprimits, se'ns han fet diminuts,

mentre tu te'ns feies immensa

com una lluna escapçada que esclata de llum

dins la nit més fonda.

Cronòmetre infinit:

voles al vent entre niguls pintats de blau

damunt una catifa de dígit pertinaços.

Travesses la meta sense xip

perquè córrer t'és poc.

Estel permanent i veraç de cabellera rossa.

Ara ja volaràs.

Antoni Riera
Gener de 2012

En l'espai - temps

Homenatge a Alícia Bauzà van Slingerlandt

Grup d'Investigació en Sostenibilitat i Territori,
Universitat de les Illes Balears

Centre d'Excel·lència per a la Integració de les Dimensions Natural i Social de la Sostenibilitat,
Universitat de Lund

Palma, 2013

La investigació que dona lloc a aquesta publicació es finança amb el projecte d'investigació titulat "La geoeconomía y la geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales", (CSO2009-08400) del Ministeri de Ciència i Innovació. També ha rebut el cofinançament del fons FEDER i de la Direcció General d'Universitats, Recerca i Transferència del Coneixement, de la Conselleria d'Educació, Cultura i Universitats del Govern de les Illes Balears.



En l'espai - temps

Fotografia de portada: Antoni Riera



Sou lliures de:
*copiar, distribuir i comunicar públicament l'obra
Amb les condicions següents:
Reconeixement: heu de reconèixer els crèdits de l'obra de la manera especificada per l'autor o el llicenciador (però no d'una manera que suggereixi que us donen suport o recolzen l'ús de l'obra).
No comercial: no podeu utilitzar aquesta obra per a finalitats comercials.
Sense obres derivades: no es pot alterar, transformar o generar una obra derivada a partir d'aquesta obra.
*En reutilitzar o redistribuir l'obra, s'han de deixar ben clars els termes de la llicència d'aquesta obra
*Alguna d'aquestes condicions pot no aplicar-se si s'obté el permís del titular dels drets d'autor.

ISBN-10: 84-616-4375-5
ISBN-13: 978-84-616-4375-2
DL: PM 317-2013
Impressió: amadip esment

Sumari

Contribucions

Pròleg: memòria, espai i temps	13
Preface: memory, space and time	15
Escrit dels companys de promoció	17
El pla d'estudis d'Alícia	27
Onofre Rullan	
La meva Alícia i la nostra Geografia: Tres debats i un testimoni d'afecte a les "antipàtiques" de la Geografia balearica	35
Lluís Gómez-Pujol	
Alícia a l'avantguarda de l'ecologisme	53
Macià Blázquez Salom	
Alícia en las Islas Maravillosas	57
Inmaculada Caravaca, Luz Marina García Herrera, Josefina Gómez Mendoza, Isabel Rodríguez Chumillas	
Alícia's ripples	67
Eric Clark	
Letter to Alícia	69
Huei-Min and friends in Taipei	
Tourism and economic geography: a comment on the (still) missing link	71
Costis Hadjimichalis, Yorgos Melissourgos	
Érem millors amb tu, Alícia	85
Xim Valdivielso	

Treballs per a la tesi doctoral d'Alícia Bauzà van Slingerlandt

Introducció	91
Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori, GIST (DCT-UIB)	
Dissertation structure. Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca	97
Alícia Bauzà van Slingerlandt	
Spatio-temporal fix and time-space compression	99
Alícia Bauzà van Slingerlandt	
The proposal 'revisited'	107
Alícia Bauzà van Slingerlandt	
The production of tourist space	115
Alícia Bauzà van Slingerlandt	
Planning of transport mega-projects on Mallorca: the power of tourism and scale	127
Alícia Bauzà van Slingerlandt	
El aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compresión espacio-temporal de la isla	139
Alícia Bauzà van Slingerlandt	
Airport mega-projects and social contestation in Mallorca	159
Alícia Bauzà van Slingerlandt	
Curriculum Vitae	171

Fotografies	197
-------------------	-----

Contribucions

Pròleg: memòria, espai i temps

Jorge Luís Borges considerà que, d'entre tots els artefactes creats per l'home, el més meravellós era el llibre doncs constitueix una extensió de la memòria i de la imaginació. Aquest que tens a les teves mans també s'ha concebut per això mateix. Per perllongar, en l'espai i en el temps, la memòria d'Àlícia. Per prolongar la memòria mateixa d'Àlícia amb la memòria dels que la coneguérem en moments i circumstàncies diversos. Per dilatar la imaginació d'un altre món possible que amb Àlícia aspirem tants altres.

La memòria és la capacitat que ens permet registrar, conservar i evocar experiències. La memòria és subjectiva, privada, a vegades més o manco sentimental (alguns consideraran, per això, que menor). Aquesta memòria personal resulta essencial; en alguna mesura la identitat es fonamenta en la memòria; quan traumàtica i patològica hi ha pèrdua de la memòria, la identitat esdevé dubtosa, confusa o, en l'extrem, es fa fonedissa. Els que compartirem experiències amb Àlícia necessitem la seva memòria per conservar i evocar la identitat d'Àlícia i, afegidament, perquè fent memòria d'Àlícia som nosaltres mateixos.

Però la memòria, a més, també és objectiva, produeix coneixement i es produeix en determinades condicions socials. Sense la memòria, sense els testimonis de la memòria hi ha aspectes de la realitat que no es poden conèixer. Distints àmbits d'experiència són fonts de distinta memòria. Albert Camus a *El primer home* escrigué: *"La memòria dels pobres està menys alimentada que la dels rics, té menys punts de referència a l'espai, atès que poques vegades deixen el lloc on viuen, i també té menys punts de referència en el temps perquè viuen immersos en una vida uniforme i gris. Tenen, això sí, la memòria del cor, que és la més segura, diuen, però el cor es gasta amb la pena i amb el treball..."*. Fer memòria d'Àlícia passa inevitablement, així mateix, per fer memòria del seu treball, de la seva rigorosa, ordenada i raonada capacitat de treball per tal de conèixer, i fer-nos conèixer, la desigual geografia, espai – temps, de les nostres condicions d'existència col·lectiva.

I és que, com ha assenyalat el filòsof Reyes Mate, la memòria és un deure:

l'obligació de repensar a partir del que ha succeït. Pensar críticament, qüestionar - se com hem arribat, ara i aquí, on estam i som. Fer memòria d'Alícia és continuar els seus pensaments crítics de compromís amb el territori i amb la gent.

Aquest llibre s'estructura en tres parts. A la primera hi trobareu la memòria subjectiva de persones i col·lectius que compartiren vivències amb Alícia i així ampliaren les seves pròpies experiències. Són les contribucions dels amics i companys de la (seva) primera promoció dels estudis de llicenciatura en Geografia (1994-1998) a la UIB, d'Onofre Rullan, de Lluís Gómez, del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB), d'Inmaculada Caravaca, Luz Marina García Herrera, Josefina Gómez Mendoza, Isabel Rodríguez Chumillas, d'Eric Clark, Hue-Min Tsai, Costis Hadjimichalis i Yorgos Melissourgos, i de Xim Valdivielso.

La segona part del llibre és una aproximació a la memòria objectiva, de coneixement que anà desenvolupant Alícia. Aquesta part reuneix els índex, articles i treballs de cursos de doctorat que Alícia realitzà en el marc del seu projecte de tesi doctoral, sobtadament i malhaurada sense concloure. Evidentment l'obra d'Alícia fou més extensa, per la qual cosa al començament d'aquesta segona part hi podeu trobar el llistat bibliogràfic de les contribucions, articles i obres que realitzà.

La tercera part presenta una breu memòria visual, un petit àlbum fotogràfic, de l'evolució d'Alícia als espais d'aprenentatge, recerca i compromís polític. Aquesta part, gens exhaustiva, just pretén donar un tast de la petjada de la nostra amiga a espais (i temps!).

Agrair, finalment, a Caixa Colònia, al Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación, al Fons FEDER de la UE i a la Direcció General d'Universitats, Recerca i Transferència del Coneixement, de la Conselleria d'Educació, Cultura i Universitats de la CAIB, entitats totes elles que amb el seu finançament han fet possible que aquesta obra vegi la llum.

Octubre de 2012.

GIST, Grup d'Investigació en Sostenibilitat i Territori. Universitat de les Illes Balears.

LUCID, Centre d'Excel·lència per a la Integració de les Dimensions Natural i Social de la Sostenibilitat. Universitat de Lund.

Preface: memory, space and time

The Argentinean writer Jorge Luis Borges considered that, among all the artefacts created by man, the book was the most marvellous thing because it constitutes an extension of memory and imagination. The book you hold in your hands has been conceived for this very purpose: to extend in space and time Alícia's memory. To prolong her memory with the memories of those who knew her in different times and circumstances. To broaden the imagination of another possible world which Alícia with many of us sought.

Memory is the capacity that allows us to record, maintain and evoke experiences. Memory is subjective, private, and sometimes more or less sentimental (and therefore considered by some as a matter of minor importance). But this personal memory is essential; indeed, the foundation of identity. When there is pathological or traumatic loss of memory, identity becomes doubtful, confused or, in the extreme, it just disappears. All of us who shared experiences with Alícia, need to preserve her memory and to evoke her identity, because in her memory we recognize ourselves.

But memory is also objective, producing knowledge that, like any production, takes place under concrete social conditions. Without memory, without the testimonies of memory, there are aspects of reality that cannot be known. Different fields of experience provide distinct sources of memory. Albert Camus wrote in *The First Man*: "..., poor people's memory is less nourished than that of the rich, it has fewer landmarks in space because they seldom leave the place where they live, and fewer reference points in time throughout lives that are gray and featureless. ... Remembrance of things past is just for the rich. For the poor it only marks the faint traces on the path to the death."

Inevitably to remember Alícia is also to remember her work, her rigorous, orderly, and reasoned ability to work in order to understand, and help us to understand, the uneven geography, the spatio-temporal conditions of our collective existence.

As the philosopher Reyes Mate has noted, memory is a duty: the duty to reconsider the present from what has happened. To remember Alícia means to continue her work in critical thinking and her commitment to place and people.

This book consists of three parts. The first section consists of subjective memories of people and groups who shared experiences with Alícia.

In this first section the contributors are friends and classmates in the first class of undergraduate studies in Geography (1994-1998) at the University of the Balearic Islands, Onofre Rullan, Lluís Gómez, the Majorcan environmentalist group GOB, Inmaculada Caravaca, Luz Marina García-Herrera, Josefina Gómez-Mendoza, Isabel Rodríguez-Chumillas, Eric Clark, Huei-Min Tsai, Costis Hadjimichalis and Yorgos Melissourgios, and finally, Xim Valdivielso.

The second section of the book maps the objective memory of Alícia, her intellectual labouring and work she was developing. This section gathers publications, papers and essays she wrote as part of her PhD thesis, suddenly and sadly unfinished. Alícia's contributions were of course much wider, most of which cannot be included here, so a complete bibliography of her work is placed at the beginning of this section.

The last section presents a brief visual memory, a small photo album to reflect Alícia's evolution in areas of learning, research and political commitment. With this part, of necessity selective, the aim is to give a sample of the footprint of our friend in space (and in time!).

Finally, the editors acknowledge and express gratitude for the generous support of Colonya Savings Bank, R&D National Plan of the Spanish Ministry of Science and Innovation, FEDER funds and University & Research Directorate of the Educational, Culture and University Affairs' Department of the Autonomous Government of the Balearic Islands, which has enabled the publication of this book.

2012, October.

GIST, Territory and Sustainability Research Group-University of the Balearic Islands.

LUCID, Lund University Centre of Excellence for Integration of Social and Natural Dimensions of Sustainability.

Escrit dels companys de promoció

Companys d'estudis de Geografia, UIB 1994 - 1998

Aquest escrit ha estat elaborat a partir de les diferents contribucions d'amics i companys de promoció d'estudis de Geografia (UIB, 1994-1998) d'Alícia Bauzà van Slingerlandt. Entre cometes es reproduïxen opinions personals que il·lustren la relació professional i d'amistat d'aquests companys amb Alícia, a mode d'homenatge i record a la seva persona.

Alícia Bauzà van Slingerlandt, potser no t'agradarà, però volem fer de tu el símbol i la reivindicació de la nostra generació. Tothom, quan parla de la generació del curs de 1994 ens posa com a exemple de moltes coses. "La millor generació de geògrafs", hem sentit a dir a més d'un professor. I tanmateix, per molt "millor generació" que haguem estat no ho hem tengut gens fàcil perquè l'establishment acadèmic que tant ens lloà d'alumnes no ens ha facilitat la necessària evolució dins la universitat.

Ho saps bé. La vida professional, per a la qual tant lluitàrem des de l'Associació de Geògrafs de les Balears i en crear el Col·legi de Geògrafs, no ens ha retornat fàcilment el nostre compromís. Hem hagut de lluitar, ens hem hagut de resignar, hem hagut d'anar a cercar a fora el que no hem trobat aquí, no ens ha estat permès de revolucionar, canviar, avançar, modernitzar el sistema i ocupar el lloc que ens correspon en la nostra petita història. Hem volgut anar més enfora, i això de vegades es paga. Però nosaltres et reivindicam. Ens reivindicam. Som massa joves encara com per no sentir dins nostre la llibertat i les ganes de canviar-ho tot.

La majoria de nosaltres vàrem conèixer Alícia a la Universitat de les Illes Balears, quan estudiàvem la Llicenciatura en Geografia l'any 1994. Tenia 18 anys. La sobtada partida d'Alícia ens aboca a un *déjà vu* i afloren records i vivències de les quals no érem conscients.

"Així m'han vengut les primeres imatges d'una Alícia exageradament tímida, vestida com si campàs per un club nàutic, "pijales" o de casa bona, si tant voleu, i amb un pentinat d'aquells que recordaven un personatge d'animació viking de ma infantesa. La record a primera fila a una sessió prèvia a l'inici del primer curs de

Geografia on alguns dels nostres posteriors professors ens orientaven sobre la matrícula, les assignatures, etc.”

“Trobava divertit el seu graciós accent pollencí pel qual tantes vegades li vàrem fer befa la resta dels companys. Aquella al·lota rossa amb pinta de guiri, d'apunts impecables, ens va conquerir a tots amb les seves sobrades habilitats socials i intel·lectuals”.

“Sempre t'ha agradat recordar quan ens coneguèrem, el primer dia de la carrera: jo, prim amb camisa de quadres i botes de muntanya. Tu, rossa, amb texans, nàutiques i motxilla tipus *Eastpak*. Un look una mica “nàutic”, que a poc a poc evolucionà fent aparèixer el teu costat més hippiós”.

Com a alumna de Geografia, Àlícia era exemplar i, igual que molts de nosaltres, se sentia molt orgullosa de pertànyer a aquest col·lectiu. Des del principi, semblava que volia ser geògrafa i va aplicar el raonament científic en moltes de les diverses facetes de la seva vida. La passió que sentia per aquesta disciplina impregnà tota la seva existència perquè ella era una geògrafa totalment vocacional. Amb ella hem compartit moltes hores de classe, pràctiques, treballs en grup, sortides de camp i excursions. Però també hi ha hagut hores gaudides a la gespa del campus, al bar, al cinema, festes, sopars i alguns viatges.

“Poques persones podien transitar entre els diferents grups d'aquella promoció de geografia com ella... Àlícia fou una vertadera cicerone, qui no recorda els sopars i vetllades al seu pis d'estudiants del camí de Jesús o del carrer d'Aragó, les sessions de treball a casa dels seus pares o al piset del Moll?”

“Àlícia Bauzà van Slingerlandt. M'agrada escriure el teu nom, perquè em recorda quan consultàvem les notes dels exàmens, quan posàvem el nom als treballs, quan signàvem algun article. Era un orgull saber escriure el teu segon llinatge, que costava tant als professors els primers dies d'una assignatura nova. La vida de la carrera, quatre anys, que intensos i que diferents comparats amb molts altres quatre que han vengut després. Vivíem contents. Sortides de camp amb ressaca, la rutina de baixar-te a Palma amb el cotxe, aquell pis de devora Lluís Vives. Reunions a la cartoteca. El bar petit. “Les meves spice girl”. El pràcticum a Lluç...”

“Àlícia va ser l'eix vertebrador del “mini-grup” ja que ella posava la casa per a fer feina i on fins i tot dinàvem abans d'anar a classe els dies que havíem d'avançar la feina el matí. La casa d'estudiant d'Àlícia era un punt d'encontre on fèiem els treballs de classe, les festes (amb els estudiants de geologia de Barcelona amb qui viatjàrem als Alps l'any 1996 que, per cert, varen romandre a la casa durant uns dies de l'estiu de 1996) i també era el lloc on dormíem molts dijous vespre els qui no érem de Ciutat després de les tradicionals bauxes universitàries...”

Però així com totes les etapes acaben, finalitzàrem els estudis i va arribar l'hora per a molts de nosaltres d'emprendre la nostra carrera professional. Tots estam d'acord que Àlícia ha viscut la seva feina amb una visió oberta i internacional que lliga amb la seva visió cosmopolita de la vida. No debades, les seves arrels estrangeres

i les seves ganes de conèixer món la conduïren a estudiar a Holanda, la seva terra natal, més tard a Itàlia i en els darrers anys a treballar a Suècia.

Des del punt de vista acadèmic i professional, hi ha diversos aspectes d'Àlícia que sempre hem admirat. Àlícia ha estat una dona moderna en molts de sentits. Però, sobretot, Àlícia ha estat una persona transversal i políglota. També era caparruda i a vegades prescindia de la raó i es deixava dominar pel cor o la intuïció, fins i tot en àmbits científics, encara que era una persona oberta a altres perspectives i el debat amb ella era enriquidor.

Així mateix, era una persona competent i compromesa amb els projectes professionals dels quals formava part (l'AGIB, el Bolletí de Geografia Aplicada, els fonaments del Col·legi de Geògrafs...) i amb moltes altres iniciatives vinculades a la societat i el territori, a les quals va aportar esforços i valuosos coneixements. El seu sentit de la lleialtat, del compromís, de la seriositat amb les persones o les causes a què estava lligada són, avui en dia, valors més que necessaris en el món acadèmic, en la UIB i en el Departament de Ciències de la Terra.

Malgrat la projecció internacional que va donar a la seva carrera, Àlícia tenia molt clar on era ca seva, sabia que el seu cor tenia les arrels a Mallorca i era conscient que era el lloc on pertanyia i on sempre tornaria. La seva llar era la seva terra, la seva família i els seus amics.

Tots els que l'hem coneguda tenim, almanco, una cosa en comú: hem tengut sort. No només per haver pogut gaudir de la seva amistat sinó perquè ens ha fet millors personalment i professional.

“Per a mi conèixer n'Àlícia ha estat una gran sort, perquè amb ella s'han complert les idees teòriques d'allò que és l'AMISTAT”.

Àlícia ha estat una gran amiga, una persona fidel i empàtica que tenia el do de saber quan algú necessitava una abraçada o una paraula càlida i, a la vegada, era capaç d'exterioritzar els seus sentiments, de mostrar la seva fragilitat i de demanar suport i afecte. L'Àlícia detallista, que sempre tenia un pensament i un moment per dedicar a cada persona i mai no oblidava un aniversari ni un compromís, la de les petites atencions i rialla àmplia, gaudia de dedicar temps i espai als amics. Aquesta entrega als altres la convertien en una gran confident i una gran conversadora, a qui li agradava reflexionar sobre la vida i comprendre els esdeveniments que ens anaven succeint per anar coneixent-se més a ella mateixa i als altres.

“Aquesta amistat sorgida del pas per la universitat s'ha anat enfortint una vegada acabats els estudis. Àlícia sempre ha trobat un moment per cada un de nosaltres, per interessar-se pel que fèiem i el que hem pogut necessitar. No sé com ho feia però semblava que tenia un radar especial per detectar quan l'havíem de menester i ella sempre ha estat aquí disposada a donar un cop de mà, a donar ànims o el que fes falta”.

Molts de nosaltres recordam la seva sinceritat, sovint irònica, amb una franquesa quasi descarnada que, de vegades, deixava fred qui no hi estava avesat, però que en el fons, s'agraïa. Perquè ella ha estat una de les poques persones que tenen la valentia de dir el que pensen realment. Per a molts, ha estat un exemple a

seguir ja que sempre ha intentat viure de forma coherent amb les seves idees i ha estat solidària i compromesa amb totes les causes en què creia i participava.

Tots coincidim a destacar el seu caràcter organitzat, exigent, responsable i perfeccionista fins a l'extrem, tant a nivell personal com a nivell professional, amb ella i amb els altres. Tal vegada, això va ser el seu gran defecte, perquè no estava aturada mai, no s'acabava de relaxar. Sempre cercava la superació i la perfecció. Totes aquestes situacions podien ser incòmodes en algunes ocasions, però mai se'ns han fet molestes tot i la befa o l'abús afectuós que li hem fet sovint per ser d'aquesta manera. D'altra banda, Àlícia també sabia usar la ironia i, de vegades, sota una aparença cànida i aparentment innocent, feia ús del sarcasme i de la veritat més directa per desarmar-nos.

Àlícia ha estat una persona de molts i bons amics i molt diversos perquè tenia un do especial: sabia com dur-se bé amb molta de gent i compartir moments i espais diferents amb tothom. Àlícia no creava cercles tancats sinó que unia i escampava amics i informació. Per això, atendre els seus compromisos, en ocasions, li causava un gran estrès social i moltes vegades pensava més en ells que en ella mateixa. Els darrers anys, cada vegada que tornava a Mallorca ajustava la seva agenda per retrobar-se amb els amics i feia malabarismes per trobar el temps necessari per cada un de nosaltres sense descuidar la família i la feina. Era capaç d'aconseguir-ho gràcies a la seva gran capacitat d'organització i previsió. La seva, era una cursa contrarellotge en la qual sovint no hi cabia tot, i ella s'enfadava i se sentia malament si no podia complir amb tot el que s'havia proposat.

"...quan li demanava quin pla tenia per avui: He d'acabar de llegir un article, comentar-lo i enviar-lo a Lund. He de fer dissabte i pujar a Plaça a comprar. Dinarem a Pollença amb ma mare i les meves germanes. Després he quedat per fer el cafè amb aquelles tres i a les set a Palma per anar a la manifestació amb aquella gent. Per ventura quedarem per anar al cine..."

Aquesta devoció per la feina, per la família i pels amics necessitava una ment ordenada que fos capaç de gestionar i organitzar el temps de manera eficient. I ella ho feia de forma efectiva, la seva agenda recollia tots i cada un dels esdeveniments que tenien lloc en la seva vida personal i professional per aconseguir que tot funcionés com un engranatge perfecte.

A més, sabem que la passió per la vida impulsava Àlícia. Tenia una força i una il·lusió que encoratjaven a gaudir dels petits plaers i d'alguns plaers més grans. Sempre trobava un moment per compartir amb els amics les seves afeccions: la música, la literatura, l'art, la natura, la mar, el cinema, la gastronomia o l'esport i no passava gens de pena de provar noves experiències com anar de viatge en moto o fer escalada. Però, sobretot l'esport era fonamental per a ella, en especial córrer. Era la seva via d'evasió i descans de l'estrès del dia a dia i un ajut per equilibrar cos i ànima. I va saber transmetre aquest sentiment a molts d'amics.

"L'esport era una de les passions de la seva vida i va saber transmetre-ho tan bé que en els darrers anys molts dels amics ens vàrem posar a córrer. I per desgràcia, ens va deixar, precisament, mentre participàvem en una cursa practicant un dels seus esports preferits. Però sabem que Àlícia sempre correrà amb nosaltres."

"Amb Àlícia vaig córrer la meua primera cursa popular, a Sóller, el 14 d'agost de 2011; feia poc més de 3 mesos que havia començat a sortir a córrer (jo, ella sempre ho havia fet) i fins i tot havíem compartit algun entrenament plegats. La segona maleïda cursa que faríem seria el 31 de desembre de 2011, juntament amb altres amics i amigues. Ara cada dia que surt a córrer ella ve amb mi. Diuen els maratonians que el dolor és inevitable, però el patiment és opcional."

Quan pensam en el seu caràcter, la primera imatge que ens ve al cap és la de l'Àlícia vital i optimista, divertida i amb sentit de l'humor, que ha estat com un corrent d'aire fresc revifador, capaç d'animar tothom i de fer veure la part positiva, fins i tot en els moments adversos. Però no seria just defugir del record sovint massa recurrent de l'Àlícia fràgil i trista dels darrers temps. L'Àlícia de cos i cap delicats i insegurs apareixia, precisament, en els moments especialment difícils, quan la seva feblesa aflorava i era capaç de capgirar el seu tarannà optimista per naturalesa. Però ella ha confiat en els amics per dipositar-hi aquest dolor i superar les adversitats amb la nostra ajuda.

"Hem de recordar l'Àlícia vital i optimista, capaç de rememorar els moments bells de les situacions adverses, com per exemple en la mort de son pare, i de valorar la bellesa de l'amistat malgrat saber que sovint només s'aprecia i es recorda quan vénen maldades, en els moments trists"

"... Aquest Nadal...Alice! Ara es fa dur recordar la teua malenconia i desconsol del darrer any, el darrer dia que compartírem un te i una sessió de cinema. En abraçar-te vaig notar la teua minsa energia. Tu, que aquell dia en abraçar-nos i dir-nos adéu en el restaurant on ens trobàvem sempre, ens vares dir que en aquell moment havies sentit tota l'energia que et donàvem."

Tan important ha estat l'amistat per a Àlícia, que tot i la distància mai no ha deixat el contacte amb la majoria d'amics. Així, gràcies als correus electrònics i l'skype hem seguit en contacte amb ella gairebé diàriament. I ha estat d'aquesta manera com molts de nosaltres hem conegut l'Àlícia més reflexiva i sincera que ens obria les portes dels seus pensaments i sentiments. És també en la distància que Àlícia ens ha fet arribar en nombroses ocasions la seva gratitud als amics per compartir amb ella les seves alegries i les penes i l'emoció de créixer, de fer-se gran en companyia.

"El correu electrònic ha estat imprescindible encara que només sigui per donar el bon dia o un hej suec, que ha provocat més d'una broma que Àlícia aguantava estoicament"

"El fet que el grup d'amics tenim contacte via correu electrònic a diari va ajudar molt a sentir Àlícia ben a prop, encara que es trobàs a Trento, a Taiwan, a Washington, a Tunísia, o a Lund. Sempre era amb nosaltres malgrat ens separessin molts de quilòmetres. Això va fer sorgir moments virtuals meravellosos d'al·legoria de l'amistat. Moments que amb paraules aconseguiren suplir abraçades i besades. Moments d'aproximació virtual però d'estimació real"

"Enyor trobar els seus missatges i els seus pensaments al correu electrònic, però sobretot em costa acceptar que no hi és i que no la podré tornar a escoltar, a involucrar-la en qualsevol dels projectes geogràfics... o que no es podrà tornar a riure de mi amb el seu sarcasme moller... Sabeu? Sovint i sense adonar-me faig servir els articles pollencins, i això si m'ho permeteu no és gratuït... Vol dir el que diu. Alícia deixava empremta".

"Record amb molta estimació les seves cròniques. Especialment com descrivia moments quotidians de la seva vida com córrer per damunt la neu a Suècia, les preparacions de presentacions, els articles que preparava i la inacabable llista de lectures pendants, el que havia menjat aquell dia, els sopars amb col·legues d'altres països, les barbacoes, la seva atapeïda agenda social..."

Si hem d'escollir una imatge de l'Alícia amiga i companya, ens quedam amb el seu somriure generós i franc.

"El seu somriure ha quedat registrat a la meva memòria de forma que, a vegades, mentre faig qualsevol cosa apareix l'Alícia que somriu i que em roba un somriure instantàniament. Per mi, aquest, com altres records, val més que qualsevol llarga història que pugui contar d'ella".

Alícia ens deixa molts de records i com és lògic en el cas d'una persona estimada, moltes lliçons de vida personals i col·lectives. Ens sentim orgullosos d'haver-la coneguda i d'haver format part de la seva vida.

"M'agrada com m'has fet coneixedores les meves incoherències, que em deixaven sempre descol·locat. Segurament ets la persona que més m'ha fet posar el mirall al davant, i fer-me pensar en les coses que he fet i les que he deixat de fer. Sí, ara em sap més greu no haver vingut a alguns sopars de la carrera, o no haver partit d'Erasmus, o no haver quedat més amb tu per parlar de coses. M'agrada -i sempre em desconcerta- el teu costat més lliure, aquest de partir sense pensar gaire en els lligams però sense oblidar-te mai de la gent que t'importa de veres. Així ha estat fins al darrer moment. No sé com ho faré, sense tot això..."

La seva partida ens ha causat dolor però també esperança i conhort.

"Sabem que estàs bé, que descansas, que el dolor que ens provoca la teva partida s'esmoreirà i el record del teu somris dolç i del teu tracte sempre conciliador amb nosaltres farà que ens aparegui una rialla a la cara en recordar-te. I així recordarem la teva paciència davant els nostres abusos carinyosos per la teva innocència, la teva manera d'enfadar-te suament, sense ofendre i fer gaire renou, el teu *bon rollo*. I sabem també que et plorarem".

"Com que ella era una persona molt vital, amb les seves contradiccions, com tots, però amb força i determinació, sempre acabàvem concloent que havíem de gaudir cada moment intensament. Ella, ja ho feia, i sé que va aprofitar molt la vida, la va exprémer i la va assaborir. Així i tot, moltes vegades sent que és amb nosaltres

i quan m'enfront a determinades situacions i tenc dubtes, m'imagín que tenc una conversa amb ella i el que em diria. Això em conhorta, perquè sent que m'acompanya i que és al meu costat".

"L'amor que ella em tenia, i que tantes vegades em va demostrar en petites coses és el que m'ha deixat com a penyora de la seva existència".

"Sovint amb els petits entrebancs de la meva vida m'atur a pensar què hauria fet Alícia, què diria, com s'ho prendria. D'ella he après moltes petites coses, una actitud davant la vida molt més coherent i crítica i el que més em sorprèn és que cada dia continuo aprenent d'ella. Encara és present a la meva vida i això m'emociona".

Com ja hem explicat, n'Alícia era una AMIGA en majúscules, una al·lota alegre, senzilla, compromesa, atenta, intel·ligent, sensible, amb sentit de l'humor i moltes ganes d'aprendre i de conèixer món. La millor manera de comprendre aquests trets del seu tarannà i la seva qualitat humana és a través de les diferents anècdotes que ha protagonitzat ella juntament amb els seus amics.

"A ca meva tenc un poquet d'Alícia. Vos ho explic, Alícia és al meu coret, per descomptat! Però a més a més tenc un mòbil de fusta que va regalar al meu fill gran quan va néixer que li encantava. La meva filla petita també l'està gaudint molt ara. És una caseta-granja amb alguns animals. Els nins es queden bocabadats mirant-lo. Aquesta jugueteta defineix molt bé l'Alícia: pràctica, guapa, senzilla, harmoniosa..."

"El meu fill gran, que té ara sis anys, em va demanar un dia per n'Alícia. Ell sap que Alícia forma part del meu grup d'amigues. Ell va sentir coses quan Alícia va morir i jo li ho vaig explicar. Algun dia li explicaré tot el que us he anat comentat fins ara i sobretot el valor de l'amistat, que crec que n'Alícia ens va aportar sempre amb molta dedicació."

"Encara així m'agradaria recordar una anècdota que reflecteix l'Alícia més entranyable i sensible, aquella que no tots coneixien. Em va sorgir una oportunitat boníssima d'embarcar-me en un iot per treballar, fet que em duria lluny durant diversos mesos. Li ho vaig contar a ella, no sense objeccions i dubtes, ja que sabia que perdria un quadrimestre sencer de la carrera entre altres coses. Ella s'ho va prendre amb sorpresa i una mica de desconcert al mateix temps. Jo sabia que la trobaria molt a faltar i ella a mi també però no sabia com de molt fins que, temps després, en tornar del meu viatge, la meva mare em va contar que Alice s'havia presentat un dia en el restaurant dels meus pares i se li havia posat a plorar a la meva mare dient-li que què faria sense mi durant tant de temps, que m'enyoraria molt."

"Que era feïnera no cal dir-ho, ni tampoc que era espavilada! Xafardera una estona llarga... Moltes vegades vaig saber les meves notes per ella i no s'estava d'acompanyar-les d'algun dels seus comentaris irònics i algun reconeixement explícit. Ràpidament contactà amb coneguts i familiars meus amb lligams a Pollença i de vegades em sorprenia amb intimitats i anècdotes de la meva infantesa i adolescència que pertanyien a una esfera més privada. I se m'oblidava.... Amb tot el respecte, Alícia

no era una cuinera gaire destra, com a contraprestació em descobrí gastronomies com la grega o l'holandesa de les quals encara en som fanàtic. En això i d'altres aspectes, com diria el difunt marquès de Castellvell, era una "gentildama europea".

"Un dia que passejàvem amb Àlicia pel Port de Sóller i ens creuàrem amb un "hippie" acabat d'aterrar de Sud-àfrica que anava a córrer amb unes avarques i uns calcetins ben roses... estava preciós. Mirau per on, ella se'n va enamorar..."

"Però sens dubte el record que duc al racó més profund del meu cor és el del dia que va venir a conèixer el meu fill. Va ser la més matinera del grup d'amics a venir a l'hospital i record que quan va agafar en braços el menut li va dir que quan fos un poc més gran li contaria moltes coses dels països que havia visitat. En aquell moment xerrava en general ja que encara no havia iniciat la seva tesi, ni havia anat mai a Suècia. Hi ha una foto d'aquest moment, tot i que jo, com no pot ser d'una altra manera, no la necessit per recordar-ho, ja que tenc la imatge ben gravada a la retina. Em sembla fins i tot sentir la seva veu."

"En aquella trobada a la biblioteca jo necessitava informació general de les Balears o alguna cosa pareguda i necessitava consultar una cita a alguna de les enciclopèdies "juràssiques" de la biblioteca. A l'hora de fer anotacions: "Caramba! Tens un boli?", li vaig dir. I ella em contestà: "Pren aquest, te'l regal, és de Suècia". "Ostres!!" vaig exclamar. Era un bolígraf xulíssim que posa Fronstavallen Hotell & Konferens. I Àlicia em va dir una frase en què recordaré tota la meua vida, i que alhora era una frase típica de n'Àlicia, derivada del seu bon cor: "Així et recordaràs de mi".

"Sempre que sonin els Pixies ets i seràs per allà. També hi seràs amb els diminutius acabats en "-illo", quan senti les frases de "Té novio!" i "El Port de Pollença no és el Port de Pollença és allà on viu Àlicia Bauzá". La frase "u moll" pareix que l'has escrita tu i la d' "u sun club" és massa. Entre moltes altres petites coses teves que formen part intrínseca de la nostra vida, cal reflexionar, malgrat les diferències que sorgeixen entre els "adults", que la nostra amistat estava sostinguda pel puntal del nostre amor a la mar. Ara que no hi ets es fa difícil pensar en petits detalls com els acabats d'esmentar però sempre que pensem en tu t'estimarem i hi seràs."

"No és fàcil imaginar-se, quan et poses a pensar, que no tornaràs a trobar-te-la. I és increïble que malgrat que estiguéssim una mica lluny, sempre en el pensament i en els records estava allí. Com no podia ser d'altra manera, hi era quan mirava els diversos regals que m'ha anat fent, com el "Pitufo regal" (una figureta d'un barrufet) o l'imant dels Prínceps de Suècia per a la gelera, o quan faig servir la bossa de compra que me va regalar el darrer Nadal"

El dolor per la mort d'Àlicia ens acompanyarà sempre, però a poc a poc el patiment s'anirà esmoreint. I el dolor que sentim el convertirem en un somriure, que serà el seu, quan travessem la línia d'arribada de cada una de les curses que ens proposem córrer. Gràcies Àlicia per tot el que ens has mostrat, gràcies perquè fins i tot, sense ésser-hi físicament continues unint la gent que ha passat per la teua vida. Gràcies per compartir amb nosaltres el teu camí i omplir els nostres de bons records al teu costat. Espera'ns, que encara tenim coses pendents.



El pla d'estudis d'Àlícia

Onofre Rullan

El 2012 es llicencià la darrera promoció de Geografia que haurà cursat el pla d'estudis que va inaugurar la promoció d'Àlícia Bauzà el 1994. És doncs un bon moment per reflexionar sobre el que fou, volia ser i, potser, podia haver estat el segon pla d'estudis de Geografia de la Universitat de les Illes Balears. Atès que al seu moment me vaig implicar força en l'elaboració del pla, potser puc aportar algunes reflexions per a la seva contextualització i enteniment.

Abans del pla d'Àlícia

Els ensenyaments d'assignatures universitàries de Geografia es remunten al 1967, amb la creació a l'Estudi General Lul·lià de Palma de la delegació de la Facultat de Filosofia i Lletres de la Universitat de Barcelona i, especialment, arran de la incorporació com a professor de Bartomeu Barceló el 1969 (Vilà, 2010: 85). Però l'especialització en Geografia, dins l'antiga llicenciatura en Filosofia i Lletres de la nostra universitat, no naixeria fins alguns anys més tard, concretament el 1978. La primera promoció d'aquest primer pla acabà la carrera el 1980 i la darrera el 1997, en total 13 promocions. Fou el pla d'estudis que jo mateix vaig cursar i, en gran mesura, era una importació del de la Universitat de Barcelona de 1969, era el pla que havien cursat gran part dels 8 o 9 professors que aleshores impartien Geografia a Palma¹. Aquell primer pla d'estudis de Geografia, com a especialització del de Filosofia i Lletres, tenia la clientela entre alumnes que no accedien originàriament per a estudiar Geografia. Eren estudiants que no tenien l'especialitat clara o que en el primer cicle comú a les tres especialitats eren captivats per la Geografia o rebotats de d'altres especialitats. D'aquí l'estratègia de col·locar un professor tan inoblidable com Albert Quintana a primer curs per impartir "Introducció a la Geografia"

¹ Per aquesta primera època dels estudis de Geografia vegeu Artigues (2008).

(Quintana, 2008), obligatòria per a totes les especialitats, per tal de mostrar el millor de la Geografia al major nombre possible d'alumnes potencials i, així, seduir i captivar estudiants per a l'especialitat a segon cicle.

Aquell primer pla d'estudis (1978-97) mantenia una certa paritat, lleugerament escorada cap a Geografia Humana, entre el que posteriorment s'anomenaran àrees de coneixement: Geografia Física (22,2%), Geografia Humana (33,3%) i Geografia Regional (22,2%) més les assignatures no exclusives de cap àrea, les que en diem multiàrees (22,2%) (Taula 1)². Malgrat això el professorat, com també s'esdevenia a Barcelona, era majoritàriament de formació de Geografia Humana camp en el qual hi desenvolupava molt majoritàriament les seves investigacions.

El pla d'Alícia

El pla del 1994 ja fou una altra cosa en el sentit que, en gran mesura, representa una ruptura amb l'anterior. Hi ha varies circumstàncies que cal conèixer per a la seva correcta contextualització, unes de caràcter general que afectaren la Geografia espanyola dels 80s i 90s, mentre que altres atenyien particularment a l'aleshores recentment constituït Departament de Ciències de la Terra.

Com un dels desenvolupaments de la Llei de Reforma Universitària de 1983, el Reial Decret 1447/1990 consuma la separació del que serà la llicenciatura en Geografia de les seves antigues companyes de primer cicle: Història i Història de l'Art (Gómez, 2001: 21). A partir d'aquest Reial Decret es posen en marxa les reformes dels plans d'estudis i, entre ells, el de la nostra Universitat inaugurat el 1994, el pla d'estudis d'Alícia.

Els plans d'estudis de Geografia espanyols de la dècada del 1990, i sens dubte el de la UIB, són una reacció a l'anquilosament que es detectava en els antics plans de la vella Filosofia i Lletres front a les noves demandes reivindicades en consonància amb els paradigmes emergents a la dècada de 1980: tècnica i aplicació. La Geografia volia ser útil, es a dir, no volia ser inútil i, en els emergents temps neoliberals de la dècada del 1980, la utilitat es mesurava (i es mesura encara) en termes de transferència i vinculació cap a l'aparell productiu i institucional. Calia, per tant, una formació tècnica i aplicada que s'afegís a la formació més generalista i descriptivista imperant als plans d'estudis vigents fins aleshores. Cartografia i Fotointerpretació, Sistemes d'Informació Geogràfica, Teledetecció, Tècniques d'Anàlisi Espacial, Riscs Geogràfics, Gestió i Planificació del Medi Natural, Planificació Urbana, Planificació Regional, Planificació de Serveis i Equipaments, Localització d'Activitats Industrials i Terciàries... eren algunes de les assignatures que emergien amb el pla de Geografia de 1994 i que perseguïen aquest redireccionament cap a la utilitat per la via de la tècnica i l'aplicació. La concreció en assignatures d'aquelles aspiracions fou dedició del Consell d'Estudis de Geografia que elaborà el pla però, tanmateix, les directrius emanades del Ministeri a través de l'anomenat llibre verd imposava matèries com Geografia Física Aplicada, Geografia Humana Aplicada i Tècniques Geogràfiques que,

² Els tres plans d'estudis de Geografia que s'esmenten en aquesta taula han sofert, al llarg dels seus anys de vigència, varies modificacions. Tanmateix però, els percentatges que en ella s'hi reflecteixen no han canviat substancialment.

d'una manera o altra, s'havien de substantiar en assignatures com les esmentades. Però el Consell d'Estudis de Geografia de la UIB, cal remarcar-ho, hi posà de la seva part i amplia l'abast dels continguts tècnics i aplicats que el Ministeri establia com a mínims.

Aquest objectiu, s'ha de reconèixer, ha donat els seus fruits. Una bona mostra d'aquest èxit és, per exemple, la constitució de Col·legi de Geògrafs (1999) que, a dia d'avui, ja ha superat en afiliació a l'acadèmica *Asociación de Geógrafos Españoles* (AGE) o en la proliferació de llicenciats en Geografia a empreses privades i administracions dedicats professionalment a l'aplicació i amb una notable presència en el camp dels Sistemes d'Informació Geogràfica. La promoció de n'Alícia, la primera del pla del 1994, n'és un bon exemple d'aquesta dedicació als camps tècnics i d'aplicació.

Més enllà d'aquests vents tècnics i aplicats, per contextualitzar el pla del 1994, cal conèixer, també, les dinàmiques presents en el Departament de Ciències de la Terra a principis de la dècada del 1990. El departament s'havia constituït el 1986 com a conseqüència d'una doble exigència, per un costat la de la Llei de Reforma Universitària que exigia un mínim de 12 professors permanents per a formar un departament i, per l'altre, com a estratègia del rectorat de la UIB d'aleshores que volia excloure els geòlegs de l'antic Departament de Biologia per finalitats estrictament gerimanderistes. La unió de geògrafs i geòlegs al si del Departament de Ciències de la Terra va tenir la seva influència i, entre d'altres, el treball de camp, tan testimonial a l'antic pla de Filosofia i Lletres, va començar a esdevenir força present en tot tipus de tesis, no només les de Geografia Física. La metodologia de la de Jaume Binimelis (1996) i de la de Macià Blázquez (1996), que en ambdós casos vaig viure de prop, reflecteixen directament aquest influx. Per altra part va suposar l'aproximació de la Geografia al món de ciències i, fins i tot, la integració del departament quan als temes administratius i de gestió econòmica a la Facultat de Ciències. Situació encara vigent fins l'any 2012, en què l'administració del departament va tornar a la Facultat de Filosofia i Lletres.

Hi va haver un projecte desenvolupat entre el 1987 i 1988 al si del Departament de Ciències de la Terra que unia les aspiracions d'aplicació i tecnologia abans esmentades i que serví força per a estructurar tant el nou departament com el nou pla d'estudis. Es tracta del que fou la fase d'informació i diagnòstic del que havia de ser –i finalment no fou– el Pla Territorial Parcial de la Serra de Tramuntana (Equip Tramuntana, 1988). La tecnologia SIG per a l'ordenació del territori (Ruiz/Rodríguez/Rullan, 1990 i 1991) encaixava perfectament amb l'atmosfera general del nou pla d'estudis, de fet aquest projecte va ser l'embrió per a la constitució de l'inicialment anomenat Laboratori d'Anàlisi Ambiental i Territorial, LaaT (1990), posteriorment reconvertit en Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica, LSIG (1993), i avui altra volta reconvertit en Servei de Sistemes d'Informació Geogràfica i Teledetecció, el SSIGT (<http://ssigt.uib.es/>). Els primers passos del LaaT varen incloure l'ocupació 'no violenta' d'una aula comuna de l'edifici Guillem Colom (aleshores anomenat Darwin) que ocupava el Departament de Biologia en exclusiva i que, durant alguns anys, s'anomenà metafòricament Kuwait. En el camp empresarial, el 1994 també fou el de l'aparició de la primera empresa privada dedicada professionalment a la Geografia Aplicada, el GaaT.

L'establiment d'un pla d'estudis independent del de Filosofia i Lletres va generar

algunes pors entre els professors que l'havíem d'impartir. Algunes promocions del pla de 1978 havien acabat amb un nombre de llicenciats que es podien contar amb els dits de les mans. Aquesta dada ens feia témer que, volant en solitari, poguéssim quedar amb un nombre d'alumnes que no justificués la nostra existència. Per combatre aquestes pors es van prendre varies iniciatives, unes tenien com a objectius l'enfortiment del que podríem anomenar l'autoestima com a col·lectiu³, com a geògrafs, les altres varen ser de caire publicitari per tal d'aconseguir un número d'alumnes suficient que justificués l'estudi.

Entre les primeres destacaria la constitució, el 1993, de l'Associació de Geògrafs de les Illes Balears (AGIB) que, posteriorment, es bifurcaria en els actuals Col·legi de Geògrafs i Societat Geogràfica de les Illes Balears (SoGIB). Record el buidatge, als soterranis de la Facultat de Filosofia i Lletres, dels expedients dels llicenciats en geografia per tal de fer el primer *mailing*, encara postal, per convocar el col·lectiu a les primeres reunions constituents de l'AGIB i per fer arribar informació als llicenciats. De fet vaig ser el redactor, compositor i distribuïdor dels primers 9 números de l'anomenat Butlletí Informatiu de l'Associació de Geògrafs de les Illes Balears des de maig de 1993 a octubre de 1996⁴. Un Butlletí que va tenir continuïtat fins a la seva actual distribució electrònica.

Entre les accions i actuacions de publicitat es va començar a elaborar material per a distribuir als instituts com un fulletó del mateix format del Butlletí que, a l'estil dels *brochures* anglosaxons⁵, pretenia publicitar l'estudi o un vídeo que mostrava també, les bondats dels estudis de Geografia⁶. Aquests i altres materials es feien servir a les campanyes de difusió de l'estudi que acompanyà l'inici del pla de 1994. El primer any el desplegament va ser important i es contactà amb 1693 potencials alumnes, 1195 a Mallorca, 350 a Menorca i 148 a les Pitiüses amb visites als centres de secundària de diferents professors. Entre aquests Antoni A. Artigues que, dia 13 d'abril de 1994, informava 30 alumnes de l'Institut de Pollença, entre ells una joveneta de 18 anys anomenada Alícia Bauzá van Slingerlandt.

Però més enllà de la difusió exterior, el pla d'estudis de n'Alícia té també una intrahistòria, unes línies bàsiques que l'informen i que cal palesar per tal d'entendre'l plenament, una idea estratègica que anava més enllà de les línies bàsiques abans esmentades de tècnica i aplicació.

Entre els que elaborarem el pla, i en el meu cas diria que prioritàriament, ens importava molt obrir el nostre estudi a la gent que s'estava formant com a docent i

³ Tinc una col·lecció d'escuts d'associacions geogràfiques d'arreu del món aferrades a un armari del meu despatx que vaig arreplegar quan recollíem casos d'associacions semblants a la que es volia instaurar a les Illes Balears.

⁴ Aquests primers números del *Butlletí* els vaig compondre amb els Macintosh d'aleshores. Eren 4 pàgines composades sobre un DIN A4 doblegat. Proporcionava informació sobre la constitució de l'AGIB a més d'informació diversa d'interès per als geògrafs com directoris, propostes d'excursions, concurs, fotos... Precisament, al número 5 del *Butlletí* (abril de 1994) es donava compte de l'inici del nou pla d'estudis de Geografia que comentam.

⁵ Encara conservo varis AZs de fulletons publicitaris que vaig demanar a departaments de Geografia de tot el món per tal d'inspirar el nostre.

⁶ Universitat de les Illes Balears. Servei de Recursos Audiovisuals (1994): *Estudis de Geografia*. DVD. El vídeo ha d'estar disponible també a http://lull.uib.es/search~S6*cat?/tvideos%20institucionals/tvideos+institucionals/1%2C1%2C25%2CB/frameset&FF=tvideos+institucionals&16%2C%2C25/indexsort=r [consulta 19/03/12, no disponible].

investigador i, per això, impulsàvem la implantació d'assignatures que no fossen l'adaptació de les del pla de 1978. Es tractava d'obrir molts camins amb el major número possible d'assignatures que poguessin esdevenir el nínxol on aferrar-se els joves docents i investigadors. No només les assignatures abans esmentades de caire tècnic i aplicat volien complir aquest rol, també assignatures com Hidrogeografia, Sòls, Serveis i Equipaments o les regionals del món (Àfrica, Amèrica, Àsia i Oceania) "no tenien pare" amb la qual cosa s'obrien, pensàvem, moltes possibilitats als que s'atreïssin a treballar aquest nou camp.

Vist en perspectiva s'ha de reconèixer que aquest objectiu no ha tingut el grau d'èxit que haguéssim volgut els que l'impulsàvem. No érem conscients, crec, que les expectatives professionals a la Universitat depenen més de les relacions de poder entre els grups que no de les necessitats objectives dels plans i que, a més, molta gent prefereix, i fins i tot reclama, protecció aèria abans que atrevir-se a volar sol. Tanmateix, a la vista del panorama, aquests pensaments no estan precisament mancats d'arguments.

És precisament en relació a la sovint convulsa relació entre el professorat del departament el que explica, en part, l'estructura del pla del 1994. Efectivament, els articles 35.3, 36.3, 37.3 i 38.3, referents als diferents tipus de places permanents de professors universitaris, de la *Ley Orgánica, 11/1983, de Reforma Universitaria* (LRU) establia taxativament que 'los concursos serán resueltos por Comisiones compuestas por cinco profesores del área de conocimiento a la que corresponda la plaza', unes àrees de coneixement que, pel que afecta la Geografia, des de mitjans de la dècada del 1980 eren tres: Geografia Física, Geografia Humana i Anàlisi Geogràfica Regional. Com ja hem comentat, tot i l'equilibri entre àrees del pla del 1978 que ara es revisava el professorat era de formació majoritàriament de Geografia Humana. Mantenir l'equilibri entre àrees suposava que les altres dues, Geografia Física i Anàlisi Geogràfica Regional, eren les que més perspectives de creixement tendrien si s'atenyia a treure places en funció de les necessitats objectives del nou pla. Aquesta circumstància va suposar un pacte a favor de l'equilibri de crèdits entre àrees entre alguns dels joves que accedíem a les àrees aleshores minoritàries d'Anàlisi Geogràfica Regional i Geografia Física. Un pacte que va quedar palès en la distribució final de crèdits entre àrees del pla del 1994 (taula 1).

El pla de Geografia del 1994, com tots els altres, fou elaborat pel corresponent Consell d'Estudis que, a diferència del que s'esdevindrà amb l'elaboració de l'actual pla del 2009, era format per tots els professors del departament a més dels representants dels alumnes. En les diferents reunions d'aquell consell d'estudis només hi va haver una votació, la resta foren acords assentits. Un grau d'acord que segurament s'explica pel pacte implícit abans esmentat.

Hauran estat 14 promocions que, pel cap prim, hauran cursat unes 300 persones. El del 1994 és el primer pla d'estudis de Geografia de la Universitat de les Illes Balears ja que els anteriors llicenciats ho érem en Filosofia i Lletres del que Història, Geografia o Història de l'Art n'era només una especialització. La implantació en el món de la tècnica i l'aplicació de gran part d'aquest llicenciats és segurament el seu èxit més notable.

Després del pla d'Àlícia

El pla que reemplaça el del 1994, el de 2009, és una evolució contorsionada del de 1994. Respon al mateix objectiu estratègic d'escorar els estudis de Geografia cap als vessants tècnics i aplicats, tot accentuant-ne força els pes d'aquests continguts sobre la resta. En aquest sentit, avança en la línia ja encetada que mira d'oferir un estudi útil per a l'aparell productiu i institucional i es mostra com un clar exemple del que s'ha anomenat la deriva instrumental (Naredo, 2010: 134). Es consoliden plenament, per tant, les aspiracions dels 80s/90s, però es deixen de banda les emergents demandes de començament del segle XXI, tot quedant relegats continguts que gravitin a l'entorn de temes com la globalització, la geopolítica o la sostenibilitat o, molt més encara, les aproximacions de caràcter més holístic de la realitat geogràfica que poden representar les visions regionals. Varenio, segons sembla, s'ha imposat a Vidal de La Blache.

Aquest darrer aspecte és segurament el més cridaner del pla de 2009 i no deixa de tenir un cert regust de reacció immadura i poc reflexiva contra algunes de les pretensions del pla de 1994, com la paritat entre àrees que es romp per primera vegada des del 1978. Aquesta ruptura, tanmateix, s'escomet quan ja no és vigent la LRU de 1983, quan qualsevol professor de qualsevol de les tres àrees pot estar a qualsevol comissió de places, quan ja no s'entendria, per innecessari, aquell pacte entre els jovenets del 1993.

Àlícia Bauzá, com a geògrafa, fou filla directa del pla de 1994 però, vist en perspectiva, el que més m'agradava d'ella era que no li interessaven gens les històries que es poden llegir entre línies en aquest escrit.

Pla	Geografia Física	Geografia Humana	Geografia Regional	Multiàrea
1978-1997	22,2	33,4	22,2	22,2
1994-2012	26,8	28,1	25,4	19,7
2009...	18,1	21,2	12,1	48,5

Taula 1. Percentatge del pla dedicat a cada àrea de coneixement
Font: elaboració pròpia

Bibliografia

- ARTIGUES, A. (2008): «La biografia i l'obra d'Albert Quintana en el seu context» a *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra* (Artigues, A.A.; Blázquez, M.; Gual, J, Mateu, J. Murray, I. Rullan, O, eds.). Palma, Govern de les Illes Balears, 29-41.
- EQUIP TRAMUNTANA (1988): *Pla Territorial Parcial de la Serra de Tramuntana. Fase d'Informació i Diagnòstic*. Conselleria d'Obres Públiques i Ordenació del Territori - Universitat de les Illes Balears (COPOT-UIB). 6 volums de text + 1 de mapes + Apèndix + Carpeta de mapes.
- GÓMEZ, J. (2001): «La Geografía española: final y principio de capítulo» a *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles. Forma y función del territorio en el nuevo siglo*. Oviedo, Universidad de Oviedo/Asociación de Geógrafos Españoles, 19-27.
- NAREDO, J. M. (2010): *Raíces económicas del deterioro económico y social. Más allá de los dogmas*. Madrid. Siglo XXI. 298 pg.
- QUINTANA, A. (2008): «Introducción a la Geografía (1er curso)» a *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra* (Artigues, A.A.; Blázquez, M.; Gual, J, Mateu, J. Murray, I. Rullan, O, eds.). Palma, Govern de les Illes Balears, 382-385.
- RUIZ, M., RODRÍGUEZ, A. i RULLAN, O. (1990): «Development of a GIS for Tramuntana mountain range, Mallorca (Spain)», *Supplement to the proceedings. EGIS'90*. Amsterdam, 60-70.
- RUIZ, M., RODRÍGUEZ, A. i RULLAN, O. (1991): «Modelo Digital de Análisis Territorial (SEPOT)», *Estudios Territoriales*. Madrid, núm. 35, 81-105.
- VILÀ, J. (2010): «La importància d'una decisió del nostre homenajat» a *Homenatge a Bartomeu Barceló i Pons, geògraf* (Mayol, J.; Muntaner, LL; Rullan, O., eds.). Palma, Leonard Muntaner editor, 79-86.



La primera promoció (1994 - 1998) del pla d'estudis de Geografia (1994-2012) a una travessa per la Serra de Tramuntana el 1995. Dreta, la segona per la dreta, Alícia Bauzá. Autor: Onofre Rullan, 1995

La meva Alícia i la nostra Geografia: tres debats i un testimoni d'afecte a les "antipàtiques" de la Geografia baleàrica

Lluís Gómez-Pujol
Universitat de les Illes Balears

Ridi, Pagliaccio,
tramuta in lazzi lo spasmo ed il pianto;
in una smorfia il singhiozzo e 'l dolor...
Ridi, Pagliaccio, sul tuo amore infranto,
ridi del duol che t'avvelena il cor!

Pagliacci, Ruggero Leoncavallo

Captatio benevolentiae

L'Alícia de Lewis Carroll, no gens innocentment, es demanava si l'avenc on caigué mentre encaçava el frisós conill blanc vestit de jaqueta i jupetí la conduiria a les "antipàtiques", tot confonent aquest concepte amb el d'antípodes. L'anècdota permet embastar un homenatge a la companya de promoció, d'iniciatives acadèmiques, cíviques i empresarials que fou Alícia Bauzá van Slingerlandt. Permet fer-ho justificant el caràcter de la contribució, atès que aquesta es troba a les antípodes de l'obra científica que d'ençà de 1999 vénc publicant i que rigorosament s'ajusta a l'anàlisi científica de dades, contrast d'hipòtesis i caracterització de processos i formes litorals o la gestió del medi natural. No debades, les següents pàgines estan abocades a compartir tot un seguit de reflexions i debats mantinguts amb Alícia respecte d'una disciplina i una terra que tots dos estimàvem. Unes vegades a taula, les altres passejant pel camí de Can Creus, en el despatxet del Laboratori de Geologia i, en els darrers temps, per correu electrònic. Val a dir que alguns dels arguments que trauré a rotlo responen a debats que mantenguérem mentre Alícia restava a Utrecht o a Trento, així com també foren ben vitencs durant les meves estades acadèmiques a Melbourne, quasi bé a les antípodes físiques de Mallorca, o a l'Oxford –cada cop menys victorià– on fou creada l'Alícia del País de les Meravelles.

Alícia fou una figura polièdrica amb molts matisos i això feia que fos el que en un mallorquí ben genuí diríem una al•lota aficadissa. Es feia estimar i tots els que la

tractàrem per un vent o per un altre n'acabàvem encisats. D'aquí que el següent enfilall de reflexions trobi redós sota el títol de "La meva Àlícia i la nostra Geografia". La meva Àlícia perquè aquesta és una contribució vivencial i viscuda, una exposició de la relació d'amistat i acadèmica que alimentàrem i, com en el cas del conte de Carrol, ben nodrida d'absurds i paradoxes il·lògiques. D'altra banda, "de la nostra Geografia" perquè a la llarga, tot i que ens decidírem a pouar i a practicar enfocs científics i aproximacions a la Geografia radicalment distants –un s'estimà ancorar-se al modernisme i a les aigües del neopositivisme, l'altre corregué i abundà en les pistes del postmodernisme i en especial de l'ecologisme polític (que no l'ecologia política) i la Geografia compromesa d'encuny "harveyà"– això no fou mai excusa per deixar de compartir idees, reflexions, treballs i també, cal reconèixer-ho, alguna que altra discussió encesa a propòsit d'una disciplina que tots dos estimàvem.

Així doncs, estructuraré aquest homenatge en quatre apartats que responen a dos blocs temàtics. El primer agrupa algunes reflexions resultat de tres debats recurrents que tenguérem amb Àlícia a propòsit de l'objecte de la Geografia, la natura i perspectives de futur de la Geografia Balearica i de la necessitat d'oxigenar la nostra pràctica acadèmica amb visites a investigadors i centres de fora l'Estat i dels perills que això implica. Vull incidir en aquest punt perquè el contingut del manuscrit no és necessàriament el pensament d'Àlícia –hi ha alguns punts en els quals dissentiria radicalment, d'altres que subscriuria gojosa– sinó el producte sobre el pensament de qui se vos adreça resultat dels debats que amb ella vaig mantenir. Finalment, el segon bloc és pura visceralitat, una cosa estranyíssima en mi, però la meva Àlícia bé mereix aquest sincer i pòstum testimoni d'afecte.

Sobre el contingut de la Geografia

Els antecedents d'un llarg debat

Són diversos els professors del Departament de Ciències de la Terra de la Universitat de les Illes Balears que afirmen que aquella promoció del primer pla d'estudis de Llicenciat en Geografia (Pla 1994) fou especial (Fig. 1). No voldria entrar en una anàlisi dels arguments que podrien validar o rebutjar una hipòtesi com aquesta, però deixau-me constatar un fet objectiu: prop de tres quartes parts dels estudiants d'aquella promoció estan treballant actualment com a geògrafs, bé com a consultors, tècnics de l'administració pública, tècnics d'empreses privades, professors de secundària o com a investigadors a centres de recerca. I això deu voler dir alguna cosa... De fet, aquesta és una circumstància que no s'ha tornat a repetir, tot i que, amb daltabaixos, el mercat de treball ha anat obrint diferents nínxols.

En aquella promoció ens aplegàrem gent diversa. Però crec no faltar a la veritat si dic que molts de nosaltres hi arribàrem perquè realment volíem cursar els estudis de Geografia. Pocs eren els biòlegs o historiadors frustrats que toparen amb la nota de tall o els números clausus dels estudis germans. Tanmateix, i també per respecte a la veritat, cal recordar que un bon grapat dels alumnes d'aquella promoció –entre ells Àlícia– consideraren la possibilitat d'abandonar els estudis de Geografia i emprendre els de Geologia fora de Mallorca, arran de les expectatives frustrants que suposava, d'una banda, un pla d'estudis que tot just començava i del que érem conillets d'índies

i, d'altra banda, la topada amb un nodrit nombre de professors universitaris dels que ni les formes, ni els coneixements assolien les expectatives del que hom espera trobar a l'acadèmia. L'opció dels estudis de Geologia no era fortuïta, perquè en els geòlegs de la Universitat de les Illes Balears hi trobàrem un referent, tant en el vessant científic com el docent. Onofre Rullan, qui a la llarga seria mentor d'Àlícia, desactivà aquella iniciativa tot obrint la possibilitat d'introduir alguns canvis al pla d'estudis.

No és gens estrany que amb aital concentració de vocacions geogràfiques, i després de passar per les mans de Joana Maria Seguí i molt especialment d'Antoni Artigues, sovintejassin els debats a l'entorn del contingut i el continent de la Geografia. Tema que fou recurrent en els nostres debats i als que en diferents ocasions s'anirien incorporant diferents amics i col·legues. No debades record un dels primers debats a les escales de l'edifici Guillem Colom –llavors Darwin– amb Àlícia sobre les incoherències a l'hora de definir la pròpia Geografia i en el qual acabà participant activament el mestre Artigues. La imatge d'aquell dia no m'abandona quan encara avui llegesc i escolt molts companys de disciplina que s'entesten a definir la Geografia com la ciència de la descripció dels fenòmens de la superfície terrestre, especialment els humans; definició que duu implícita una mutilació i una perspectiva primària del que és o hauria de ser la ciència Geogràfica o dels científics–afeccionats que s'hi dediquen. Amb Àlícia, Catina March i Jaume Mateu reflexionàrem i discutírem força sobre l'objecte de la Geografia i com atansar-s'hi i arribàrem a un acord de mínims que amb posterioritat serviria per donar nom a la nostra iniciativa empresarial: L'Espai: Geografia, Ordenació del Territori, Estudis Ambientals i Comunicació. Permeteu-me una excursió pseudo-filosòfica que vos ajudi a treure l'entrellat en els propers paràgrafs.

Una i altra volta el melic de la Geografia...

La Geografia, per ventura molt més que qualsevol altra disciplina universitària tradicional, ha exercit la reflexió a l'entorn de la seva pròpia identitat amb l'objecte d'establir uns fonaments comuns per al conjunt dels geògrafs (Clifford, 2002). Amb el transcurs dels anys, l'exercici intel·lectual necessari per ordenar, contextualitzar i donar sentit a la desconcertant i creixent argamassa de "Geografies" –en la seva essència– i mètodes –en les seves pràctiques– s'ha convertit en una missió ingent i/o extravagant, sinó impossible... En aquest sentit són moltes les veus que no dubten a destacar com un atribut propi de la disciplina la pluralitat d'aproximacions, concepcions i pràctiques geogràfiques (Holt, 1992; Ortega, 2000; Whatmore, 2002; Jhonson i Sidaway, 2004). Així doncs, denominacions a recer d'etiquetes com "sabers geogràfics" o "ciències geogràfiques" prenen carta de naturalesa tot i els problemes de contextualització que impliquen des dels enfocs "khunians" (Capel, 1981) i des de perspectives post-positives com les de la sociologia del coneixement científic (Clifford, 2001).

Maldament tot aquest conjunt de pràctiques i pronunciaments geogràfics, la disciplina sempre ha perseguit construir-se com una descripció i explicació de la Terra, els seus habitants i de les relacions d'aquests entre si, així com de les obres resultants. Òbviament, aquest fet inclou tota acció humana sobre el planeta (Hagget, 1990). Per ventura, una de les contribucions més clares en relació a l'objecte de la Geografia sense adjectius, s'ha formulat des de fora de l'àmbit anglo-americà. El reconegut geògraf brasiler Milton Santos (1926-2001) defensà que la resposta a l'entorn del que

és la Geografia poques vegades ha anat més enllà de formulacions tautològiques. No per allò que alguns geògrafs afirmen explícitament, sinó per allò que molts practiquen: la Geografia és allò que fa cada un de nosaltres i així hi ha tantes geografies com geògrafs... En realitat, i aquí radica la principal aportació de Milton Santos, el corpus d'una disciplina està subordinat a l'objecte i no a la inversa. Per tant, la discussió en el si del pensament geogràfic hauria de ser sobre l'Espai i NO! sobre la Geografia. En aquest sentit, l'Espai –com a concepte– es defineix com un conjunt indissoluble de sistemes d'objectes i sistemes d'accions dels quals es poden reconèixer les seves categories analítiques: paisatge, configuració territorial, espai produït i productiu, etc. L'espai geogràfic, la configuració territorial, per tant, està determinat per sistemes naturals i pels agregats que els homes hi han superposat (Santos, 2000). En el rerefons, allò que fa particular la Geografia respecte d'altres disciplines és que intenta comprendre i explicar en la seva integració espacial les complexitats que es donen a una part de la Terra. Però, tot i que la configuració geogràfica té una existència material pròpia, el cert és que la seva natura és social. D'aquí que tot sovint diferents escoles geogràfiques destaquin el paper de l'home fins al punt d'al·legar que la Geografia és humana o no és Geografia (Brunet, 1997; Garcia, 2001).

Arribats en aquest punt, i amb l'Espai com a referent de la pràctica geogràfica, cal preguntar-se les raons per les quals es diferencia entre Geografia Humana i Geografia Física des de la pròpia institucionalització de la Geografia. Des d'una perspectiva estrictament pragmàtica, és la necessitat de sistematitzar i organitzar l'estudi del sistema d'objectes i del sistema d'accions que integren l'Espai Geogràfic allò que permet diferenciar les branques de la Geografia dins l'ortodòxia acadèmica, així com des dels diferents estils de praxis geogràfica. En unes altres paraules, en la pròpia institucionalització de la Geografia moderna es troba la justificació a l'existència d'una estructura interna de la disciplina. Aquesta no és una idea original, Holt (1992) la recupera de la tradició geogràfica alemanya i Hagget (1983) la replanteja a l'àmbit anglosaxó. Hom reconeix l'existència d'un nivell orgànic de coneixements geogràfics –propers, sovint compartits amb altres ciències naturals i socials afins– amb una component ortodoxa i/o sistemàtica en el sentit que es tracta dels fonaments nomotètics de la disciplina, els seus complexos elementals. Així doncs, si l'espai l'integren sistemes d'objectes i d'accions socials i naturals, així com a productes d'aquestes últimes, les bases sistemàtiques de la disciplina reflecteixen aquesta dualitat agrupant els coneixements relatius als sistemes naturals –Geografia Física– i els agregats als sistemes socials –Geografia Humana–. De forma complementària, el segon nivell orgànic de la disciplina afecta l'ús dels fonaments bàsics per l'Estudi de l'Espai Geogràfic des d'una perspectiva integral que es pot separar en tres enfocaments bàsics: l'anàlisi espacial, l'anàlisi ecològica i les anàlisis regionals complexes. A partir d'aquest punt, qualsevol debat a propòsit de si el geògraf només ha d'ocupar-se de l'anàlisi regional complexa o bé pot conrear només una de les branques dels coneixements de la disciplina no pot delimitar-se ni trobar una resposta satisfactòria (Reynaud, 1976; Thurner, 1989; Derruau, 1994; Ortega, 2000; Gregory, 2000; Johnson i Sidaway, 2003); molt menys quan al debat sobre la metadisciplina s'hi afegeix un condicionant com l'existència d'una escala òptima per a la pràctica geogràfica (Newson i Hanwell, 1982; Martín-Vide, 1987; Benko i Sthromayer, 2004). La Geografia tot mirant-se el melic en el seu debat intern i reiteratiu de la unitat en Geografia –fins i tot des de la "Nova Geografia" i per autors

que assumiren el discurs de Schaeffer (1988)– no deixa d'autorevisar-se des d'una perspectiva excepcionalista. L'estructura interna de la Geografia amb subdisciplines sistemàtiques de diferent abast, amb diferents pràctiques i aproximacions a l'objecte d'estudi, no és un escenari diferent al que es pugui donar a la Biologia, la Geologia o disciplines tost més dures com la Física. Per exemple, la Biologia, l'objecte de la qual és la vida, acull disciplines tan allunyades entre elles com la genètica i l'ecologia i en la mateixa necessitat d'entendre i explicar els processos condueix a alguns biòlegs a especialitzar-se en limnologia, etologia, genètica, etc. Fins i tot, arribat al punt que algunes especialitats i aproximacions a l'estudi de la vida se solapen amb altres disciplines... On és el límit entre la genètica d'arrel biològica i la genètica mèdica? Una persegueix la comprensió de la vida, l'altra de la salut... El panorama seria idèntic per a la Geologia, la Química o la Història...

En aquest sentit, tot i que les disciplines tinguin un objecte comú –en el nostre cas l'Espai– els seus integrants tenen múltiples possibilitats d'exercitar i contribuir a l'avenç de la pròpia disciplina, bé des d'una branca específica, bé des d'una aproximació de caràcter general. Pot entendre's que el limnòleg que dedica el seu esforç a la caracterització físico-química i els processos d'intercanvi de les aigües d'un llac no estigui contribuint a la comprensió i explicació de l'ecologia del llac? I en el mateix supòsit, es pot dissentir que aquesta aportació sigui una contribució a l'objecte d'estudi de la Biologia: la vida? Què separa l'arqueòleg especialitzat en l'estudi de les restes de la fauna que apareixen a un jaciment arqueològic del paleontòleg? Per ventura els seus mètodes? Tal vegada l'escala amb què aborden els respectius problemes? Doncs, no! La diferència radica en l'objecte d'estudi, per a uns la vida –en temps remots– per a d'altres la història de les societats. L'exemple, doncs, és d'utilitat per posar sobre la taula que tant en la base dels coneixements acadèmics ortodoxos com des de les talaies de les visions integrades, hi ha lligams molt estrets entre diferents disciplines. A mode d'exemple només cal considerar les contribucions de geòlegs i geomorfòlegs en el camp de la Geomorfologia i l'Hidrologia o la d'economistes i geògrafs en l'estudi dels models d'organització espacial o, ja en el camp de les perspectives més integrades, els límits imprecisos entre la Biologia que aborda el sistema Gaia (Lovelock, 1979) i la Geografia sense adjectius. Així doncs, el transcendent no és l'escala a la qual s'abordi un procés o un fenomen, ans al contrari i com apunten Goudie i Viles (2001), en els sistemes naturals –i per extensió en els socials– l'investigador ha de recórrer a multitud d'escals temporals i espacials per desentrevicollar i explicar determinats processos. No és tampoc de transcendència la pràctica d'una part o la síntesi de la disciplina, perquè l'especialització, és, sense cap mena de dubte, una fita bàsica per a l'explicació. Per tant, l'important en les aproximacions sistèmiques en el camp de la Geografia, és que la Geomorfologia, la Climatologia, la Demografia o la Geografia Econòmica, entre moltes d'altres, contribueixin a la comprensió i explicació de l'Espai (Pitman, 2005).

Observar, medir i predir o involucrar-se

Si en la identificació i definició de l'objecte de la Geografia arribàrem a un acord ràpid, la manera de viure i practicar-la ens dugué a intensos debats i a alguna discussió airada. Per ventura a alguns els sorprendrà conèixer que la primera temptativa d'Alícia

de cara a la tesi, fou la revisió i actualització dels jaciments marins plistocens (platges fòssils) de Mallorca descrits per Joan Cuerda i la seva implicació en els paleonivells marins. Tanmateix Alícia evolucionà, es decantà pel vessant humà i transità per diferents pràctiques geogràfiques (SIG, geografia urbana, transports, sostenibilitat...), des d'un geografia analítica, tot passant per una geografia cultural fins a arribar a una geografia compromesa en què la Geografia es contempla des d'una perspectiva política com un instrument de transformació social. Viatge que no féu sola i en què trobà la gojosa companyia i mestratge d'Ivan Murray. Jo, per contra, d'ençà de l'estada a Aberdeen i gràcies al mestratge del professor Clapperton –el cappare dels glaciòlegs britànics– vaig romandre a les aigües del que Ortega (2000) anomena les geografies "científiques". Per dir-ho amigablement jo em vaig quedar en el primer Harvey, mentre Alícia seguia el contemporani i les seves obres més recents o, fins i tot, assistiria a cursos per escoltar-lo de viva veu i debatre els pensaments del mestre.

A la meua Alícia no li bastava entendre i explicar el món, l'havia de canviar... Aquesta curolla ens dugué un bon grapat de debats i generosa com era, organitzà un quants sopars en els quals participava gent molt diversa, de diferents formacions i pensaments polítics, on malgrat apostar per una concepció o enfocament, jugava el paper de moderadora i sovint d'ànima conciliadora. Ens estimava a tots massa... Fou un període molt enriquidor i, a la vegada, conflictiu, perquè arribats a un punt del debat ens costava reconèixer als uns i als altres que era més adient, si dotar-se d'un discurs de caràcter metodològic (i.e. mètode científic) amb què abordar l'anàlisi de la realitat –de l'Espai– per després interpretar-la, o bé si dotar-se d'un discurs teòric d'una teoria social amb què observar el món i intentar de canviar-ho. El debat sobre l'objectivitat i la subjectivitat en la tasca del geògraf fou un debat inacabable... I si hi afegíem l'etiqueta de científica, inabastables

... De vegades passàrem més d'una vetllada discutint sobre la manera de com fer un indicador o el que realment volia dir. Poc varen valer llavors els meus arguments que un acadèmic–científic primer es devia a la producció de coneixement i que l'acadèmica si fa bona feina, especialment si en fa, de feina, ja desenvolupa un compromís tàcit amb la seva societat. En el fons Alícia tenia raó... Si hom aspira a canviar-millorar el món, no és suficient dotar-lo d'eines i fonaments sòlids per a propiciar els canvis, s'ha d'actuar. La meua Alícia fou valenta... I ho fou perquè malgrat decantar-se per una pràctica específica de la Geografia, i amb la voluntat de canviar el món, el seu món i la terra que estimava, primer es dedicà a produir coneixement. No a fer refregits i a exercir d'erudita local, sinó a investigar, a analitzar i, sobretot, a escobeir i escampar els seus resultats sota els estàndards amb què es regeixen les comunitats científiques avançades. Malgrat ser mollera i roquera, mirà al nord. Les seves darreres comunicacions a les trobades de l'Association of American Geographers (Bauzà et al., 2012) o les de la International Geographical Union en són un bon testimoni (Bauzà, 2007 i 2010).

La Geografia Baleàrica... ai las!

Els heretatges...

No és l'objecte d'aquest apartat bastir una història de la Geografia Baleàrica,

cal més temps i més distància afectiva. No obstant això, hi ha una realitat tossuda que totes les generacions de geògrafs que passen per la Universitat de les Illes Balears identifiquen, viuen i/o pateixen en carn pròpia. Es tracta d'una dialèctica acusada que pren forma tant en les subtileces del llenguatge i de les formes acadèmiques, com en notes a peu de pàgina, introduccions i presentacions de llibres i revistes o fins i tot articles d'opinió a diaris o en el propi discurs docent –ai las!– entre els membres del Departament de Ciències de la Terra. Unes vegades la dialèctica fou pro-nadalistes vs anti-nadalistes, altres racionalistes vs conjunturalistes o, si tant voleu, coconjunturalistes d'un vent vs coconjunturalistes d'un altre.

Per ventura, encara freturats d'idealisme, a Alícia i a mi, com a d'altres companys de promoció i d'altres fornades posteriors, aquesta situació ens sorprenia i, per què no dir-ho obertament, ens decebia. Però molt abans d'acabar la carrera ens nasqué el corcò d'entendre el perquè d'aquella dicotomia amb la innocent voluntat de contribuir a un canvi. Inspirats per la transversalitat d'Alícia diferents companys de promoció iniciàvem converses per entendre el perquè de tot plegat i llavors ho posàvem en comú. Bartomeu Barceló, Bartomeu Pastor, Marc Grimalt, Pere Ripoll, Josep Verd, Gabriel Sevilla, Lleonard Muntaner, Lluïsa Dubon, Maurici Ruíz, Joan Vilà, Vicenç M. Rosselló, familiars i amics d'Albert Quintana foren alguns dels nostres interpel·lats. Com no podia ser d'altra manera també mantinguérem diàlegs freqüents amb quasi la totalitat dels professors del Departament de Ciències de la Terra, això sí, sense fer-los avinent quin era l'objecte del nostre interès. Encara conserv notes de les nostres posades en comú, de la informació que recollíem, així com dels intents gràfics de representar els diferents maridatges... Finalment, la conjuntura de la dinamització de l'Associació de Geògrafs de les Illes Balears (AGIB) i de la creació del Col·legi de Geògrafs ens permeté entrar en contacte amb Geògrafs acadèmics d'arreu de l'Estat, propers, llunyans o aliens a cada un dels col·lectius dels geògrafs illencs que ens donaren l'oportunitat de tenir una instantània exterior de la situació. Era recurrent en qualsevol fòrum, així que identificaven que no ens manifestàvem com a membres de cap dels grupuscles, la demanda de tot tipus d'explicacions, de voler entendre el perquè d'aquesta dialèctica institucionalitzada en si de la universitat balear.

Record alguna que altra visita amb Alícia i altres companys a la casa del carrer Conquistador de Bartomeu Barceló –sempre generós amb el seu temps, taula i coneixements– per tal de parlar del naixement de la Geografia a la universitat illenca, de com configurà sota la seva concepció i tarannà els fonaments del Departament de Geografia, després de Ciències de la Terra. La figura de Barceló és rutilant! Per a bé i per a mal... Barceló va fer una contribució científica a la Geografia de primer ordre i ben allunyada de la vocació d'erudit local, Barceló fou i és un geògraf universal i treballs com el de l'Aproximació a la Geografia del Renou (Barceló, 1975) a tocar de la meitat dels setanta són un indicador indiscutible d'aquesta contribució (vid. Mayol et al., 2011; Rullan, 2011). Altra cosa, per ventura, és el vessant més personal i la manera d'entendre les relacions humanes i acadèmiques del pare putatiu de la Geografia baleàrica que, malgrat no voler reconèixer-ho obertament, tot els seus fills, néts i renéts acadèmics han vengut i vénen reproduint. Els heretatges! Aquesta fou la conclusió de la dèria de cercar les causes finals. No es tracta d'un tema científic, d'enfocament, de pràctiques, no. Es tracta d'una qüestió de personalismes viscuda en el naixement del Departament i assumida com a codi genètic. Per ventura una anècdota com el bloqueig des de fa vint anys dels premis extraordinaris de doctorat

per tal de veure si persones que ja tenen consolidada la seva carrera acadèmica fins a cotes màximes a la universitat, són més que els seus companys és prou il·lustrativa. La següent anècdota també és ben alligadora. Al peu d'una escala del Departament un dia se m'arremolinaren dos professors dels qui no faré públic el nom i amb un to intimidatori em digueren entre d'altres "mentre nosaltres estiguem al Departament, tu no entraràs mai a la universitat". Llavors jo era sols un becari contractat a un projecte de recerca europeu i el suposat pecat que motivava aquella amenaça era que com a representat d'alumnes havia votat a favor d'un mètode de plantejar la promoció de places acadèmiques. El mètode en qüestió consistia a prendre el pla d'estudis publicat al BOE, veure la càrrega que el document normatiu assignava a diferents àrees de coneixement i avaluar el dèficit-excés de plantilla del departament de Ciències de la Terra. Així les coses, si s'havien de convocar places acadèmiques, aquestes havien d'adoptar el perfil general de l'àrea més deficitària de professorat permanent. És a dir, dotar de criteris el més objectius possibles una pràctica que fins aleshores s'havia fet ad hoc.

Així doncs, l'arrel del problema, el conflicte no neix d'una dialèctica arran de com contribuir al coneixement i de formar amb la major qualitat i amb els coneixements més avançats els alumnes que passen per la casa. Aquest no és el re, sinó que es tracta de ser més o no ser menys que els altres companys de passadís, d'estar sempre pendent del que fa o deixa de fer el veí de passadís. I en aquesta dèria l'objectivitat, la transparència, l'honestedat i l'ètica en són les primeres víctimes.

Fixau-vos, i aquesta és una conclusió a la que nosaltres arribarem aviat i que en honor al que sempre defensà Alícia cal deixar ben establert, és que no es tracta que els uns o els altres siguin ni millor ni pitjors, ja que a cada casa hi ha coses o accions lloables i d'altres més criticables. Es tracta que ha prevalgut el personal, l'individualisme, per sobre del professional i l'institucional. Tanmateix aquesta no és una pràctica aliena a molts altres departaments de Geografia de l'Estat Espanyol. Ens sorprendria a molts de nosaltres comprovar que una de les conclusions del Llibre Blanc del títol de Grau en Geografia i Ordenació del Territori (Tulla et al., 2000) constata que arreu de l'Estat els plans d'Estudi de Geografia estaven més pensats com a eines de consolidació-ampliació de plantilla i per tant de poder orgànic dels grups de docents a cada departament universitari, que no pas amb un objecte formatiu o d'aposta estratègica de recerca dels grups de geògrafs de les universitats espanyoles.

A la pròpia universitat balear és pública i notòria la divisió interna, o els enfrontaments entre els grups de professorat que integren els diferents departaments de Biologia, Química o el de Física. No obstant això, és tàcit i evident que en els tres casos esmentats ha prevalgut el sentit institucional per sobre del personal o tàctic i els resultats són ben diferents al del Departament de Ciències de la Terra. És a dir, prima el projecte comú de departament per sobre la projecció personal. Així, la Universitat de les Illes Balears compta amb un dels departaments de Física de major prestigi a l'Estat Espanyol i amb un nivell de producció científica d'acord a estàndards acadèmics fonaments de l'avaluació de sexennis i dels criteris de qualitat interuniversitària, que ubiquen la nostra universitat entre una de les primeres de l'Estat, malgrat les seves modestes dimensions. De fet, els departaments abans esmentats compten amb programes de doctorat amb menció de qualitat. Aquest era un tema recurrent en els correus que ens adreçàvem amb Alícia, especialment quan entràvem en contacte amb altres ambients universitaris o laborals. Ella ho destacava

especialment d'Utrecht mentre jo li explicava que a la Facultat de Geografia d'Oxford, tot i que convivia i competien les primeres espases de la Geografia britànica, i hom reconeixia les rivalitats personals, prevalia un esperit institucional exquisit – lògicament molt britànic– i un reconeixement explícit que per sobre de tots els professors estava el Departament o la Facultat entesa com a institució. Val a dir que la cultura d'avaluació externa i periòdica de les activitats de formació i productivitats científiques dels departaments en juga un paper important i per què no envejable!

Així doncs, amb Alícia i altres companys arribarem a la conclusió que després de mort el pare, el Departament de Ciències de la Terra vivia una aletargada adolescència. En certa manera, ens planyíem de no poder posar en boca nostra testimonis com el del geògraf aragonès afincat a Madrid i professor de la Universidad Complutense, José Estébanez: "Tengo la suerte de pertenecer a una generación que cuando vivió la aventura de ser joven tuvo enfrente adultos que ejercían como tales. Hoy pocos quieren ser adultos y los jóvenes carecen de referentes". És per això, que poc abans d'acabar la carrera promoguérem la creació d'un Sindicat d'Estudiants de Geografia (Joves Geògrafs de les Illes Balears). Fins i tot definíem el que irònicament anomenàrem la "tercera via" arran dels esdeveniments polítics que es donaven a la Gran Bretanya amb l'entrada de Tony Blair com a primer al 10 de Downing Street. La tercera via que, en el sentit d'alternativa a la dialèctica estructural dels geògrafs acadèmics, inspiraria la represa de l'Associació de Geògrafs de les Illes Balears – Societat Geogràfica de les Illes Balears i de la creació de la Delegació Balear del Col·legi de Geògrafs. En el fons el projecte consistia a generar un espai neutre i aliè, al rerefons de la dinàmica del Departament de Ciències de la Terra, un espai independent en el qual les noves fornades de geògrafs i les dels antics poguessin desenvolupar-se i pouar en l'esperit institucional i en un projecte de futur per a la Geografia balearica. Potser fórem ingenus o innocents o tal volta agosarats per girar l'esquena als geògrafs acadèmics, però els fruits d'aquella època, avui per avui, són una realitat tàcita encara que, per ventura, segurament millorable.

Amb el temps, Alícia es cansà tant de la dialèctica mateixa com de l'esforç de voler entendre-la i canviar-la. Els darrers anys, quan s'hi referia, ho reblava amb un "no ho entenc" per després passar a un "no m'interessa". Però anem a pams, el no m'interessa d'Alícia tenia matisos i a l'assaig de Marina (2010) sobre la intel·ligència de les societats en trobaríem el re: allò que no li interessava a Alícia era participar de grups on no es desenvolupàs la intel·ligència social, el bé comú per sobre de l'individual. Així que deixà de mirar enrere...

La realitat de la Geografia Balearica acadèmica

El 2009 escrivia a Alícia des de Melbourne on feia una de les meves visites oxigenadores, la Geografia Austral i Neozelandesa hauria de ser seguida amb major èmfasi car arreplega el bo i millor de diverses tradicions europees, anglosaxones i nord-americanes. Encapçalava la missiva amb una frase de Robert Nott –referent de la Geografia del Risc– a qui vaig conèixer i amb qui vaig tenir el plaer de conversar. El professor Nott amenitzà la vetllada amb el seu saber i amb ironia ens regalà un "In Australia there is not climate, just calamities!" en referència a les freqüents sequeres, inundacions, tsunamis i els incendis i la fauna extremadament perillosa. La resposta d'Alícia amb el seu deix irònic fou de l'estil de "vols dir que només a Austràlia..." i és

que a la meua missiva també li avançava els resultats d'un estudi bibliomètric que havia acabat a les llargues vetllades a Graduate House a propòsit de la producció científica i la visualització internacional dels geògrafs illencs de 1998 ençà. El 2010, aquest cop a Irlanda del Nord, encara l'ampliaria de cara a la redacció d'un projecte docent per a la concurrència a una plaça de professor universitari. Però després de parlar-ho amb companys i amb Àlícia, vaig decidir no acabar de redactar ni publicar el treball per tal de no agreujar ningú. Sense entrar en massa detalls metodològics, però tot i emprant unes eines prou objectives i a l'ús per part de les administracions acadèmiques, la Figura 2 recull la contribució dels membres del Departament de Ciències de la Terra a les anomenades revistes d'impacte, que amb pros i contres, estan subjectes a l'arbitratge i a uns mínims d'avaluació de qualitat. Aquesta instantània juntament amb l'exposat anteriorment fou un dels temes dels quals tot sovint parlàvem amb Àlícia quan ja havíem deixat la nostra implicació més activa amb l'AGIB-SOGIB i el Col·legi de Geògrafs. Sense voler entrar en massa profunditat, el fet és que l'escenari –volgut o no– reflecteix l'escassa projecció de la recerca en el si de la Geografia Balearica i la llunyana homologació amb qualsevol universitat i departament de dimensions semblants de l'àmbit de la Unió Europea, res a dir de les universitats de l'òrbita anglosaxona-nord-americana. Ja no m'atrevesc a presentar les ràtios d'articles publicats respecte projectes de recerca o finançament perquè ens conduiria a una dura reflexió en quant a l'ús dels fons públics, i més en els temps que corren... Amb Àlícia coincidírem que, sense oblidar les fonts de difusió local, s'havien de seguir els procediments i estàndards propis de la difusió de treballs científics a l'àmbit internacional. No podíem només llegir, remirar i contrastar dins el melic de la geografia illenca.

No seria honest per part meua obviar, en aquest punt, que a la llarga la manera de viure la realitat de la geografia acadèmica ens acabà enfrontant. Àlícia entengué que la dialèctica de la geografia universitària balearica era asimètrica i que en un dels relats era possible assolir el que havíem definit com una geografia moderna. Ella hi trobà un projecte d'equip, l'embrió d'una iniciativa social. Abandonava la tercera via i poc temps després passaria a ser professora associada del Departament de Ciències de la Terra. Jo vaig esser molt crític en la manera i el procediment amb què entrà a la vida acadèmica, tot superant en un perfil de Geografia del Turisme a persones amb força més mèrits, publicacions i trajectòria en la matèria que ella. Sempre li ho vaig dir, perquè un servidor per bé i per mal sempre diu el que pensa, un dels meus nombrosos i incòmodes defectes... Ella no compartia la meua perspectiva, però això no suposà que deixéssim de debatre ni posar en comú les nostres curolles. A la llarga, Àlícia seria víctima de la dialèctica universitària i la convidarien –és un eufemisme!– a deixar la seva reconeguda pràctica docent a la universitat balear. Tanmateix, Àlícia, perquè estimava la Geografia i perquè estimava la seva terra i a la vegada era una dona universal, entengué la importància de navegar pels estàndards internacionals. De ben segur que aquest, entre d'altres que ara no ve al cas comentar, foren els arguments que l'ajudaren a donar el pas de partir a la Universitat de Lund. Generosa com era, ràpidament intentà transmetre aquesta percepció als joves membres del seu grup d'investigació que amb ella signaren algunes contribucions, en premsa, a obres d'abast internacional. Comptat i debatut, per ventura sí que tenia raó en la seva concepció asimètrica de la geografia acadèmica o com a mínim en les seves possibilitats de regeneració...

La Geografia més enllà de la carretera de Valldemossa, km 7.5...

Amb Àlícia i molts altres companys lluitàrem perquè la realitat de la Geografia Balearica no acabàs al km 7.5 de la carretera de Valldemossa i, a bona fe, i en especial gràcies a la seva intel·ligència emocional, ho aconseguirem. El desembre de 1998 quan assumiren la responsabilitat de dinamitzar l'antiga Associació de Geògrafs de les Illes Balears (AGIB), iniciàrem un seguit d'activitats i projectes sota el marc conceptual abordat anteriorment (Taula 1). El fet és que la represa de les activitats en forma de conferències, sortides, presentacions de viatges, la publicació del Bolletí de Geografia Aplicada o les campanyes davant l'administració pública per a l'ampliació-creació de les places de geògraf als diferents nivells autonòmics resultà en un ressorgiment del col·lectiu, tot passant dels quaranta socis residuals el 1998, al llarg centenar del 2002. L'any 2000, la Societat Geogràfica de les Illes Balears –hereva de l'AGIB–, tot coincidint amb el nomenament de l'admirat Vicenç M. Rosselló Verger com a President d'Honor de la SOGIB i amb la concessió del premi Albert Quintana al professor Miquel Seguí per la seva contribució a la projecció internacional de la Geografia Balearica, volgué reconèixer la meua contribució i dedicació a l'Associació de Geògrafs de les Illes Balears. Per no agreujar la Junta Directiva d'aquella època –i en part pels bons afers d'Àlícia i Joan Enric Capellà– vaig agrair el reconeixement a la vegada que plantejava que era injust. Ho era perquè la reactivació cívica del col·lectiu de Geògrafs no fou una tasca personal, fou una tasca d'equip i amb un marcat caràcter institucional que entre d'altres varen dur a terme Àlícia, Jaume Mateu, Bàrbara Bujosa, Joan Enric Capellà, Ivan Murray, Pau Balaguer, Toni Marcús o Fèlix Escales. Però el paper d'Àlícia fou cabdal i a hores d'ara amb un Col·legi consolidat, cal reconèixer que sense la transversalitat i l'empatia d'Àlícia no ho hauríem aconseguit. Com tampoc cal menystenir el paper importantíssim de Jaume Mateu, recentment reconegut en un acte d'àmbit estatal del Col·legi de Geògrafs que ha passat molt desapercebut a casa nostra. En aquest sentit, tenc ben presents les trucades d'Àlícia quan tornàvem de Madrid, de participar en les reunions a nivell estatal de la Junta Gestora del Col·legi de Geògrafs per posar-se al dia del que havia succeït. Eren unes reunions tenses on les relacions entre el món acadèmic i el professional no eren d'allò més amigables i en les quals com quedà palès als estatuts del Col·legi vàrem poder articular, manu baleari, els equilibris necessaris. Així mateix la creació del Col·legi de Geògrafs i en especial de la Delegació de les Illes Balears fou un moment crític. Des de Madrid, Sevilla i Barcelona rebíem trucades suggerint les persones que havien de presidir la Junta de la nova Delegació del Col·legi. A Balears, el món acadèmic –per un vent i per un altre– també pressionava i finalment alguns sectors del món empresarial. Els que havíem conduït la consolidació de l'AGIB i els principis del Col·legi, una vegada més maldàrem pel programa de la tercera via i cercàrem una persona per encapçalar la nova singladura que reunís els requisits d'una projecció pública com a professional de la Geografia i que a la vegada estigués al marge de la dialèctica acadèmica. La trobàrem! I a bona fe que Maria Lluïsa Dubon i el seu equip foren la millor troballa per a l'arrencada de la Delegació del Col·legi. Avui per avui la inèrcia d'aquella època s'encarna en una delegació del Col·legi de Geògrafs dinàmica i molt activa, més encara si com es reconeix des de fora de Balears, es posa en relació la població de llicenciats en Geografia i el nombre de col·legiats i el nombre de membres de la Societat Geogràfica de les Illes Balears.

És possible una Geografia moderna i universal a Balears?

Alícia i un servidor, hem tengut la immensa fortuna de recalar i navegar les aigües d'altres disciplines i treballar a l'aixopluc de biòlegs, economistes, enginyers, físics i oceanògrafs. Per ventura aquest fet ens dotà d'una visió heterodoxa i gens gremialista de la disciplina pròpia. Amb la plena consciència que la riquesa i la col·laboració amb els altres professionals enriqueix i millorava la nostra pròpia disciplina. A la vegada les freqüents visites a d'altres departaments i equips de Geògrafs de l'Estat i internacionals ens permeté ubicar i fitar una situació acadèmica de la Geografia Balear que entesa i viscuda com a "normal" no ho és gens ni mica.

Amb Alícia discutírem força si era possible una Geografia equiparable als estàndards que havíem descobert a Utrecht, Lund, Oxford, Exeter, Derby, Sussex, Melbourne o l'Ulster. Ella era força més optimista que jo. Les bases del que anomenàvem una Geografia Moderna descansaven en un projecte formatiu pensat per a l'excel·lència de l'alumnat i no com una eina de consolidació de fidelitats malenteses, en una aposta tàcita per la recerca i la difusió d'aquesta tot seguint els estàndards i els canals que els geògrafs de les universitats internacionals de referència segueixen i sobretot l'oxigenació de la Geografia illenca amb contactes i estades a d'altres centres d'investigació. Els gràfics de l'apartat anterior són un indicador clar que, com a mínim, part d'aquest postulat, avui per avui, no s'assoleix i pel que fa a la resta de punts, la Geografia acadèmica illenca, llevat de comptades excepcions, s'emmiralla i s'interpreta amb criteris o estereotips estrictament locals. Les memòries dels plans d'estudis del Grau en Geografia i el Postgrau del Departament de Ciències de la Terra no cerquen referents forans, no reflexionen sobre el perfil del geògraf (d'altres universitats espanyoles com l'autònoma de Madrid, la de Barcelona o la de Sevilla que compararen els plans formatius de diferents universitats europees amb la seva proposta), només perpetuen una pràctica i una concepció de la Geografia, malgrat eix, molt barceloniana...

En una de les nostres jornades de camp pel migjorn menorquí, Vicenç M. Rosselló Verger, explicava que el patriarca dels Moll, en certa manera, era rebecc a la creació d'una universitat a Mallorca, en el sentit, i cal deixar-ho clar, que veia molt positiu que els illencs sortissin i topassin amb enfocaments i vivències culturals diferents i per ventura més obertes al món, especialment les barcelonines. D'alguna manera, Alícia i jo –i també d'altres companys– pensàvem que la resposta positiva a la possibilitat d'una Geografia Moderna a Balears, passava perquè les noves fornades que comencen a constituir una massa crítica sortissin de l'illa i topassin amb altres realitats geogràfiques i acadèmiques diferents a les balears. Ja comença a ser elevat el nombre de geògrafs que han passat pels cursos de postgrau l'Autònoma o de la universitat de Barcelona; encara són pocs, però ja n'hi ha varis, que han anat a pouar a universitats europees. Tot plegat basteix el pòsit per a un canvi generacional que revisa críticament el seu període de formació a la Universitat de les Illes Balears i molt especialment les formes de viure el món acadèmic dels seus referents més propers. El Pla Bolonya, amb les seves virtuts i els seus defectes i, en definitiva, perquè en el curt termini abocarà a la cursa i competència entre postgraus, serà el detonant del nou futur per a la Geografia balearica. A ningú no se li escapa que està ben propera l'entrada de la cultura de les avaluacions curriculars i dels plans estratègics en el si de la vida dels departaments i així assegurar, mantenir i jerarquitzar els estudis com passa

a les universitats europees més avançades. Comença a ser hora de mirar al nord...

Així les coses, la resposta a la pregunta que encapçala l'epígraf –i així ho pensava Alícia– és optimista i positiva. Sense ser un dels referents de l'homenatjada crec que la resposta podria ser mimètica al que ha afirmat Jordi Pujol –President que fou de Catalunya– en un recent assaig sobre la trencadissa de les relacions de Catalunya amb Espanya (Pujol, 2011). I és que, al cap i a la fi, tenim un actiu molt important i és que hi ha País, hi ha gent de base i això és futur... Nous estudiants de postgrau, nous becaris que surten i fan estades arreu, noves vocacions geogràfiques, estudiants que adreçats per Bolonya que s'hauran d'emmirallar no en els seus referents més propers i locals sinó en els d'arreu d'Europa. En d'altres paraules, tot està per fer i tot és possible i sortosament hi ha noves fornades de geògrafs que per la tessitura actual hauran d'abeurar la seva vocació fora de Balears i en tornar oxigenaran la nostra comunitat i els seus vicis.

Un testimoni d'afecte

Hora, dies et vita fugit, manet unica virtus

No era rossa del tot, ni massa alta, ni voluptuosa; però tenia quelcom que juntament amb el seu dolç accent moller seduïa, tant a la seva època més de casa bona i nàutica, com recentment amb el seu estil "hipiós". Aviat vàrem sintonitzar, no podia ser d'altra manera deia ella, el van Slingerlandt neerlandès és l'equivalent al Pujol català i ambdós érem els únics que gastàvem calçons bàvars a les sortides de camp. Alícia tenia unes formes exquisides i quelcom aristocràtiques, no debades, corria sang de Guillem el Taciturn per les seves venes, i això es traduïa en una envejable transversalitat que unida a les seves facilitats amb els idiomes la projectaven com una dona avançada i moderna respecte dels seus companys de promoció. Els primers anys de carrera, quan encara el món digital no havia arribat a les aules i passàvem hores i hores a la biblioteca, exploràvem les revistes de Geografia angleses, americanes i franceses que ella m'ajudava a traduir i que, per sorpresa nostra, mostraven signes evidents de no haver estat mai consultades, fins i tot havíem de tallar en més d'una ocasió els plecs dels fulls. Dec a Alícia l'empenta per anar a pouar fora de Mallorca i sobretot d'emmirallar-me un i altre cop i fer-me conscient de les meves febleses i incoherències. La seva generositat ha estat un dels pilars de la meua formació com a geògraf. Ella anava evolucionant, tastant geografies i ho compartia, fomentava el debat i el contrast. Amb Alícia vaig viure èpoques de complicitat i d'altres de diferències importants, però sempre vàrem debatre i compartir les nostres impressions, tots dos apreciàvem la sinceritat i la coherència. No hi ha període ni aventura d'ençà de 1994 en què Alícia no hi hagi estat present, bé físicament, bé per correu electrònic o al pensament: què faria Alícia? o bé un, Alícia es desfaria perfectament d'aquesta situació amb la seva facilitat de relació....

Alícia me retreia sovint que jo m'amagava rere la ciència i que així evitava el compromís o la significació. He bastit el present article com una reacció, una resposta a una de les seves crítiques més constants. He fet una exhibició per ventura gens púdica i ben significada del meu pensament, de com hi influí Alícia. No obstant això, en la tria del tema i en el tractament també ha influït el contacte dels dos darrers

anys, com a docent, amb la darrera promoció del que fou el nostre pla d'estudis, el primer de Llicenciat en Geografia a la UIB. Els alumnes demanen, sortosament cerquen causes finals, consells per anar a estudiar a fora, per quedar aquí... Encara pateixen la dialèctica... Jo, Àlícia, sempre els dic el mateix: Anau a fora! El d'aquí no és millor ni pitjor, per ventura menys avançat. Però anau a fora, a l'Estat, a Europa, a Amèrica o a Austràlia. Anau-hi i enriqueu-vos del que hi trobareu i en tornar jutjau... Però sobretot, faceu el que faceu, tengueu la voluntat de ser els millors geògrafs, de trobar nous referents i de tornar per compartir-ho.

La partida d'Àlícia m'ha fet mal, encara és dolorosa, no per perdre algú per qui tenia un afecte ben particular, que ja n'hi ha... sinó perquè s'ha truncat la carrera de qui per a mi era una icona i de qui estava convençut que estava cridada a ser l'equinocci de la geografia illenca. Jo hi tenia tantes esperances, tantes il·lusions ara perdudes... Era moderna, avançada i universal i de més a més tenia una intel·ligència emocional i social que emprava com un acurat bisturí. No tenia pressa, per bé que jo darrerament li insistia que enllestís la tesi i no donàs per perduda la possibilitat de retornar a la universitat balear. Ha partida i amb ella moltes de les meves expectatives. Enyor trobar els seus missatges i els seus pensaments al correu electrònic, però sobretot em costa acceptar que no hi és i que no la podré tornar a escoltar, a involucrar en qualsevol dels projectes geogràfics... o que no es podrà tornar a riure de mi amb el seu sarcasme moller... Sabeu, sovint i sense adonar-me faig servir els articles pollencins i, això, si m'ho permeteu, no és gratuït, vol dir el que diu: Àlícia deixava empremta...

Lluís Gómez-Pujol, SOCIB, Balearic Islands Coastal Observing and Forecasting System.
Departament de Ciències de la Terra, Universitat de les Illes Balears, Palma (Illes Balears)
(lgomez-pujol@uib.cat)

Bibliografia

- BAUZÀ, A. (2007): «Insular Land Use Planning on the Balearic Islands (Spain): Weak or Strong Sustainability?». *Islands Geographies, International Conference*. October 19-November 3, 2007. Taiwan. International Geographical Union Commission on Islands.
- BAUZÀ, A. (2010): «Embracing global capitalism through tourism: Transport megaprojects and time-space compression on Mallorca». *International Conference on Islands, Finding Their Place: Islands in Social Theory*. 27-30 August, 2010. Ven, Sweden. International Geographical Union Commission on Islands.
- BAUZÀ, A., YRIGOY, I. i VIVES, S. (2012): «Mega-projects, tourism and crisis in Mallorca: Time for a shift?». *Association of American Geographers Annual Meeting*, New York, February, 24-28, 2012. Association of American Geographers Annual Meeting.
- BARCELO, B. (1975): «Aproximación a la Geografía del Ruido». *Boletín de la Cámara de Comercio E industria y Navegación de Palma*, num. 686-7, 55-74
- BENKO, G. i STROHMAYER, U. (2004): *Human Geography: a history for the 21st century*. London. Arnold.
- BRUNET, R. (2001). *Le Déchiffrement du Monde. Théorie et Pratique de la Géographie*. Paris, Belin.
- CAPEL, H. (1981): *Filosofía y Ciencia en la Geografía Contemporánea. Una Introducción*

- a la Geografía. Barcelona. Barcanova.
- CLIFFORD, D.J. (2001): «Physical geography – the naughty word revisited». *Transactions of the Institute of British Geographers NS*, num. 26, 387-389.
- CLIFFORD, D.J. (2002): «The future of Geography: when the whole is less than the sum of its parts». *Geoforum*, num. 33, 431-436.
- DERRAU, M. (1994): *Composantes et Concepts en Géographie Physique*. Paris, Armand Colin.
- GARCÍA, J. (2001). «Geografía física o ciencias naturales». *Investigaciones Geográficas*, num. 25, 33-49.
- GOUDIE, A. i VILES, H.A. (2001): «Scale issues in weathering studies». *Geomorphology*, num. 41, 63-72.
- GREGORY, K.J. (2000): *The Changing Nature of Physical Geography*. London, Arnold.
- HAGGET, P. (1983): *Geography: A Modern Synthesis*. New York, Harper & Row.
- HAGGET, P. (1990): *The Geographer's Art*. Oxford, Blackwell.
- HOLT, A. (1992): *Geografía: Historia y Conceptos*. Barcelona, Vicens Vives.
- JOHNSTON, R.J. i SIDAWAY, J.D. (2004): *Geography and Geographers. Anglo-American Geography since 1945*. London, Arnold.
- LOVELOCK, J.E. (1979): *GAIA: A new look on life on the Earth*. Oxford, Oxford University Press.
- MARINA, J.A. (2010): *Las culturas fracasadas: El talento y la estupidez de las sociedades*. Barcelona, Editorial Anagrama.
- MARTÍN-VIDE, J. (1987): «Una selección de ideas clave para una concepción sinóptico-evolutiva de la geografía física». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, num. 11, 119-127.
- MAYOL, J.; MUNTANER, L. i RULLAN, O. (eds). (2010): *Homenatge a Bartomeu Barceló i Pons, geògraf*. Palma, Lleonard Muntaner Editor.
- NEWSON, M. i HANWELL, J. (1982): *Systematic Physical Geography*. London, McMillan Education.
- ORTEGA, J. (2000): *Los Horizontes de la Geografía. Teoría de la Geografía*. Barcelona, Ariel.
- PITMAN, A.J. (2005): «On the role of Geography in Earth System Sciences». *Geoforum*, num. 36: 137-148.
- PUJOL, J. (2011): *Residuals o independents? Quan es trenquen els ponts*. Barcelona, Proa.
- REYNAUD, A. (1976): «El mito de la unidad de la Geografía». *Geocrítica*, num. 2, 1-25.
- RULLAN, O. (2010): «Bartomeu Barceló i la Geografia a les Illes Balears» en *Homenatge a Bartomeu Barceló i Pons, geògraf* (Mayol, J.; Muntaner, L. y Rullan, O., eds.). Palma. Lleonard Muntaner Editor, 53-60.
- SANTOS, M. (2000): *La Naturaleza del Espacio. Técnica y Tiempo. Razón y Emoción*. Barcelona, Ariel.
- SCHAEFFER, F.K. (1988): *Excepcionalismo en Geografía*. Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona.
- THURNER, B.L. (1989): «The specialist-synthesis approach to revival of geography: the case of cultural Geography». *Annals of the Association of American Geographers*, num. 78, 88-100.
- TULLA, A. (coord.) (2004): *Libro blanco del título de grado en Geografía y Ordenación del Territorio*. Madrid, Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación.
- WHATMORE, S.J. (2002): *Hybrid Geographies*. London, Sage.



Figura 1. Detall de l'orla de la primera promoció de llicenciats en Geografia (1994-1998) per la Universitat de les Illes Balears. Àlicia Bauzà van Slingerlandt és, des de l'esquerra, la cinquena de la primera fila de fotografies.

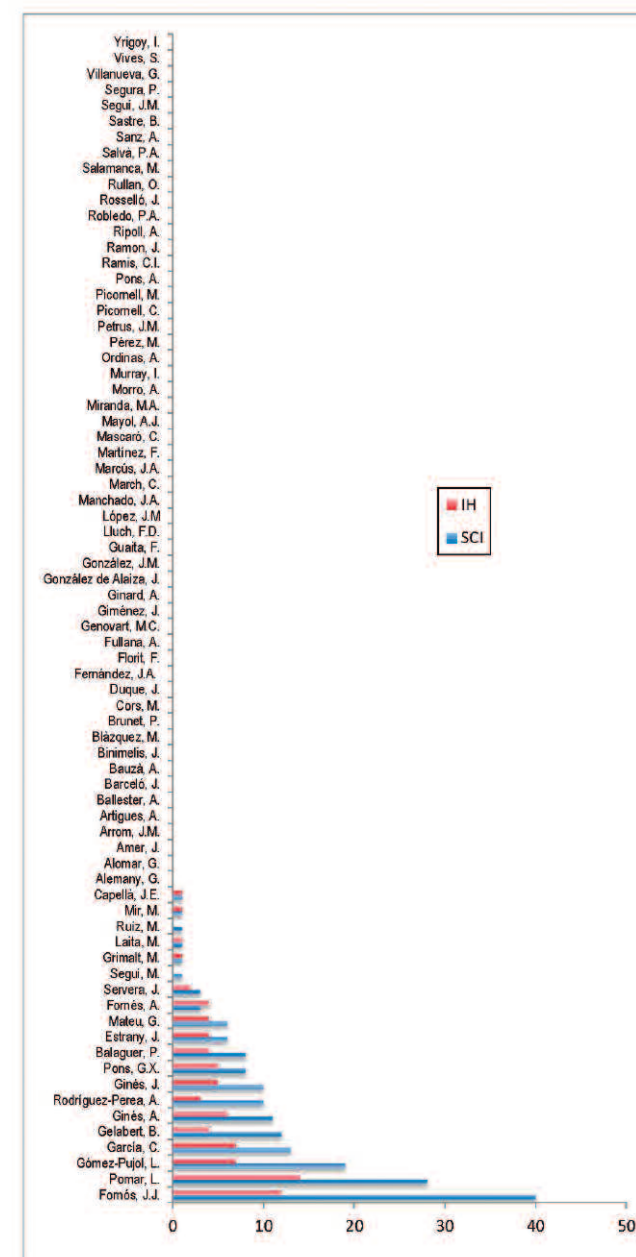


Figura 2. Treballs de recerca publicats a revistes d'impacte (SCI, Science Citation Index) i el corresponent índex H de cada autor, per al personal PDI (permanent, interins, associats i becari) que ha integrat el Departament de Ciències de la Terra de la Universitat de les Illes Balears per al període 1998-2012. Les dades procedeixen de la base de dades SCOPUS (Elsevier) consultada a 15.04.2012. Només s'han considerat els treballs publicats a revistes ISI, malgrat la font recull altres tipus de publicacions (i.e. Scripta Nova, Estudios Geográficos, Boll. Soc. His. Nat. Balears), tot coincidint amb els criteris d'excel·lència considerats a les convocatòries del Pla Nacional, Programes Ramón y Cajal, Juan de la Cierva o Marie Curie o amb els de la pròpia ANECA.

ANY	ACTIVITAT
1994	Constitució de l'Associació de Geògrafs de les Illes Balears per iniciativa d'alguns professors de la Universitat de les Illes Balears que encapçalava Onofre Rullan des de 1993 tot coincidint amb el canvi de Pla d'Estudis i l'inici dels estudis de Llicenciat en Geografia a la UIB. La primera Junta Directiva la integren Joana M. Petrus, Biel Perelló, Joan Rosselló i Amadeu Corbí. Es redacten els primers estatuts i comença l'edició d'una circular interna amb informació i passatemps de contingut geogràfic. Primers contactes amb l'administració per introduir el perfil del Geògraf al catàleg de titulars superiors de la CAIB. S'organitza la travessa W-E de Mallorca i es fan les camises de l'AGIB amb el mapa de Brhunes.
1996	La nova Junta Directiva la integren Macià Blázquez, José Àngel Martín, Joan Rosselló, Josep A. Manchado i Amadeu Corbí. Es continua amb l'edició de la circular interna i s'organitza l'itinerari N-S de Mallorca.
1997	Arrenca la iniciativa de creació d'un Sindicat d'Estudiants de Geografia entre els alumnes de la UIB. Entre els capdavanters de la iniciativa hi ha Fèlix Espases, Pedro Robledo, José Ramón Mateos i Lluís Gómez-Pujol. Després de varis contactes amb la Junta de l'AGIB, el moviment d'estudiants hi queda integrat i Ramón Mateos s'incorpora a la Junta de l'AGIB. Primers contactes de cara a la creació d'un grup de treball relatiu al Col·legi de Geògrafs (Josep A. Manchado).
1998	Coincidint amb la Primera Promoció de Llicenciats en Geografia de la UIB es produeix un canvi en la Junta Directiva de l'AGIB que passen a integrar-la Antoni Marcús, Jaume Mateu, Àlicia Bauzà, Bàrbara Bujosa, Biel Perelló i Lluís Gómez-Pujol. Es crea la pàgina web de l'AGIB, els socis passen de 47 a 109 i arrenca la iniciativa d'una publicació periòdica de caràcter científic-tècnic. L'AGIB passa a formar part de la Junta Gestora del Col·legi de Geògrafs (Jaume Mateu i Lluís Gómez-Pujol en són els delegats). S'organitzen taules rodones a propòsit de les DOT i la docència de la Geografia a l'Educació Secundària.
1999	Es publica el Primer Bolletí de Geografia Aplicada. Es concedeix la Presidència d'Honor de l'AGIB a Bartomeu Barceló i Pons. S'organitza un cicle de conferències amb contribucions a propòsit de les noves tecnologies en Geografia, la presència del Geògraf als mitjans de comunicació i la predicció dels temps o la Geografia de la Salut. Es desenvolupa una campanya davant l'administració pública per presentar la figura del Geògraf com a professional i ampliar la seva presència en el catàleg de Titulats Superiors de la CAIB.
2000	Primers viatges i reunions a Madrid per a la constitució del Col·legi de Geògrafs. Es convoca el Primer Premi d'Investigació per a Joves Geògrafs per tal de fomentar l'esperit de recerca entre els estudiants de Geografia. S'atorga a Antoni M. Lucas pel seu treball sobre la Geografia de la Globalització. S'organitzen dos cicles de conferències arran de la Gestió de l'Aigua a Balears i l'ampliació de la xarxa dels Parcs Naturals de Balears.
2001	Nova Junta Directiva integrada per Ivan Murray, Pilar Ramírez, Fèlix Espases, Joan Enric Capellà, Antoni M. Lucas, Joan Estrany, Jaume Mateu i Lluís Gómez-Pujol. Es mantenen les reunions a Madrid del Col·legi de Geògrafs i es mantenen els primers contactes amb familiars d'Albert Quintana per a poder emprar el nom del difunt geògrafs per a un dels reconeixements de l'AGIB. Es tramita la inclusió de la veu "Associació de Geògrafs de les Illes Balears" a la Gran Enciclopèdia de Mallorca. Nou cicle de conferències amb contribucions sobre la Petjada Ecològica, Turisme i crisi econòmica a l'Argentina, entre d'altres. Apareix el segon volum del Bolletí de Geografia a Aplicada.
2002	S'organitzen a Can Tapera les Jornades de Pensament Crític i Economia Ecològica amb gran èxit d'assistència. La constitució del Col·legi de Geògrafs enceta la seva recta final amb els tràmits parlamentaris relatius a l'aprovació de la llei de constitució. La creació del col·legi obliga a replantejar els objectius fundacionals de l'AGIB i es crea una comissió a tal efecte que integren: Bel Mozo, Irene Moya, Joan Llabrés, Gaspar Guaita, Joan Enric Capellà, Ivan Murray i Lluís Gómez-Pujol. S'enceta un cicle de conferències de viatges dels associats. L'assemblea de l'AGIB acorda concedir el Premi Albert Quintana al Dr. Miquel Seguí Llinàs i la Presidència d'Honor al Dr. Vicenç M. Rosselló Verger.
2003	L'Associació de Geògrafs de les Illes Balears es converteix en Societat Geogràfica de les Illes Balears (SOGIB) i la nova Junta Directiva la integren Antoni A. Artigues, Joan Enric Capellà, Margalida Roig, Bel Mozo, Gaspar Guaita, Irene Moya i Domènec Garcias. Celebració dels 10 anys de l'entitat i acte de concessió del Premi Albert Quintana i la Presidència d'Honor. S'organitzen les Jornades de Geografia del Turisme, de la Serra de Tramuntana i de Geografia Urbana en homenatge a Albert Quintana. Es publica una nova web institucional i apareix el tercer volum (número doble) del Bolletí de Geografia Aplicada.
2004	Visita guiada al Parc Nacional de Cabrera. L'Assemblea de l'AGIB decideix després d'un intens debat adherir-se a diferents plataformes ciutadanes i pren paper públic en la reivindicació "Qui estima Mallorca no la destrueix". Compilació de l'obra d'Albert Quintana de cara a una publicació.
2005	Nova Junta Directiva integrada per Antònia Salvà, Antoni Fullana, Josep Bosch, Alexandre Fuster, Joan Enric Capellà i Lluís Gómez-Pujol. Intensa col·laboració amb el Col·legi de Geògrafs que finalitza amb el lloguer d'una seu a l'exemple de Palma. Normalització administrativa de la SOGIB d'acord amb la nova legislació. Conveni de col·laboració amb el Col·legi de Geògrafs. Participació en l'homenatge a Pilar Benejam per la seva contribució a la didàctica de les Ciències Socials i en especial de la Geografia. Apareix la veu "Societat Geogràfica de les Illes Balears" a la Gran Enciclopèdia de Mallorca.
2006	S'organitza amb el Col·legi de Geògrafs les Jornades Tècniques d'Avaluació d'Impacte Ambiental i es publica el quart volum del Bolletí de Geografia Aplicada. Es realitza una agenda amb texts i continguts geogràfics per al 2007 juntament amb el Col·legi de Geògrafs.
2007	No es presenta cap candidatura a Junta Directiva. Es nomena una Comissió Gestora que integren Antònia Salvà, Joan Enric Capellà, Alexandre Fuster i Lluís Gómez-Pujol.
2008	Els membres de la Junta del Col·legi de Geògrafs, Delegació Balears, es presenten com a Junta Directiva de la SOGIB i s'acorda que de llavors en endavant ambdues entitats comparteixin la mateixa Junta delimitant les activitats d'una i altra al camp professional i al cultural.

Taula 1. Resum de les activitats i iniciatives de l'AGIB-SOCIB per al període 1994-2008.

Alícia a l'avantguarda de l'ecologisme

Macià Blázquez Salom,
membre del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa, GOB

Alícia Bauzà van Slingerlandt tenia la valentia i l'habilitat d'enfrontar-se als problemes. La seva militància ecologista també n'és una mostra. El període d'intensificació del seu activisme al GOB culminà amb una crítica de profunditat, adreçada a l'assemblea (a Palma el 17/12/2008) a mode de queixa i pregunta: "que com a sòcia no sabia qui pren les decisions".

Alícia visqué la mobilització social en defensa del territori per combatre el tsunami urbanitzador dels governs presidits per Jaume Matas i Maria Antònia Munar, d'abans de l'inici de la crisi sistèmica actual el 2007. Per exemple, en aquest context, Alícia donà una xerrada sobre "Propostes ecologistes de transport sostenible" al curs d'ecologisme d'octubre de 2004 . Però va ser a la comissió d'ecologisme polític (CEP) on Alícia desplega el seu rigor i la seva contumaç crítica.

La CEP sorgí d'una proposta d'Ivan Murray a finals de 2005 i va tenir la seva màxima activitat des de l'estiu de 2007 fins a inicis de 2008. A la CEP participaven nous activistes, amb una clara intenció d'ampliar la xarxa dels moviments socials, vers l'anàlisi dels conflictes socioecològics i amb un funcionament horitzontal, no jeràrquic. Les propostes de la CEP marquen un referent de l'avantguarda de l'ecologisme social i polític d'aquells moments, amb l'intent de promoure un diàleg plural agosarat i provocador. Massa i tot per a una organització veterana i grossa com és el GOB.

Alícia redactava bona part dels resums de les reunions de la CEP, amb la ferma voluntat de posar-hi ordre, tot puntualitzant: "sé que puc resultar una mica Rottenmeyer (no era holandesa però també de per latituds més nòrdiques que la nostra), però ho faig simplement per intentar que les reunions retin una mica (tots anem liadets i no ens sobra temps) i mirar de tirar això endavant, i és la meua manera de funcionar una mica a l'hora de fer feina (demanau-ho a na Sònia o a Ivan que comparteixen espais de feina amb jo), però en cap cas és [un] intent de voler assumir cap tipus de lideratge o semblant (ben alerta!), tenc ben clar que això és una xarxa plana, simplement és la meua manera de voler aportar qualche cosa al funcionament de la comissió" (extracte de la post data al resum de la reunió de la CEP de 20/02/2008, datat el 26/02/2008).

Per entendre millor les contribucions d'Alícia a l'avanç de l'ecologisme social i el perquè de la seva intervenció a l'assemblea de desembre de 2008, cal explicar un parell de casos significatius.

El més sonat va ser el debat sobre el Tractat de Lisboa de reforma institucional de la Unió Europea de 2008, plantejat després del fracàs del Tractat Constitucional de 2004 amb els referèndums negatius de França i Holanda. La col·laboració amb Ecologistas en Acción aportà elements de crítica a les propostes del Tractat, en tant que era partidari de: el creixement econòmic basat en la lliure circulació de capitals i serveis; seguir el dictat de la competitivitat; promoure la privatització de l'educació, la sanitat, les pensions o els bens comuns com l'aigua; l'extensió de les infraestructures de transport motoritzat, dependents del petroli i dels seus derivats; potenciar l'ús de l'energia nuclear; enfortir la potència militar per poder desplegar "atacs defensius" als possibles enemics; o la intenció de retallar la Carta de Drets Fonamentals, pel que fa, per exemple, al dret de vaga o als drets dels immigrants. El debat que s'obrí al si del GOB va arribar a ser agre, amb retrets de part dels activistes més veterans del conservacionisme que no compartien l'adopció de posicionaments crítics de caràcter polític, social i econòmic. La discussió es va tensar amb l'acord de convocatòria d'una Assemblea Extraordinària a la Junta Directiva del 07/04/2008, que havia de tractar com a tema monogràfic l'adopció o no d'una nova línia estratègica al GOB al respecte del Tractat de Lisboa. L'Assemblea no es convocà i alguns es sentiren "convidats a partir del GOB" (Ivan Murray, 08/04/2008) i no renovaren en el càrrec de vocal de la Junta Directiva; per exemple en el cas de Sònia Vives (01/12/2008) perquè no es promovia a bastament l'ecologisme social i polític, crític amb el capitalisme que plantejava la CEP, amb feina en xarxa i funcionament horitzontal.

Un bon grapat d'altres conflictes removiën un GOB hipertrofiat per les lluites en defensa del territori, que culminaren amb l'esclat de la bombolla immobiliària i un nou pacte de progrés durant la legislatura 2007-2011. No hi hagué acord per adherir el GOB a la convocatòria de manifestació en defensa de Son Espases (17/11/2007), una vegada el nou govern presidit per Xisco Antich ja havia anunciat (per exemple, pocs dies abans de la manifestació, al debat de l'estat de l'autonomia del 6/11/2007) la seva decisió de culminar la construcció de l'hospital que inicià el govern de Jaume Matas. Tampoc semblà prioritari al conjunt del GOB la proposta de la CEP d'ampliació de l'abast de les campanyes de denúncia de l'activitat de l'empresariat balear al Carib. Sí es va fer denúncia de la violència del Grupo Piñero a les platges d'Akumal (Riviera Maya). Mentre que no es consensuà la denúncia de Vicenç Grande quan amenaçà d'estendre la seva rapinya i d'abandonar les Illes Balears arran de les acusacions de mala gestió amb l'argument de "la inseguretat jurídica i la poca confiança que tenen els bancs en aquesta activitat" (Diario de Mallorca, 30/01/2008), abans de que les seves empreses fessin fallida (16/06/2008).

Alícia era una més i no la membre més destacada de la CEP. Aquesta era la seva virtut per ordenar les idees i posar un mirall que mostràs els progressos, però també els defectes. A dia d'avui, les propostes de la CEP semblen més necessàries que mai per impulsar els moviments socials i particularment l'ecologisme.



Diversos membres del GOB. A la fila d'enmig, segona per l'esquerra, Alícia. Foto: Biel Perelló, febrer de 2004.

Alícia en las Islas Maravillosas

Para Alícia Bauzà, una joven
gran geógrafa de las Baleares

Inmaculada Caravaca, Luz Marina García Herrera,
Josefina Gómez Mendoza, Isabel Rodríguez Chumillas,
geógrafas

Un hilo transparente pero fuerte como el hierro se ha desvanecido. Sabemos que era capaz de ensamblar, bella e inteligentemente -igual que era ella la geógrafa Alicia Bauzà en cuya memoria escribimos estas páginas-, las muchas piezas del rompecabezas de la geografía, de las gentes con las que se relacionaba dentro y fuera de sus Islas Maravillosas -las Baleares- e imaginamos que de la propia vida.

¿Dejará de unir las piezas? Misteriosa Gioconda... Como el hilo de pescar, con su sutileza inteligente y delicada perseverancia, Alicia Bauzà, se dio a conocer a la comunidad geográfica española del Grupo de Geografía Urbana de la Asociación de Geógrafos Españoles en 2006. Ese fue el momento en que la conocimos nosotras cuatro, geógrafas veteranas que fuimos al Coloquio con la ilusión a la vez de las Baleares y de aprovechar el modo renovado que se nos proponía de hacer trabajo de campo en Geografía Urbana. Es esa Alicia la que queremos evocar en un testimonio a cuatro voces.

Evocación de una anfitriona geógrafa

No resulta fácil escribir sobre Alicia Bauzà como suele hacerse en las necrológicas. Quiero, por el contrario, recordarla ahora tan esplendida como estaba cuando la conocí, en 2006, durante la celebración del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana en las Islas Baleares.

Me sumo así a las manifestaciones de otros autores, como Tomas Hardy o Henry Scott Holland, acerca del lógico rechazo que nos produce asumir la desaparición de los seres queridos, y quiero creer, como ellos, que la muerte no es nada mientras la persona siga viva en nuestro recuerdo. Como Alicia no sólo era sino que sigue siendo muy querida por nosotros, es evidente que de un modo u otro sigue acompañándonos; es por eso por lo que quiero hablar de ella sin ninguna solemnidad y menos aún con tristeza, entre

otras razones, porque ha sido una gran alegría poder conocerla y compartir con ella algunas vivencias y porque estoy segura de que es así como a Alicia le gustaría.

Aunque no tuve muchas ocasiones de disfrutar de su compañía, sí creo que, por suerte, las aproveché bastante. Hablé con Alicia mucho más de lo que suele ser habitual, teniendo en cuenta lo reducido del tiempo en común y, sobre todo, la diferencia de edad que nos separaba, pero nos entendíamos bien y eso nos animó a intercambiar alguna que otra correspondencia virtual al margen de las que fueron profesionalmente necesarias.

No me cabe ninguna duda de que la opinión sería unánime al calificar de fundamental el papel ejercido por Alicia en la organización de las ya antes citadas jornadas de 2006, hasta el punto de que los que tuvimos la suerte de participar en ellas no dejamos de recordarlas y de añorarlas. Es evidente que, aunque el planteamiento y la organización de las mismas fuera responsabilidad colectiva del Grupo de Investigación sobre Sostenibilidad y Territorio (GIST), su presencia y su buen hacer contribuyeron decisivamente a que el modelo itinerante estrenado en las Baleares se haya convertido en todo un referente que ha venido condicionando los encuentros posteriores. Nunca podremos olvidar esa capacidad suya de estar en todas partes casi a la vez, atendiendo a los ponentes, ayudando a los asistentes, preparando las sesiones, solucionando cualquier contratiempo por pequeño que fuera. Y siempre sin perder su estupenda sonrisa.

Quiero recordar aquí muy especialmente las excursiones que ella dirigió, sustentándolas con unos textos muy bien estructurados y muy bien escritos, pese a que, por su juventud, aún debía considerársele una investigadora en formación. Conocer Menorca junto a Alicia nos permitió entender por qué quiso destacar en el título de su aportación que esta isla es diferente y, con la colaboración de Iván Murray, nos ayudó no sólo a profundizar en su conocimiento sino también a disfrutar de sus innumerables valores paisajísticos, territoriales y patrimoniales. Junto a lo anterior, con otra de sus aportaciones sobre el último itinerario, en este caso entre Eivissa y Dènia, nos permitió, tal y como señala en el título de su trabajo, cerrar muy bien el círculo de ese interesante y completo recorrido por las islas que tan magníficamente habían preparado los organizadores.

Mucho tuvo que ver el éxito alcanzado por los responsables de este coloquio y jornadas de campo y el grado de entusiasmo que llegamos a alcanzar los participantes para que, los que pertenecíamos a la Universidad de Sevilla, asumiéramos encantados el difícil reto de organizar las IX Jornadas. Por suerte para nosotros, contamos en todo momento tanto con la colaboración de la Junta Directiva del Grupo de Geografía Urbana como con la de los organizadores de las jornadas anteriores. De este modo, Alicia volvía a cumplir un rol fundamental, poniendo a nuestra disposición su ya tan bien demostrado buen hacer y experiencia, lo que la convirtió para nosotros en un apoyo imprescindible no sólo durante la preparación de las jornadas sino también durante su celebración. Poder disfrutar de su presencia, de su compañía y de su buen humor fue de nuevo para nosotros un estupendo regalo por el que siempre le estaremos agradecidos.

En definitiva, podemos decir que ha sido para nosotros todo un lujo haber conocido a Alicia, sobre todo porque era en esencia lo que puede considerarse una persona buena, que a su integridad personal y a su generosidad unía además su inteligencia y su gran capacidad de trabajo.

El perfil de nueva, pero gran, geógrafa

Conocimos, las cuatro, a Alicia Bauzá en 2006 en aquellas memorables jornadas itinerantes de geografía urbana de la Asociación de Geógrafos Españoles, saltando de isla en isla balear. Ya nos había dado pruebas de su amabilidad y competencia antes de iniciar el recorrido en Menorca como secretaria de organización de las Jornadas. Pero fue en esa isla, en esa "Menorca...is different", como la bautizó en su guía de campo, cuando nos encontramos con ella, dirigió nuestra mirada y captó nuestra atención con sabiduría y sagacidad. Más tarde, ya en Mallorca, no escapamos ninguna de las cuatro geógrafas que esto firmamos a la curiosidad de interesarnos por lo exótico de sus apellidos, Bauzá von Slingerlandt, esos dos apellidos juntos en aquel mundo balear, tan híbrido y tan global a la vez: mientras tomábamos unas cervezas en Palma, nos estuvo contando cosas de su padre y de su madre, de su infancia, de las razones de su afición al territorio y al medio ambiente. Lo que nos contó con tanta emoción como voluntad de distanciamiento, no defraudó nuestras expectativas, y enriqueció con una historia de vida llena de significados aquellas muy fecundas jornadas de historia y geografía territoriales, de conocimiento de procesos de acumulación y de expolio.

Me toca a mí en esta semblanza a cuatro voces de una geógrafa tan precoz e inesperadamente desaparecida evocar hasta qué punto Alicia representaba ese nuevo tipo de los geógrafos jóvenes en sus mejores versiones: competente, entusiasta, comprometida, local pero internacional, internacional pero local, universitaria y a la vez profesional no académica, con capacidad para manejar tan bien lo cualitativo como los sistemas de información geográfica, sabiendo sentirse tan cómoda en el campo como analizando las bases teóricas de los procesos en curso. Pudimos comprobar cuánto disfrutaba y se involucraba sobre el terreno. Alicia tenía todo eso y nos deja la imagen de una geógrafa bien preparada para el presente y el futuro, la de una geógrafa distinta de las de las generaciones anteriores por lo plural de sus intereses y competencias, por las diversas escalas de trabajo, por los métodos distintos, por todo eso que hará de nuestra disciplina ese campo de conocimiento visible y reconocido con el que hemos soñado y para el que hemos trabajado.

Me voy a permitir evocar algunos de los rasgos de su personalidad geográfica para confirmar lo dicho. Como han resaltado sus compañeros de grupo en la -tan contenida como desolada- necrológica que le dedicaron, Alicia pertenecía a la primera promoción de licenciados en Geografía de la Universidad de las Islas Baleares, la que inició sus estudios en 1994 y los terminó en 1998. Era pues de la nueva generación geográfica, orgullosos de la licenciatura recién estrenada. No tardó en mostrar que su interés y compromiso con las cuestiones mallorquinas, cuya lógica es a la vez tan global y tan local, tenían que completarse con una formación de postgrado fuera de las Baleares y fuera de España, y así realizó distintas estancias en la Universidad de Utrecht, en su Holanda natal, y en Italia para ampliar sus conocimientos en SIG. Al mismo tiempo colaboraba en la organización de un congreso de la Unión Geográfica Internacional que tuvo lugar en Mallorca.

Llama la atención también, en una trayectoria plenamente moderna y muy distinta de las nuestras, que empezaron tan exclusivamente volcadas hacia lo académico, que Alicia se involucrara en seguida en el trabajo profesional y en el asociacionismo geográfico. Cuentan sus amigos y compañeros que participó en un

catálogo de los ferrocarriles de Mallorca, en el estudio de los usos recreativos no formales en la comarca de Lluc, en el análisis de las diferentes Reservas de la Biosfera de las Islas, bajo la dirección del biólogo Joan Rita (lo que le permitió ya acercarse a la singular y quizá paradójica situación de esa isla de Menorca por la que nos iba a guiar años después), y sobre todo que fundó una consultoría ambiental-territorial: El Espacio: Geografía, Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Comunicación. ¡Qué magnífico y ambicioso nombre que muestra, ejemplarmente, la pretensión de unos jóvenes geógrafos de querer abarcar mucho, de no querer renunciar a nada de lo que nos define, empezando por el mismo nombre de geografía! Cualquiera que fuera la suerte de esta empresa, cuya vida parece que fue corta, su sola creación califica a sus fundadores, y explica que Alicia Bauzá fuera secretaria en la Junta Directiva de aquella excepcional Associació de Geògrafs de les Illes Balears de mediados de los años noventa. Recuerdo que en aquellos años nos reuníamos en Madrid los miembros de una Comisión para la creación del Colegio de Geógrafos, compuesta por los representantes de la AGE y los de las Asociaciones regionales; veíamos acudir con puntualidad a un joven presidente de la Asociación balear tan determinado como responsable y consciente de que la tarea era importante como para merecer su esfuerzo personal y económico. Cuando hace unos meses, en octubre 2011, se han celebrado los primeros diez años del Colegio de Geógrafos, allí estaban nuestros compañeros de la Delegación Territorial de las Baleares; todavía no había tenido lugar el fatal y cruel suceso de la muerte de la Alicia.

Siguiendo su trayectoria de geógrafa moderna, tan consciente de lo cercano como empeñada en comprender las dinámicas lejanas, y queriendo formarse para ser una geógrafa de dimensión española e internacional, Alicia Bauzá se había incorporado para sus estudios de doctorado al Departamento de Geografía de la Universidad de Lund, tras seguir unos cursos impartidos por David Harvey. Nada menos, para tantos de nosotros, que el mítico departamento de Lund.

Ya sé que he repetido cosas que en este libro de homenaje explicarán con mayor conocimiento sus amigos y compañeros que mejor la conocían. Pero me parecían aspectos indispensables para fundar la afirmación de que Alicia representaba la mejor y más lograda versión de una geógrafa de nuestro tiempo, plenamente consciente de por donde debe transitar la geografía y de los compromisos que entraña.

Quiero yo también terminar recuperando el recuerdo de aquel inolvidable viaje por Menorca del año 2006. ¿Era Menorca diferente? ¿Se libraba de la "balearización" extrema a la que habían sido sometidas Mallorca e Ibiza? Ese fue el interrogante y el argumento con el que hicimos el recorrido conducidos por Alicia y por Ivan Murray. Ese fue también la cuestión que Alicia discutió en su guía de campo sobre la isla. Para alcanzar, como no podía ser de otra manera, respuestas ambiguas, no enteramente decantadas ni en un sentido ni en otro. Menorca sí es diferente porque no ha desprotegido sus espacios naturales, porque sectores de su población se movilizaron para lograr en 1989 la declaración de toda la isla como Reserva de la Biosfera, porque se ha aprobado con posterioridad un Plan Territorial Insular respetuoso con su patrimonio y ambicioso en cuanto a sostenibilidad. Estos hechos parecen al menos corresponder parcialmente a una sociedad menorquina más urbanizada, más estructurada, más sensible, a una burguesía más ilustrada, quizá en parte a la herencia de la ocupación británica. Pero quizá también, argumenta Alicia,

se trate solo de una incorporación más tardía al tren de la balearización turística, de un *retard virtuos* en palabras del economista Sergi Martí que Alicia Bauzá cita en su guía. Las respuestas no son pues fáciles ni definitivas, como toda verdadera cuestión de interpretación de dinámicas territoriales de enjundia.

Yo había pasado muchos meses de agosto en Menorca antes de aquel encuentro de 2006. Había amado la isla, había disfrutado de ella, me la había en parte apropiado como un tesoro cultural y natural que compartir con los amigos de allí y de fuera, también con los que no la conocían y acudían para descubrirla y visitarla. Pero aquel recorrido de las Jornadas con Iván Murray y Alicia fue para mí la ocasión de redescubrir Menorca, de volver a verla con mirada mucho más informada. Nunca agradeceré bastante la ocasión que me brindaron.

Me queda, nos queda, el dolor de no habérselo sabido agradecer en vida lo suficiente a Alicia. De no haber tenido tiempo para decirle hasta qué punto su forma de entender y vivir la geografía renovaba nuestra confianza en esta. Sus compañeros de generación tienen la obligación de no defraudar esta confianza, a sus compañeros de generación corresponde que la estela de una geógrafa como Alicia Bauzá no solo no se borre, sino que brille en el futuro.

Los campos de interés de una geógrafa crítica de proyección global

Formada en los años noventa en el contexto de preocupación por la degradación de los recursos y radicada en un medio insular frágil con una fuerte presión turística, no es de extrañar que en sus inicios de joven investigadora Alicia se aproximara a la problemática ambiental local interesándose por la situación de los Parques Naturales y las Reservas de la Biosfera; un tema que, bajo la dirección del profesor Macià Blàzquez, había explorado en los últimos años de carrera mediante el estudio de los usuarios y sus actividades en uno de los principales espacios recreativos de Mallorca (Comarca de Lluc); posteriormente estudió el uso recreativo en el Parque Natural de Mondragó poniendo de manifiesto la tensión entre la búsqueda de rentabilidad turística y los criterios de conservación de los Espacios Naturales Protegidos; asimismo colaboró en el proyecto sobre la situación de las Reservas de la Biosfera en el archipiélago balear. El enfoque de la sostenibilidad iba a ser una constante en su trayectoria, como no podía ser menos al integrarse en el grupo de investigación en Sostenibilidad y Territorio (GIST-UIB).

Su integración en el Departamento de Ciencias de la Tierra de la UIB y en el grupo de investigación GIST significó el fortalecimiento de su faceta investigadora, a la par que su inicio como docente. El interés por los espacios naturales y la presión que ejercen los usos turístico-residenciales sobre los recursos lo articuló con el análisis del proceso urbanizador y sus impactos como una de las claves de la transformación territorial de las islas. Durante las Jornadas del Grupo de Geografía Urbana en 2006 mostró su capacidad reflexiva y crítica con los supuestos establecidos como apuntó en sus interpretaciones sobre la evolución socio territorial de Menorca y sus rasgos diferenciales.

Pero la línea de investigación en la que realizó sus contribuciones más destacadas ha sido el estudio de los megaproyectos de transporte como un instrumento de transformación territorial y pieza esencial de la posición de los lugares en la economía global; el enriquecimiento y profundización de sus planteamientos

se van mostrando en los sucesivos trabajos en los que, mediante la combinación de la perspectiva crítica y de la economía ecológica, va examinando de manera gradual las distintas dimensiones de los megaproyectos.

Su proyecto de tesis y las comunicaciones últimas muestran el nivel de madurez alcanzado, pese a su juventud. Así su análisis sobre el aeropuerto de Palma de Mallorca estableció la evolución de las comunicaciones aéreas insulares y las ampliaciones del aeropuerto, evidenciando la estrecha relación entre el transporte aéreo, el turismo y sus efectos urbanísticos; poniendo el acento en la articulación de la dinámica de Mallorca con el proceso general de compresión espacio-temporal, identificado por David Harvey como uno de los rasgos centrales del capitalismo, que convirtió la isla, primero en un espacio semiperiférico de ocio y, después en un ámbito vinculado a la megalópolis europea para disfrute de la población europea.

En sus investigaciones más recientes Alicia Bauzá planteó un enfoque de las distintas infraestructuras de transporte (aeropuerto, puertos y carreteras) centrándose en su papel de capital fijo, y de infraestructuras incrustadas en el suelo, como inversiones que permiten diferir las crisis capitalistas de sobreacumulación, e introduciendo los conflictos socio ambientales relacionados con tales infraestructuras.

En tiempos de incertidumbre, de oscuros escenarios laborales, su talento y trabajo la llevaron a la Universidad de Lund (Suecia), un entorno pleno de posibilidades para sus intereses intelectuales donde estaba labrando una carrera de proyección internacional, sin perder los lazos con la UIB y sus amigos del GIST.

Lúcida, combativa y comprometida con el cambio social y ecológico, el desarrollo de las ideas y enfoques a los que aportó su capacidad, rigor e integridad, y con los que se identificó, es una de las mejores maneras de mantener entre nosotros a esta pequeña gran geógrafa.

Las lecciones de las Baleares

Fueron muchas las lecciones recibidas en los muy diferentes trayectos del viaje, quizás fueron muchas porque en este viaje había otros viajes, muchos viajes, contenidos dentro del gran viaje colectivo tan genuino y singular que los geógrafos seguimos emprendiendo cada dos años: las Jornadas de campo, en este caso, del Grupo de Geografía Urbana en el verano de 2006.

Y es que en los Trabajos de campo de Geografía nos embarcamos en dos interesantes aventuras, por supuesto, en la del viaje propiamente dicho con todo su equipaje introspectivo que a veces impide hasta emprenderlo, pero muy especialmente la aventura está garantizada (también aligera la carga individual) porque nos reunimos los que miramos, aún con muy diferentes ángulos, casi a los mismos lugares, pues desde el puente de la mirada geográfica somos viajeros singulares a destinos posibles. Así que, en efecto, fueron numerosos los trayectos de este viaje y variados los medios para lograrlos con cambios de escala y de coordenadas espacio temporales, de modo que desde el avión, el autobús, el barco fuimos aminorando la velocidad hasta llegar al desplazamiento a pie y a escala 1:1 y juntos lo mismo bajamos en noche cerrada llegando a Mallorca como ascendimos a un cerro de la maravillosa Ibiza acabando en aquella iglesia, la de Santa Eulalia, en cuyo atrio fresco y aireado, como dice Josefina, Alicia estaba tan guapa...lo que

también es otra lección: de cómo la libertad de pensamiento no aniquila la expresión que la belleza evoca y que en Geografía todavía no se desprecia. Y si que cada isla fue una lección y cada una se distinguió porque ya decíamos más arriba que Menorca y sus diferencias con las Otras Baleares fue la estrategia discursiva de nuestra Alicia que no prescindió tampoco de metáforas tan explicativas como bellas cerrando el círculo de aquél viaje, de todos los viajes, del viaje.

Hoy aquellas lúcidas y felices lecciones recibidas de las Baleares son pasado, ese país extraño que dice David Lowenthal y que las extraviadas notas de viaje no son capaces de revivir pero si por su mera condición de pasado, que "a diferencia de los vagos contornos de los tiempos que vendrán, el pasado fijo ha sido esbozado por incontables cronistas. Sus vestigios en el pasado y en la memoria reflejan innumerables detalles de lo que nosotros y nuestros predecesores hemos hecho y sentido. El pasado que se elabora con exquisitez y parece más familiar que el que está alejado en el espacio, en algunos casos más que nuestro presente cercano; el aquí y ahora carece de densidad y de la perfección de aquello que el tiempo ha filtrado y ordenado (Casey, *Imagining and remembering*) (Lowenthal, 98, 28). Alicia, nuestra cronista, lo dejó escrito y lo fijó para la posteridad y nuestra memoria recuerda todos los detalles que el paisaje nos gritó y que como viajeros predispuestos supimos escuchar. No es la nuestra una nostalgia como la del pasado que revisa Lowenthal pese a que "el dolor es el hoy. Vertemos lágrimas por el paisaje que ya no nos parece como antes, como pensábamos que era, o cómo deseábamos que hubiera sido" (Ibídem, 34) y, sobre todo, por nuestra compañera y amiga, la joven gran geógrafa Alicia Bauzá.

Claro que no pudimos escapar, ni escapamos aún hoy, a la omnipresente nostalgia que los grandes cambios experimentados por los tiempos, escriben sobre el territorio de las Baleares y sus ciudades. Éstos registran los códigos de cada contemporaneidad, retienen en formas materiales las surgencias de significados cambiantes en el tiempo cristalizando actos y decisiones labradas por el quehacer del hombre. Mahón, Ciudadela, Ibiza o Palma, obviamente, los acumulan. En ellas, el turismo como la versión más global del ancestral intercambio de gentes, culturas y productos, se ha acelerado y extendido a la par que los modos y medios técnicos, económicos y conceptuales de una movilidad creciente, penetrando al tiempo y aún a destiempo, en cada lugar del planeta. Y como entretela que cose los imaginarios y paisajes contemporáneos, rehace los entre pliegues de cada uno de los pueblos y ciudades, en reconfiguración.

La lectura del paisaje en nuestros territorios terciarizados y turistizados acumulan apariencias que son formas plenas de significados remitidas a un código del ver, hacer, difundir y consumir, territorio y cultura, complejísima y cambiante en cada contemporaneidad. Comprendimos una parte de su configuración actual en sus significados compartidos en el puente de la visión¹ al presente que nos posibilita la Geografía desde el pasado, incluso muy atentos a las interferencias de los que tienen capacidad de decidir sobre su futuro y orientarlo arrancando con el tratamiento de la experta especialista Alicia, nuestra geógrafa, madre del viaje... que quizás también nos quiso decir que Menorca y sus transformaciones recientes solamente están afrontando los dilemas del presente porque no ha querido reconstruir el paisaje que nunca conocimos pero que habríamos deseado tener

¹ DELACROIX, E. (2011): *El puente de la visión. Antología de los diarios*, Madrid, Tecnos.

(Lowenthal, 98, 41)². Algunos mueren de tristeza cuando desaparece la materialidad visible de lo identificable y, finalmente, todos y todo desaparece, solo quedan interpretaciones y versiones de lo viejo según la ampliación progresiva e imparable de lo nuevo invade con otras propuestas, a veces inéditas, formulaciones del entretejido social del territorio. Por eso, el tema del legado es inequívocamente complejo porque recoge la esencia del devenir en la imparable metamorfosis del territorio y sus gentes.

Que mejor final de viaje que *"El final perfecto para cerrar el recorrido que hemos realizado a lo largo de todo el archipiélago balear, es volver a tierras peninsulares"* (Bauzá, 2006, 276) con sus palabras, constatando que la marea urbanizadora nos baña el Mediterráneo...

"Hoy en día constituye uno de los principales centros turísticos de la Costa Blanca, formando parte del continuo urbanizador del litoral mediterráneo español (La llegada a Dènia) El aviso de ¡Tierra a la vista! puede darse casi dos horas después de la salida del puerto de Eivissa, momento en que se divisa el Cap de la Nao (120 m. de altura) –punto más oriental del País Valencià–, donde se encuentra un faro de vital importancia para la navegación en el Mediterráneo occidental. Progresivamente se van haciendo visibles el Cap de Sant Antoni y, finalmente, la Serra del Montgó que, a pesar de ser Parque Natural, no ha podido librar a sus laderas de la «lava urbanizadora». Tras ésta se adivina la Serra de Castell de la Solana, y un poco más hacia el N, la Serra de Segaria. Pasados algunos minutos podemos ver también el castillo de Dènia, que queda hacia la derecha del puerto, donde nos encontramos, en primer término con el puerto pesquero y comercial. En la parte izquierda del puerto se sitúa el puerto deportivo. Más al fondo, el núcleo urbano, que se ha extendido en un continuo hasta la falda del macizo del Montgó [...] respondiendo al acelerado proceso de urbanización propio de las zonas costeras y turísticas. Al N del puerto de Dènia se encuentran las playas más turísticas y masificadas – les Marines –, y al S la zona menos masificada de la playa de les Rotes".³ Alicia Bauzá van Slingerlandt

² Citando a Riley en torno a las idealizaciones rurales. LOWENTHAL, D. (1998): *El pasado es un país extraño*, Madrid, Akal, traducción de la 7ª ed. inglesa.

³ BAUZÀ VAN SLINGERLANDT, A. (2006): "De Eivissa a Dènia: cerrando el círculo", en ARTIGUES, A. Y OTROS (2006): *Introducción a la Geografía de las Islas Baleares. Guía de campo*, Palma, Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears, pp. 276-279.



Alicia y Onofre Rullan, responsable del equipo en cuyo seno se formó y creció, en Ses Sallines, Ibiza. Autora: Josefina Gómez Mendoza. Ibiza, 2006.



Explicaciones de Alicia en las excursiones del Coloquio del GGU de 2006. Autor: GIST, 2006

Alícia's ripples

Eric Clark

The memory of first meeting Alicia is easy to recall, and I guess I am far from alone in that respect. Alícia's way to Lund went via Taipei, Taiwan, where she presented a paper on 'Insular land use planning on the Balearic Islands: weak or strong sustainability?' in early October 2007 at The Inaugural Meeting of the International Geographical Union Commission on Islands. In her presentation, Alícia displayed unusual competence in struggling with theoretical frontiers through rich empirical analyses. I remember her pleasant way of combining serious intellectual and political engagement with friendliness and laughter, spreading an ambience of solidarity: we're in this together. Getting to know her and Antonio Artigues in Taipei strengthened my ties with the GIST research group at the University of the Balearic Islands, having earlier met Onofre Rullan and Maciá Blazquez at another island studies conference on Madeira. Alicia was deeply committed to her island home Mallorca, and engaged energetically in discussing issues about Mallorca's development. When she left Mallorca – for the Netherlands of course, but also Taipei, Lund, Manchester, and with Athens and New York on her agenda – it was out of her commitment to Mallorca, to connect with others and develop her understanding of the issues facing Mallorca.

Alicia visited Lund for shorter and longer stays in 2008 and 2009, as guest phd student and visiting scholar. She applied for and was awarded a position as phd student at the Department of Human Geography, starting in January 2010. During her two years at our department she changed the atmosphere. She promptly learned Swedish, became member of the board of the department, and took initiatives to improve the quality of education, research and administration. Not only did she nudge us in her seriously friendly way to do things better, to the advantage of all at the department: the tenor of her voice and the attitude she brought to the social work environment were contagious, and continue to benefit us. This I have from many conversations in the aftermath of her sudden death.

Alicia was a favourite guest at our home, where she effortlessly linked to the wavelenghts of Lego and Geomag wizard Tamino, budding teenager Melanie, and

flamenco dancer Cecilia. Mention Alícia at home and smiles light up. As Alícia's supervisor, I was often impressed by her capacity to eagle eye and juxtapose the core theoretical messages of leading social scientists, whose work she drew upon. Occasionally it seemed her leaning towards perfectionism tripped her up, but I came to see these moments as manifestations of her serious struggle to penetrate the complexities of her research questions. Alícia was well on her way to performing research of great value to the field of political economy of space and, as important for her, of great value to her home island, Mallorca. The ripples she created in Mallorca and in Lund continue to leave traces in our everyday lives. We cherish her memory.



Cerimònia d'investidura de David Harvey, Doctor Honoris Causa per la Universitat de Lund. D'esquerra a dreta, Alícia, Eric Clarck, David Harvey i Anders Lund. 2008.

Letter to Alícia

Huei-Min and friends in Taipei

Dear Alícia, it has been so nice to have such a great and sweet friend like you. You first came to my life in October 2007 when you came to Taipei for attending the first IGU Commission on Islands' conference. I appreciated very much your paper and still keep it posted on our website. Remember how wonderful we visited that very windy island named Penghu Archipelago- Pescadores on Taiwan Strait? So much fun walking on small islands! The second time we met for a longer time was in Lund, when I was a short-term visiting scholar in Spring-Summer 2010 and you were Doctor candidate at the Human Geography department. Thanks so much for your taking care of me during my visit. I miss you so much, not only on our hard studies time, as well as those fun chatting during 'fika' (tea time) or lunch. Your hard work in helping the 2nd IGU Commission on Islands conference on Island Ven, Sweden, in 2010, have been highly appreciated by every participants, so impressive and so successful. Thank you so much! I enjoy so much being one of your friends. I cannot believe your passed away, rather I believe you are in a new journey toward your happiness. You are always in my heart, my dear friend Alícia. I can always see your smile as the photos I cherish. We will be meeting again sometime and somewhere in heaven. Take care, my friend. Have a nice journey.....! Miss you, with all the best wishes.



Alicia i Huei-Min en un moment de descans en el segon encontre de la Comissió d'Illes de la IGU, celebrat a l'illa de Ven (Suècia). Maig, 2010.

Tourism and economic geography: a comment on the (still) missing link

Costis Hadjimichalis, Yorgos Melissourgos
Department of Geography, Harokopio University, Athens, Greece

Introduction

This collection of essays is a tribute to Alicia Bauzà, who was about to come to our department in May 2012, at the time we finish this chapter. Her tragic loss interrupted a friendly and brotherly relationship. During her Athens stay she was planning to discuss with us issues of tourism and regional development and particularly how the rhetoric on large tourist investments in Southern Europe takes their contribution to local-regional economic development for granted. Her experience from large tourist projects in Spain and the Balearic Islands in particular, made her to think critically on this assumption, something that both investors and local authorities take wrongly for granted. We share her critical views as we face a similar ideology in Greece, where every large tourist project is automatically related with the solution of lagging regions problems. We were also planning to discuss with her a theoretical issue (appropriate for her PhD), namely the missing link between tourism and economic geography, evident in Anglo-American literature. Although tourism is one of the most dynamic and multifaceted economic activities on a global scale and its role as an engine of growth has been strongly advocated by both academia and policy makers, economic geographers rarely give attention to it. We believe that the under-theorization of tourism by economic geographers contributes to a misunderstanding of the relationship between tourist investments and local/regional economic development. This is the focus of our short chapter which tries first to explain this omission and second to discuss how this missing link could be re-established.

The missing link

The striking omission of the importance of tourism among Anglophone economic geographers, who, due to language, are leading current debates, is evident

in three well-circulated readers of economic geography (Lee and Wills, 1997; Sheppard and Barnes, 2000; Barnes et al, 2004). In their pages there is hardly any reference on tourism. The same stands for the more recent reader by Tickell et al (2007), while in Pike et al's (2006) insightful textbook there is only few general and case study references on tourism. In the companion volume Handbook of Local and Regional Development (Pike et al, 2011) the only reference on tourism is made by one of the authors of this chapter (Hadjimichalis, 2011). The renowned P. Dicken's textbook Global Shift (2003), which incorporates a number of significant world-scale industries in its consecutive updates, again says nothing about tourism. Even in the more exclusive field of services, tourism is missing from important books like the pioneering one of P. Daniels (1993). According to a report by D. Che (Ioannides, 2006: 81), in two leading journals, Economic Geography and Regional Studies, one may find just one or two papers respectively that deal with tourism in the 2000-2005 period. Updating this specific inquiry (conducting a May 2012 SCOPUS advanced search using tourism and travel selected keywords), we've come up with just 2 publications in Economic Geography and 9 papers in Regional Studies.

These examples clearly illustrate that tourism has been absent from major Anglophone economic geography debates, despite the current plurality of traditions and cross-disciplinarity that have been celebrated in the field of economic geography, especially after the cultural turn. It seems that mainstream economic geography's focus remains on industry and manufacturing in particular, incorporating, more recently, the geography of producer services. In this way, Anglophone economic geography simply means industrial geography. This is also true for other national traditions/languages which are heavily influenced by the Anglophone scholarship. In Greece, for instance, tourism is again absent from the native economic geography literature, this being reflected in two of the most well-circulated economic geography textbooks in Greek that both make no reference to tourism (Labrianidis, 2001; Kourliouros, 2011). This omission is important, given the dynamic development of tourism studies in Greek academic institutions and the tradition of tackling tourism in studies of tourism development (Buhalis, 1999; Tsartas, 2010), regional development and planning (Spilanis, 2000; Briassoulis, 2003), sociology and social impacts (Tsartas, 1991, 2003) or the environment (Coccossis and Tsartas, 2001), just to mention a few examples.

At the same time, the problematic rose by empirical and theoretical research on tourism never seems to find its way in theories and policies or in debates about the future of geography (Gibson, 2008; cf. Thrift, 2002). However, it would be misleading to argue that tourism scholars completely neglect all the top priority issues that nowadays are central in economic geography cycles. What happens actually is that there is an important strand of research that deals with tourism from an economic geography perspective, but this debate is occurring within the field of tourism studies. For example, D. Ioannides (1995) established a pioneering research agenda calling for a strengthening of ties between tourism and economic geography. This agenda includes changes in the global tourism production system and their relevance to more general systemic changes, the dynamics of new corporate strategies of restructuring and the role played by local actors in shaping the economic landscapes of tourism. His call was further developed in Ioannides and Debbage's *The Economic Geography of the Tourist Industry* (1998a).

These efforts have been among the first to acknowledge that there is something peculiar with the relationship between tourism and economic geography, a fact that draw the attention of many academics in the years to follow (Agarwal et al, 2000; Hjalager, 2000; Agarwal, 2002). But even before Ioannides and Debbage, a strong geographical focus on tourism –one that also incorporates a number of mainstream economic geography issues– has been provided in Shaw and Williams' book *Critical Issues in Tourism* (2002, first edition 1994). Despite its nature as an introductory textbook, this work pushed the tourism debate closer to issues that are usually addressed by economic geographers, contrary to many other contributions that, albeit insightful, have been much more conventional (eg. Pearce, 1989, 1995; Hall and Page, 2002). Shaw and Williams would later publish *Tourism and Tourism Spaces* (2004), which stands as a coherent effort to investigate tourism from a political economy point of view, again bringing to the front broader economic geography issues and debates. At the same time, this work echoed earlier contributions that shared a political economy perspective and had been very influential in redirecting the focus of tourism research (R. Britton, 1979; S.G. Britton, 1982, 1991; Debbage, 1990; Urry, 1990). But, we argue, the problem still remains. For example, despite Britton's (1991) well-cited call for a critical geography of tourism in contrast to what he perceived as descriptive and weakly theorized work, the explosion of tourism studies in the years that followed (see Hall et al, 2004) moved insufficiently towards that end since, 13 years after Britton's claims, Shaw and Williams emphatically argued that "...tourism research is still often descriptive, atheoretical, and chaotically conceptualized in being abstracted from broader social relationships" (2004: 1). Along the same line and while acknowledging the "...potential opportunities to enhance understanding in tourism studies by embracing progress in economic geography", Coles et al conclude that "...[d]espite repeated calls in this regard over the past decade, neither a sustained dialogue nor a large body of knowledge has resulted" (2008: 321). A similar lack of interest on tourism as a global economic activity and as a vital research theme is evident in two important and controversial schools of thought since the 1980s, namely "geographical economics" (particularly in the work of P. Krugman) and "New Regionalism". We pay detail attention to these contributions because they seem to be better equipped to understand and study tourism from an economic geography perspective both missing, however, the point.

Through the influential work of Paul Krugman (1995, 1998), new trade theory and new economics of competitive advantage have emerged as important issues explaining uneven economic development, or better uneven regional development. His work, labeled as "geographical economics", goes beyond comparative advantage (factor endowment) and perfect competition and illustrates that in a world of imperfect competition international trade is driven by increasing returns and external economies which are spatially specific to particular localities and regions. He addresses a wide range of issues such as trade, externalities, globalization, history and path dependence and as a method he starts with a real problem and builds models to capture the essence of that problem. It is beyond the scope of this short paper to discuss in detail the importance of Krugman's work, how it brings geography back to spaceless economics as well as the various critiques it has attracted (see Martin and Sunley, 1996; Martin 1999). However, he and his critics prioritize again industries/manufacturing and their geographical clustering as sole economic activities

engaging in international trade missing once again tourism. This is ironic when we take into account that tourism today is one of the most globalized economic activities, the clustering and the production of local/regional externalities by tourist firms is the driving force behind any economically successful tourist region and that tourist spending at particular locations is considered as the source par excellence of exports by a nation. In other words, he is missing one of the most important contemporary economic parameters which has been consistently ranked as the number one services export producing a trade surplus in many countries, not to mention its significance in well-developed cities and regions that are first-ranked tourism destinations like London, New York, Paris and other urban centres.

On the other hand, the problem with "New Regionalism" (NR) is different. Economic geographers within NR give attention to small and medium industrial firms (SMEs) and ignore totally small tourist firms. It is well known that NR is not a single, coherent theoretical group in economic geography and regional development studies. It rather sums up the work of scholars from diverse schools of thought (Lagendijk, 2003) pointing to the importance of the region (i.e. a socio-spatial entity at a sub-national scale) to explain growth in the context of globalisation. Explanations are provided via an institutional perspective on regional economic development, where geographical accounts of strong inter-disciplinary nature use notions of economic sociology, evolutionary and cognitive psychology, and institutional economics (Amin, 1999). NR is a hotly debated intellectual arena and, again, we do not intend to provide here a full account (see Hudson, 1999; MacLeod, 2001). However, a corner stone in NR is the significance of some non-economic factors such as knowledge (codified and tacit), learning (in various forms), networking, social capital, reciprocity and trust, in order to explain why some regions are more dynamic than others. Ironically these non-economic factors form the *modus operandi* of small tourist firms as well, which use the social and cultural capital of particular communities to promote their business; they exploit family, feminized, low or unpaid labour based on reciprocity and trust; they form sophisticated regional networks for supply of inputs and for allocating visitors; they exploit local knowledge to introduce ecological sensitive tourist packages or to promote local health food; and they learn continuously among themselves and from practices of large firms in the same sector. Many writers within the NR school have used Third Italy as their model, but this was not of help to understand how small scale industry interacts with small scale tourism, how pluriactivity in agriculture sustains both small-scale manufacturing and tourism and, finally, how multiple employment in these three sectors was, until the 1990s, the corner stone of family labour reproduction. Today Third Italy is in crisis for many reasons (see Hadjimichalis, 2006), one of those being in fact the rapture in this peculiar mode of social reproduction of small industrial and tourist firms.

Thus, it seems to us that a window of opportunity for tourism was opened by NR in terms of both small firm emphasis and non-economic factors, which unfortunately very few economic geographers have used. This is not to suggest that there haven't been critical geographical approaches in tourism studies, often inspired by mainstream geographical accounts. Here we have in mind the shift during the last decade towards urban tourism in the Global North, the debate on place marketing and tourism and some research on global value chains and tourism (see below). But we argue that this is exactly the problem: though limitedly, economic geography has

influenced tourism studies (and there is now a more or less distinct sub-discipline which we may call the economic geography of tourism), but this is not bi-directional in any way, i.e. economic geography of tourism has been having a very small impact on the wider economic geography debate. Therefore there is a need for reconfiguring this particular agenda, but –as Agarwal et al. have long called for– this is "not a plea for the simple transfer of theories of globalization, restructuring and post-Fordism, mostly elaborated in context of manufacturing or financial services, to tourism" (2000: 242).

Explaining the missing link

From the discussion so far we could spot a negligence of tourism in Anglophone economic geography debates. This is evident in most cited works, despite ever growing efforts to fill in this gap. These very efforts are much unfolded within the domain of tourism studies but have minimum impact on economic geographers' debates. So why is tourism "misplaced"? The literature on the relationship between tourism and economic geography points to a number of reasons for explaining this "misplacement" of tourism. We try below to handle this question discussing four possible sources for this neglect.

To begin with, there is a theoretical bias, according to which "... sectors such as manufacturing or producer services are the foundation of wealth creation in any community, whereas consumer services such as tourism, which often depend on unskilled, highly feminized, low-wage, seasonal and/or part-time labour, are merely peripheral actors" (Ioannides and Debbage, 1998b: 5-6). This can be linked to the traditional prioritization by Anglophone geography (and more generally by research in the Global North) of large scale fordist industry, where unionised and stable male labour predominates and where large industrial clusters are the familiar, cloudy, productive landscapes. By the same token any activity, including tourism, which folds in other sunny landscapes and is characterized by other forms of work, namely the informal sector, is neglected (Shaw and Williams, 2002). Thus delivering tourism services particularly in destination regions of the Global South could never attract a "proper" attention by economic geographers due to the social characteristics and forms of labour of those performing tourism. On the contrary research in Southern Europe since the 1970s, coming from environments and traditions whose development history was not based on the fordist factory, the mass worker and the welfare state, made important contributions uncovering the importance of informal everyday practices and the networking among small scale industry, agriculture and tourism (Smith, 1999; Recio, 1998; Paci, 1992; Hadjimichalis and Vaiou, 2004). This body of research, some times written in other than English language, remains largely unknown to Anglo-American economic geographers. Unfortunately, the debate on flexible and networked SMEs since the 1980s, within the so-called "New Regionalism" school, as we said above, because of its dual focus on paradigmatic industrial small firms and on "exploring" deviations from the fordist norm (Scott, 1998; Amin, 2000), it really missed the chance of becoming an insightful window of opportunity for making the important link between small tourist firms and their industrial counterparts. Not least because they are often part of the same family business (Hadjimichalis, 2011).

A second possible source for the neglect of tourism is definitional. From a theoretical point of view, there is a well-developed debate as to whether tourism can be regarded as an industry or not. A review of this debate is sketched by Smith (1998), who argues that tourism, though not a conventional industry, can be regarded as a synthetic, or a matrix, or a composite industry. This is also related to how the tourism industry, if any, could be measured. Can we actually get a picture of tourism as industry using conventional statistical methods, when parts of the industry cater both to intermediate and final demand or there is lack and inefficiency of data concerning, for example, domestic tourism? An additional difficulty stems from the fact that visitors and non-visitors consume both tourism and non-tourism commodities and infrastructure, and tourism and non-tourism industries both supply non-tourism and tourism commodities. Smith (ibid.) actually calls for the significance of advanced statistical methods –namely the Tourism Satellite Account– that helps in providing with a tourism ratio, i.e. the percentage of receipts in an industry attributable to tourism, but it is highly debatable whether this is a feasible solution to the problem at hand, let alone its scarce use by tourism geographers (Ioannides, 2006). The debate is not over yet. But if we accept for a moment that tourism is a synthetic industry, this argument has apparently not convinced economic geographers who, given their preference to the industrial sector, continue to neglect tourism.

A third possible source for the neglect of tourism by economic geographers is its classification in services in general and in consumer services in particular. Although the classification into services is more convincing, from a conventional economic geography perspective, it still imposes some problems. General services bear with it a conceptual difficulty due to the intangible nature of service activities and the limited shelf-life of products, while consumer services connote the derived short-term utility and the simultaneous of production and consumption, where the end result is an experience rather than a tangible good (Debbage and Daniels, 1998:19). In addition, tourism is characterized by "...[s]patial fixity in consumption, the incorporation of service quality into the tourism experience, and the complexity of tourism products [that] all make the tourism industry distinctive [...], if not unique" (Agarwal et al, 2000: 242). Consumption of tourist services always contains a spatial fix and although there is a great deal of flows necessary for its materialization (passenger air flights, information, product delivery, etc), the actual tourist experience is always associated with the tourist destination, i.e. a place different from residence. These features are not part of the "conventional" paradigms of primary sector industries, manufacturing industries or some of the most celebrated services, which are the object of mainstream economic geography theories. In the latter products are material or immaterial objects (like insurance, a banking account), produced in one place, purchased in another and consumed in a third one. The materialization of tourism presupposes the movement over space of the consumer him/herself not of the product and this is something new for economic geography.

Finally we may add a fourth source adding an imaginary dimension in the missing link between tourism and economic geography. In contrast to other economic sectors –and manufacturing in particular– tourism became a sector with important international economic and socio-political implications only after World War II, when working and middle class people were able to have long summer holidays. This time gap is argued to have had an effect on the development of a social and cross-

disciplinary science like geography, especially in the academia of the Global North. It is not by chance that economic geography and regional studies are first and more strongly established in countries that, on the one hand, had an important domestic industrial production and, on the other hand, were in a position to shape the international division of labor. On the contrary, mass tourism in holiday destinations during the internationalization phase of tourism is to be found mainly in the Global South, in the so-called "sunny belt" and not in industrial northern nations. In this respect, mass tourism is associated with places in less developed regions and countries with "other" cultures, often former colonies, away from home where you go for holidays not for work. Thus the imaginative geography of these "other" places as leisure-places added an "Orientalist" vision to tourism, as Said (1979) could argue, which further contributed to its devaluation as an inferior activity. The combined effect of the association of tourism with less developed places, with holidays/leisure and with "Orientalist" characteristics difficult to be appreciated –not to say comprehend– by economists (such as pluriactivity, seasonality, relaxation, sexuality, low productivity, feminization and spatial diffusion of activities), may prevent economic geographers' "tourist gaze" to see tourism as something worth-studying.

Critical issues in making the link

The link between economic geography and tourism that we call for in this paper has to be exercised very carefully. In this last section we highlight some critical issues from an economic geography and regional studies perspective which, to our view, are important in this regard. A new window is prosperously opening by applying issues already discussed in tourism research which are familiar to economic geography, especially those deriving from political economy and institutional economics, from sociological and anthropological approaches and from development studies. We see five areas for possible research.

The first one concerns the analysis of the tourism supply system from a political economy point of view. Global value chain (Gerefi, 1994; Coe et al, 2008) has been embarked on the study of tourism (Clancy, 1998; Mosedale, 2006, 2008). This is an important path which may also broaden –or even challenge– the theoretical configurations of the chain approach (see the important empirical insights in Lessmaister, 2008; Erkuş-Öztürk and Terhorst, 2010). Although this body of work has advanced our knowledge of the production system and its wider implications, there are strong signs of a theoretical advancement bottleneck, due to the fact that chains, by ignoring the unique characteristic of tourism, propose a framework that has been designed for classical industrial or agricultural production. Tourism services cannot be deconstructed following the traditional input-output model in which global value chain methodology is founded. Furthermore, we argue that there is still a lot to be done in this respect, in order to properly form an advanced methodological and theoretical framework that will incorporate the particularities of the tourism system (cf. Judd, 2006) and overcome the descriptive particularities of field research. A final theoretical problem is that, in most value chain analyses, value itself is under theorized and takes aboard the monetary form of value only. Therefore we argue that a political economy perspective can unpack the diversity of the sector, i.e. size and forms of

firms' organization, fragmentation, oligopoly control and above all the flow of exchange value away from local labour, firms and places to other firms and places and its uneven and unjust mode of appropriation. Of particular importance here is the international division of labour in the context of globalization in which information and communication technologies arise today as the strongest driving force for change in tourism.

A second important research area that is also linked to the first one, is to think tourism production and consumption spatially, in terms of uneven socio-spatial development. It has been suggested that transactions via proximity (transactions that are sensitive to geographical distance due to complexity and uncertainty) are crucial in forming clusters of production (Storper and Scott, 1995). Yet there is very little research from an economic geography perspective on these hot issues, despite the fact that functional tourist clusters, such as accommodation (large brand hotels operating side by side with local rooms-to-let), leisure along the beach, night life, souvenirs, restaurants etc, all cry for attention. The oligopoly organisation of mass travel, the changing production landscape of dis-intermediation via internet, as well as the particularities of tourism geography, highlight a variety of spatial and uneven characteristics which are multiscalar in nature. Their combined effect has a name, uneven development, and in holiday destinations it reproduces uneven local/regional development. We should also bear in mind that "spatial externalities remain intrinsic to the industry" (Gordon and Goodall, 2000: 297) and that the pure agglomeration economies at the destination require some sort of regulation which, in our opinion, are much closely related to labour markets, land uses and environmental policies than with tourism policy per se (a fact that remains unaddressed by tourism scholars).

The fourth issue concerns place marketing and branding. One can easily accept that without branding there is no successful tourist destination. At the moment of consumer's decision to choose a place for holidays, only an abstract model of the product exists. Information search for –and sales of– tourist products on the web (from air tickets and hotels to tour operators' offers, local festivals, local food and weather conditions, sport events, etc) nowadays form the largest internet revenue. All the above use extensively place marketing and branding techniques, sallying images, symbols and quality of services at the destination point. Non of these are available in advance to the consumer and thus the tourism product is a "confidence good" (Werther and Klein, 1999). This characteristic requires information and marketing and it causes the explosion on the one hand of web services which promote particular places and on the other reinforce the significance of those known places which have already a brand. There is already research on urban tourist place marketing in the Global North but very little in the Global South. What is missing is on the one hand research on the limits of branding, on its effects on local people and local resources and on elevating conditions of uneven local/regional development among places within a country. And on the other, research is missing on the role of the state, and regional/local authorities as both active promoters and regulators of tourism (land use plans, building permits, tourism and non-tourism specific infrastructure provision, labour legislation and others).

Finally the fifth research area is the economic, social and environmental effects of tourism in particular places, a well developed field in tourist, social and anthropological studies but still weak in economic geography and regional studies.

As we said in the introduction, tourism has been often seen as an unquestionable economic opportunity for peripheral regions. In fact, the lack of regional development is mistakenly considered as a prerequisite for dynamic tourism exploitation, in terms of unspoiled natural endowments. By now it is well documented in tourist studies that tourism activities are not an a priori safeguarded way in stimulating regional development. Economic geography and regional analysis could made important contributions in this field by uncovering positive and negative spirals of circular causalities –to remember Gynnar Myrdal; by calculating forward and backward linkages; by estimating the importance and magnitude of "tourist leakages" out from the locality/region (local payments for imports necessary to tourist but not produced locally); by the same token to estimate the neglected issue of tourism and recreational activities as generators of growth, depending on certain conditions, to other areas beyond final destinations; by estimating the cost of opportunity loss to other regions due to transferring resources to tourist regions, like water and people; and finally to study the environmental cost evident in all tourist destinations of the global south.

Tourism is a major "export" sector, it provides employment to millions, but this is not without cost. In other words we need to do innovative research on who loses and who gains, on how the labour of million low paid tourist workers all over the world, including the global north, ends up in few hands. In these directions more work is needed. Most researchers would agree with d'Hautesserre (1996) who argues, "tourism studies offer an excellent opportunity to reconcile geography's subdisciplines". Nevertheless, Anglophone economic geographers and regional planners do not take yet this opportunity and we believe that it is time to do so.

Costis Hadjimichalis, Professor of economic geography and regional development, Department of Geography, Harokopio University, Athens, Greece (hadjimichalis@hua.gr).

Yorgos Melissourgos, PhD Geography, part-time lecturer, Department of Geography, Harokopio University, Athens, Greece (yorgos.mel@gmail.com).

References

- Agarwal, S. (2002) "Restructuring seaside tourism: The resort lifecycle", *Annals of Tourism Research*, 29(1), 25-55.
- Agarwal, S., Ball, R., Shaw, G. and Williams, A.M. (2000) "The geography of tourism production: Uneven disciplinary development?", *Tourism Geographies*, 2(3), 241-263.
- Amin, A. (1999) "An institutional perspective on regional economic development", *International Journal of Urban and Regional Research*, 23, 365-378.
- Amin, A. (2000) "Industrial districts", in E. Sheppard and T. J. Barnes (eds) *A Companion to Economic Geography*, Oxford: Blackwell.
- Barnes, T.J., Peck, J., Sheppard, E. and Tickell, A. (eds) (2004) *Reading Economic Geography*, Oxford: Blackwell.
- Briassoulis, H. (2003) "Crete: endowed by nature, privileged by geography, threatened by tourism?", *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2-3), 97-115.
- Britton, R. (1979) "Some notes on the geography of tourism", *The Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 23(3), 276-282.
- Britton, S.G. (1982) "The political economy of tourism in the Third World", *Annals of Tourism Research*, 9(3), 331-358.
- Britton, S.G. (1991) 'Tourism, capital and place: Towards a critical geography of tourism', *Environment and Planning D*, 9(4), 451-478.
- Buhalis, D. (1999) "Tourism on the Greek Islands: issues of peripherality, competitiveness and development", *International Journal of Tourism Research*, 1(5), 341-358.
- Clancy, M. (1998) "Commodity chains, services and development: theory and preliminary evidence from the tourism industry", *Review of International Political Economy*, 5(1), 122-148.
- Coccossis, H. and Tsartas, P. (2001) *Sustainable Tourism Development and the Environment*, Athens: Kritiki (in Greek).
- Coe, N.M., Dicken, P. and Hess, M. (2008) "Global production networks: realizing the potential", *Journal of Economic Geography*, 8(3), 271-295.
- Coles, T., Liasidou, S. and Shaw, G. (2008) "Tourism and new economic geography: issues and challenges in moving from advocacy to adoption", *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 25(3-4), 312-324.
- Daniels, P.W. (1993) *Service Industries in the World Economy*, Oxford: Blackwell.
- Debbage, K. (1990) "Oligopoly and the resort cycle in the Bahamas", *Annals of Tourism Research*, 17, 513-527.
- Debbage, K.G. and Daniels, P. (1998) "The tourist industry and economic geography: missed opportunities", in D. Ioannides, and K.G. Debbage (eds) *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-side Analysis*, London: Routledge.
- d'Hauterelle, A. M. (1996) "A response to Dimitri Ioannides 'Strengthening the ties between tourism and economic geography: A theoretical agenda'", *Professional Geographer*, 48(2), 218-219.
- Dicken, P. (2003) *Global Shift: Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century*, 4th edition, London: Sage.
- Erkus-Öztürk, H. and Terhorst, P. (2010) "Variety of modes of governance of a global value chain: the case of tourism from holland to turkey", *Tourism Geographies*, 12(2), 217-245.
- Gereffi, G. (1994) "The organization of buyer-driven global commodity chains: how U.S. retailers shape overseas production networks", in G. Gereffi and M. Korzeniewicz (eds) *Commodity Chains and Global Capitalism*, Westport: Greenwood Publishing, pp. 95-122.
- Gibson, C. (2008) "Locating geographies of tourism", *Progress in Human Geography*, 32(3), p. 407-422.
- Gordon, I.R. and Goodball, B. (2000) "Localities and Tourism", *Tourism Geographies*, 2(3), 290-311

- Hadjimichalis, C. (2006) "Non-economic factors in economic geography and in 'New Regionalism': A sympathetic critique", *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(3), 690-704.
- Hadjimichalis, C. (2011) "SMEs, entrepreneurship and local/regional development", in . Pike, A. Rodríguez-Pose and J. Tomaney (eds) *Handbook of Local and Regional Development*, London: Routledge.
- Hadjimichalis, C. and Vaiou, D. (2004) " 'Local' illustrations for 'international' geographical theory", in J. O. Baerenholdt and K. Simonsen (eds) *Space Odysseys: Spatiality and Social Relations in the 21st Century*, London: Ashgate.
- Hall, C.M. and Page, S.J. (2002) *The Geography of Tourism and Recreation*, 2nd edition, London: Routledge.
- Hall, C.M., Williams, A.M. and Lew, A.A. (2004) "Tourism: conceptualizations, institutions, and issues", in A.A. Lew, C.M. Hall and A.M. Williams (eds) (2004) *A Companion to Tourism*, Oxford: Pergamon.
- Hjalager, A.-M. (2000) "Tourism destinations and the concept of industrial districts", *Tourism and Hospitality Research*, 2(3), 199-213.
- Hudson, R. (1999) "The learning economy, the learning firm and the learning region: a sympathetic critique of the limits to learning", *European Urban and Regional Studies*, 6(1), 59-72.
- Ioannides, D. (1995) "Strengthening the ties between tourism and economic geography: A theoretical agenda", *Professional Geographer*, 47(1), 49-60.
- Ioannides, D. (2006) "Commentary: the economic geography of the tourist industry: Ten years of progress in research and an agenda for the future", *Tourism Geographies*, 8(1), 76-86.
- Ioannides, D. and Debbage, K.G. (1998b) "Introduction: exploring the economic geography and tourism nexus" in D. Ioannides, and K.G. Debbage (eds) *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-side Analysis*, London: Routledge.
- Ioannides, D. and Debbage, K.G. (eds) (1998a) *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-side Analysis*, London: Routledge.
- Judd, D.R. (2006) "Commentary: tracing the commodity chain of global tourism", *Tourism Geographies*, 8(4), 323-336.
- Kourliouros, I.A. (2011) *Itineraries in Spatial Theories: the Economic Geography of Production Restructuring and Uneven Development*, 2nd edition, Athens: Propobos (in Greek).
- Krugman, P. (1995) *Development, Geography and Economic Theory*, MIT Press, Cambridge
- Krugman, P. (1998) "What's new about New Economic Geography", *Oxford Review of Economic Policy*, 14(2), 7-17
- Labrianidis, L. (2001) *Economic Geography: Theoretical Issues and Empirical Examples*, revised edition, Athens: Patakis (in Greek).
- Legendijk, A. (2003) "Towards conceptual quality in regional studies: The need for subtle critique – A response to Markusen", *Regional Studies*, 37(6-7), 719-727.
- Lee, R. and Wills, J. (eds) (1997) *Geographies of Economies*, London: Arnold.
- Lessmeister, R. (2008) "Governance and organisation structure in the special tourism sector - byer-driven or producer-driven value chains? The case of trekking tourism in the moroccan mountains", *Erdkunde*, 62(2), 143-158.
- MacLeod, G. (2001) "New Regionalism reconsidered: globalization and the remaking of political economic space", *International Journal of Urban and Regional Research*, 25(4), 804-829.
- Martin, R. (1999) "The new "geographical turn" in economics: some critical reflections" *Cambridge Journal of Economics*, 23, 65-91
- Martin, R. and Sunley, P. (1996) "Paul Krugman's "Geographical Economics" and its implications for regional development theory: a critical assessment", *Economic Geography*, 72(3), 259-292
- Maskell P. and A. Malmberg (1999) "Localised learning and industrial competitiveness", *Cambridge Journal of Economics*, 23, 167-185.

- Mosedale, J. (2006). "Tourism commodity chains: market entry and its effects on St Lucia", *Current Issues in Tourism*, 9(4), 436-458
- Mosedale, J. (2008) "The internalisation of tourism commodity chains", in T. Coles and C.M. Hall (eds), *International Business and Tourism: Global Issues, Contemporary Interactions*, London: Routledge.
- Paci, M. (1992) *Il Mutamento della Struttura Sociale in Italia*, Bologna: Il Mulino.
- Pearce, D.G. (1989) *Tourist Development*, 2nd edition, Harlow: Longman.
- Pearce, D.G. (1995) *Tourism Today: a Geographical Analysis*, 2nd edition, London: Longman.
- Pike, A., Rodriguez-Pose, A. and Tomaney, J. (2006) *Local and Regional Development*, Oxon: Routledge.
- Pike, A., Rodriguez-Pose, A. and Tomaney, J. (eds) (2011) *Handbook of Local and Regional Development*, London: Routledge.
- Recio, A. (1998) "Capitalismo, precarización y economía sumergida: notas para un debate", *Proceedings Economía sumergida: el estado de la cuestión en España*, CGT, Murcia, pp. 225-271.
- Said, E. (1979) *Orientalism*, New York: Vintage Books.
- Scott, A. J. (1998) *Regions and the World Economy: The Coming Shape of Global Production, Competition and Political Order*, Oxford: Oxford University Press.
- Shaw, G. and Williams, A.M. (2002) *Critical Issues in Tourism: a Geographical Perspective*, 2nd edition, Oxford: Blackwell.
- Shaw, G. and Williams, A.M. (2004) *Tourism and Tourism Spaces*, London: Sage.
- Sheppard, E. and Barnes, T.J. (eds) (2000) *A Companion to Economic Geography*, Oxford: Blackwell.
- Smith, G. (1999) *Confronting the Present: Towards a Politically Engaged Anthropology*, Oxford: Berg.
- Spilanis, G. (2000) "Tourism and regional development: the case of the Aegean Islands", in P. Tsartas (ed.), *Tourism Development: Multi-Disciplinary Approaches*, Athens: Exantas (in Greek).
- Storper, M. and Scott, A.J. (1995) "The wealth of regions: Market forces and policy imperatives in local and global context", *Futures*, 27(5), 505-526.
- Thrift, N. (2002) "The future of geography", *Geoforum*, 33(3), 291-298.
- Tickell, A., Sheppard, E., Peck, J. and Barnes, T. (eds) (2007) *Politics and Practice in Economic Geography*, London: Sage.
- Tsartas, P. (1991) *Research on the Social Aspects of Employment: Tourism and Agricultural Pluriactivity*, Athens: National Centre for Social Research (in Greek).
- Tsartas, P. (2003) "Tourism development in Greek insular and coastal areas: sociocultural changes and crucial policy issues", *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2-3), 116-132.
- Tsartas, P. (2010) *Greek Tourism Development: Issues, Explorations, Recommendations*, Athens: Kritiki (in Greek).
- Urry, J. (1990) *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, London: Sage.
- Werther, H. and Klein, S. (1999) *Information Technology and Tourism: A Challenging Relationship*, Springer: Wien.



Alícia amb Costis Hadjimichalis a l'excursió realitzada a l'illa de Penghu (Taiwan) després del Congrés Inaugural de la Comissió d'Illes de la Unió Geogràfica Internacional. Novembre, 2007.
Autor: Antoni A. Artigues

Érem millors amb tu, Alícia¹

Xim Valdivielso
Professor de Filosofia Moral, UIB

Costa no tenir la sensació que tot això no ha estat més que un malson, no més que una broma de mal gust. Costa trobar-li explicació a una pèrdua com aquesta, acceptar que qui ens ha despertat amb la notícia no està més que jugant, i que és millor que ho deixi anar, que no fa gràcia. Així em vaig sentir i així d'hostil fou la meva reacció quan Macià, a qui tant aprecio, va haver d'assumir aquesta tasca tan poc agraïda d'avisar del que havia passat. Costa, en tot cas, no pensar que els versos de Vinicius de Moraes van errats quan diuen de la mort que "Arriba pressentida / Mai inesperada". No ho podíem pressentir, ni esperar. No esperam la mort en la primavera. També en això Alícia ens duia un cert avantatge, tan present com tenia la mort de son pare, que tant l'acompanyava. Tal vegada fou aquesta una de les raons que la feia gaudir, cuidar, aviciar tant el present, aviciar tant l'amistat. Tal vegada per això no li tenia por a la vida, perquè ja en sabia de la mort.

Just ara fa uns dies que el tracte de caire més acadèmic amb Alícia -del que s'espera que xerrem aquí en aquest fòrum- estava obert en dos aspectes que serveixen per a donar una idea de la seva extraordinària competència professional. D'una banda, m'havia demanat si podia fer-li arribar una guia de suport per a realitzar presentacions en llengua anglesa, que unes col·legues de Estudis Anglesos acabaven de presentar. Quantes llengües dominava, i no deixava de perfeccionar? Sis? Set? Feia sentir que no suposava cap esforç, amb la naturalitat i goig amb què les aprenia. D'una altra, Alícia m'havia enviat el programa que acabava de fer per a una de les assignatures amb les que col·laborava a Lund, amb el títol *Exploring the Social Critical Theory: Critical Thinking and Social Sciences*: tot un temari en teoria crítica contemporània amb uns continguts d'allò més complets i actualitzats. Aquí on miram d'establir, amb moltes dificultats i mil limitacions, qualque pont interdisciplinar, ella

¹ Aquestes línies són la transcripció quasi literal del que vaig pronunciar a l'acte d'homenatge a Alícia que va tenir lloc a la Facultat de Filosofia i Lletres el dia 13 de febrer de 2012. Centrat en la seva vessant més acadèmica i molt poc després que ens deixàs, s'han d'entendre dins aquell context.

es movia com peix dins l'aigua. La seva amplitud de mires, també sense aparent esforç, i amb no menys satisfacció, donava un model a seguir en la col·laboració entre els nostres grups de recerca (el seu, GIST, i el nostre PTS, amb en Bernat Riutort, Àlex Miquel, Joan Amer, Marc Morell, Tomeu Sales, Toni Aguiló, Miquel Comes...). La seva qualificació excel·lent i la seva capacitat de feina li permetia tenir un criteri més que sòlid en un àmbit tan heterogeni com la teoria crítica, amb el seu bagatge inacabable de teories i categories denses. Només se superava a si mateixa en el domini dels idiomes, sempre en expansió, sempre en perfeccionament. Només la seva discreció i humilitat feien que la seva sobrecompetència passàs, no inadvertida, però sí infrareconeguda. Qualque cosa funciona molt malament al nostre sistema educatiu que una investigadora com ella se'n va haver d'anar fora.

Dit això, podríem pensar, si no l'haguéssim conegut, que estaríem davant del típic cas d'un acadèmic al ús: estoica, ascètica, retreta, greu. Res d'això trobaríem en ella, encara que és cert que a vegades hem comentat aquella autoexigència nòrdica o europea d'Àlícia, que alimentava la seva excel·lència com a docent i investigadora, i que la duia a una certa sequedat en la seva comunicació, orientada a resoldre problemes, directa, perfeccionista, sense massa concessions. I és vera que ho degué tenir difícil en aquesta societat nostra on tots ens sentim ferits amb tanta facilitat, on tant ens costa acceptar la veritat! No obstant això, aquest retrat no li faria justícia. El perfeccionisme mai va dominar la seva extraordinària humanitat i cordialitat. Fins i tot en els seus petits retrets ens deia que es preocupava per nosaltres, que es fixava en tot, que estava per nosaltres. Els seus "Xim, t'ha sortit un gra al mig del front!" (disculpau l'exemple!) eren un regal, que ens feien riure, que irradiaven estima.

En el seu gran estimat, Ivan, sempre serà viva per tots nosaltres. Serà difícil, tal vegada impossible, no projectar la seva imatge i les seves virtuts sobre tu, Ivan, que tan feliç la feies. Encara record el dia que me la vares presentar. Estàveu asseguts a un banc al *hall* del Ramon Llull i jo passava amb en Bernat. I érem uns nins! Unes criatures! Present serà sense cap dubte també la seva memòria a l'àmbit dels seus compromisos sociopolítics, a on coincidíem no pocs companys de la Universitat. A l'entorn del GOB, sense cap dubte -i en particular en el temps de la Comissió d'ecologia política, amb Sònia, Joan, Àlex Herrada...-, a bona part de l'espectre associatiu, i, no menys, vull recordar-ho també, a aquelles trobades i tertúlies *roji-verdes* amb Miquel Àngel Llauger, Marilena Tugores, Rafa Barceló, Toni Company, el propi Bernat, i tants d'altres (vàrem arribar fins i tot a constituir L'Ateneu de debats crítics i alternatius de Mallorca, ho recordau?).

A tots aquests petits grans mons seus, i nostres, Àlícia ens donava contínuament una lliçó. Sense pensar-hi, amb simplicitat, de forma exemplar. La lliçó que una vida compromesa, coherent, íntegra i exigent, no és necessàriament pesant, feixuga. Que es pot ser molt feliç, amb senzillesa; que es pot viure amb alegria, i a l'hora canviar el món. Així, a tots ens feia millors. Érem millors amb tu, Àlícia.



Àlícia i Xim Valdivielso. 25 de gener de 2005. Autor: Xim Valdivielso.

**Treballs per a la tesi doctoral
d'Alícia Bauzà van Slingerlandt**

Introducció

Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori, GIST (DCT-UIB)

Alícia Bauzà van Slingerlandt, d'ençà 2009, després d'aconseguir aquell mateix any un suport econòmic del *Programa de ayudas de movilidad para la obtención de la mención europea en el título de doctor* del Ministeri d'Educació i Ciència, repartia el seu treball i estança entre Mallorca – amb els seus companys del Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori de la UIB– i Lund. A aquesta universitat sueca fou acollida pel Dr. Eric Clark, director del *Lund University Centre of Excellence for Integration of Social and Natural Dimensions of Sustainability*. El Dr. Clark, a qui Alícia coneixia des del 2007 amb motiu de la seva participació al *Inaugural Meeting* de la Comissió d'Illes de la IGU (Taiwan), acceptà assumir la direcció de la tesi d'Alícia dedicada a la investigació dels megaprojectes de transports de les Illes Balears. L'estudi d'Alícia partia del supòsit que la construcció i ampliació dels aeroports, els ports i les autopistes constitueixen un necessari punt d'inflexió en la funcionalització turísticoimmobiliària i en les transformacions territorials de les Illes Balears, canvis impulsats com a solució espacial a la crisi de sobreacumulació de capital de l'actual etapa de financiarització del capitalisme neoliberal.

Alícia estudiava el lligam entre el desenvolupament de les infraestructures de transport (aeroports, autopistes, ports...) i les necessitats d'expansió dels capitals financers. Les seves anàlisis se centraven en els efectes dels megaprojectes, especialment de l'aeroport de Son Sant Joan, com a mecanismes per solucionar les crisis del capitalisme mitjançant l'expansió geogràfica, visible en el consum de territori, l'allargament de l'efectivitat del capital en el temps i l'acceleració de la seva circulació. En les seves anàlisis, Alícia emprava formulacions procedents del materialisme històric, particularment les degudes a David Harvey, però també d'altres del pensament crític i de l'economia i l'ecologia polítiques.

En aquest marc, Alícia considerava l'ampliació de l'aeroport de Son Sant Joan (1993-1997) com a un exemple clar de megaprojecte infraestructural al servei d'una solució espacial a la sobreacumulació de capital. Aquesta ampliació aeroportuària destacava, i destaca encara, tant pel seu sobre dimensionament (previsió per a 24

milions de passatgers anuals quan se'n rebien en torn de 10), com pel volum de la inversió que suposà (40.000 milions de pessetes – uns 240 milions d'euros– en un 75% provinents de Fons de l'UE), però en particular perquè venia a constituir una peça fonamental per a la promoció de la nova funció residencial de les Illes Balears en el tercer *boom* turístic (especialment d'ençà que dit aeroport esdevingué *hub* o redistribuidor aeri d'Air Berlin, a més de servir a companyies com Condor, Hapag-Lloyd i Germania). L'ampliació de Son Sant Joan obrí el període en què les Balears esdevenen territoris d'atracció de capitals financeroespeculatiu orientats cap a la construcció turísticoresidencial, arrencada de la bombolla financera i immobiliària que esclatà el 2007 i que, amb la direcció de les polítiques neoliberals, està transferint rendes del treball al capital, tot incrementant les desigualtats i estenent el patiment disciplinar a les capes mitjanes i populars de la societat.

Alícia havia engegat d'altres línies de recerca amb anterioritat al disseny del que volia que fos la seva tesi doctoral, que majoritàriament compten ja amb publicacions a l'abast de tothom. Principalment es tracta d'anàlisi de la gestió d'espais naturals (Menorca, Lluç, Mondragó, Sa Dragonera...); els mitjans de transport terrestre amb el projecte SIGTEBAL, del que es publicà un article a la revista *Geofocus: Revista Internacional de Ciencia y Tecnología de la Información Geográfica*, del CITIB sobre indicadors de sostenibilitat; i la geografia urbana de Menorca, recollit al llibre del GIST titulat *Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears*.

El que no era encara prou madur, ni va estar a temps de publicar, són els seus treballs preliminars de desenvolupament de la tesi doctoral que trobam convenient publicar a aquest llibre. Es tracta de propostes d'índex, treballs de cursos de doctorat i primeres contribucions sobre els megaprojectes de transport de les Illes Balears. Els publicam tot i pensar del cert que el perfeccionisme d'Alícia la faria sentir insatisfeta, la qual cosa no fa més que refermar la qualitat del seu caràcter, que ens la feia estimar tant.

El recull està format per:

En primer lloc, les propostes d'Alícia a l'índex de la seva tesi doctoral:

- 1 Esquema d'esborrany de la tesi.
- 2 "Dissertation structure".
- 3 "Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca", que és la seva *dissertation proposal*, amb data abril de 2009.
- 4 "The proposal 'revised'", treball de doctorat de l'assignatura *Qualitative Methods*, datat a la primavera de 2011.

A continuació, les comunicacions a congressos, un pòster i un examen que mostren les seves primeres contribucions vers el desenvolupament de la seva tesi¹, d'acord amb l'estructura que ella mateixa s'havia proposat:

- 5 "The production of tourist space", examen per l'assignatura *Exploring the Social: Critical Theory, Critical Thinking and Social Science*, datat a la tardor de 2011).

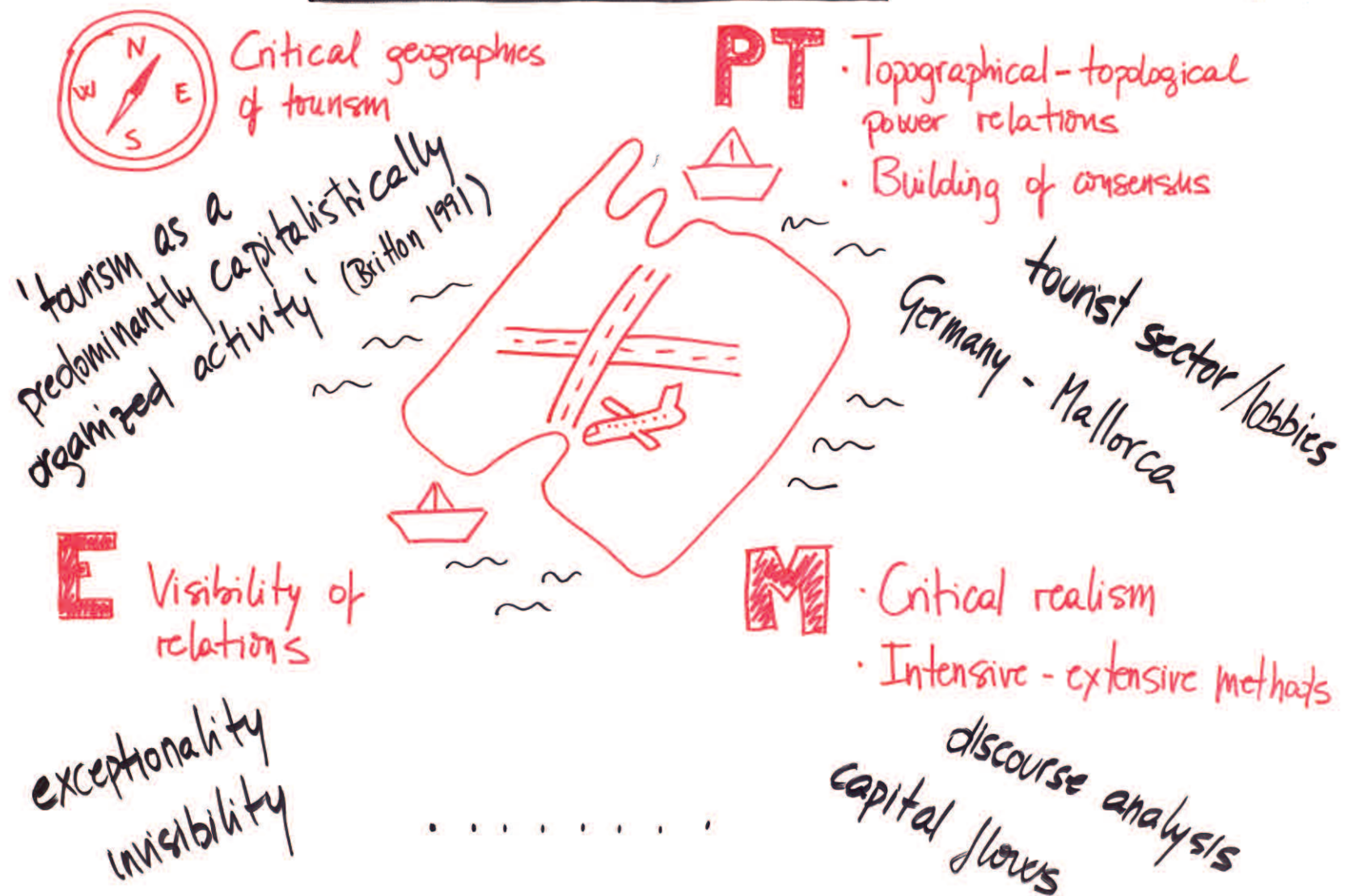
- 6 "Planning of transport mega-projects on Mallorca: the power of tourism and scale", examen per al Congrés de Geògrafs Nòrdics de 2011.
- 7 "El aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compresión espacio-temporal de la isla" (2009). Comunicació al IX Coloquio de Geografía Urbana de l'Asociación de Geógrafos Españoles, celebrat a Sevilla del 9 al 14 de juny de 2008, i publicat al llibre *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*.
- 8 "Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca", pòster presentat a la *International Conference on Environmental Conflicts and Justice*, celebrada els dies 2 i 3 de juliol de 2010 a Barcelona.
- 9 "Airport mega-projects and social contestation in Mallorca", comunicació presentada al "2010 American Association of Geographers Annual Meeting", celebrat a Washington, Estats Units d'Amèrica.

Per concloure aquest apartat del llibre, s'adjunta el currículum d'Alícia.

Compartir la feina que madurava Alícia potser sigui el millor tribut que li podem retre els seus companys, tot estenent la memòria de la seva obra i la seva persona, un llegat valuós per a l'immediat futur de la geografia entre nosaltres.

¹ Alguns d'aquests treballs resten inacabats i tenen anotacions al marge, adreçades a fer-se recordatori personal de correccions pendents, que hem deixat com a notes al peu.

WHAT IS THE ROLE OF TRANSPORT MEGA-PROJECTS IN THE PRODUCTION OF TOURIST SPACE?



Dissertation structure. Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca¹

'Jacket':

Theory:

- Relations between transport mega-projects, spatial fix and time-space compression.
- Role of transport infrastructure in the production and positioning of tourist spaces.
- Mega-project and consequential time-space compression impacts on social and environmental change.

Method:

- Operationalize (i.e. define variables which allow empirical measurement of) spatial fixes, time-space compression, time-space appropriation and associated social and environmental change.

First article: Palma airport – external T-S compression (Mallorca within Europe).

Describe the construction process (focusing on the enlargement of 1997) of the island's airport within the context of tourist development, Spain member of EEC, air transport liberalization, etc. and relate it to:

- Passenger traffic statistics
- Tourists statistics (residential tourism)

¹Tercera versió de l'estructura del treball de la tesi doctoral d'Àlicia.

- Low cost companies and increase of connections with Northern Europe
- Foreign real estate ownership
- Foreign residents (mobility)

Second article: Ports of Mallorca – external T-S compression – load displacement and ecologically unequal exchange – T-S appropriation.

Describe the construction process (focusing on latest and major works since 1950s) of the two ports of general interest existing on the island within the same context of tourist development and relate it to:

- Passengers statistics
- Freight goods imports (energy-related and building inputs)
- Cruise tourism

Third article: Road network – internal T-S compression – metropolitan island.

Describe the construction process (focusing on latest and major enlargements since 1950s) of the island's road network within the same context of tourist development and relate it to:

- Urban sprawl (land use/land cover changes)
- Daily average traffic intensity
- Number of cars

Conclusions

Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca

Alicia Bauzá van Slingerlandt
proposal for PhD position, April 2009

Purpose

This study situates the massive expansion of tourism on Mallorca since the 1950's within the successive spatio-temporal fixes of Fordist and then neoliberal capitalism. The centerpiece of this study is a succession of transport mega-projects that have radically changed the social and natural landscape of the island.

Transport mega-projects play a dual role in positioning cities on the global map of central places: They constitute a spatio-temporal fix, facilitating capital flows (Harvey 2003), and they extend frontiers for geographical expansion through time-space compression (Harvey 1989). The fluid movement of capital requires certain physical infrastructures to be fixed in space. As large spatial 'fixes',¹ transport mega-projects facilitate capital flows both in terms of the ever decreasing turnover time of capital and in terms of investment flows into the built environment (of which these mega-projects are part).

Time-space compression is understood not only as reduction of temporal distance, but primarily as relative positioning within the global economy. When this positioning occurs through an activity like tourism, as is often the case on islands (Cohen 1972; Turner & Ash 1975; Britton 1982a), the significance of transport infrastructure is accentuated: Tourism entails movement and islands are physically isolated with limited contiguous hinterlands.

Environmental aspects are commonly considered of great significance in explaining the insertion of certain places within the global economy through tourism (Seguí & Servera 2001). Critical tourism research suggests, however, that environmental aspects are not *per se* sufficient to explain tourism development. Institutional and political economic dimensions also determine positioning in world tourism.

¹ Time-space compression is achieved through spatio-temporal fixes, which are henceforth called by their common shorthand, spatial fixes.

Furthermore, processes of time-space compression have external and internal dimensions of scale, especially evident in the context of bounded island space. Both internal and external time-space compression generate significant social and environmental change through time-space appropriation of human and natural resources. Indeed, time-space compression and time-space appropriation are closely related processes (Bunker & Ciccantell 2005; Naredo 2006; Hornborg et al. 2007).

The main purposes of the research project are *to analyze the role of transport mega-projects in the production of tourist space and the positioning of places in global tourism, and to analyze the social and environmental consequences of the mega-projects.*

The project aims to make an empirically founded theoretical contribution to the expanding field of knowledge on mega-projects, spatial fixes and time-space compression. Guiding questions are:

- What are the relations between transport mega-projects, spatial fix and time-space compression?
- What is the role of transport infrastructure in the production and positioning of tourist spaces?
- How does the mega-project and consequential time-space compression impact on social and environmental change?
- What are the consequences of the mega-project in terms of time-space appropriation?

Project description

Theory

The project draws on and brings together fields of research into transport mega-projects, spatial fixes and time-space compression, focusing on tourism development and its multifarious repercussions. Transport infrastructure is, together with regeneration of waterfronts, recovery of old manufacturing and warehouse zones, and renovation of historic city districts, one of the four categories in which the recent generation of mega-projects is manifested (Díaz Orueta & Fainstein 2009). They constitute costly and long-term implementation projects, require new construction or substantial extension of existing installations and entail land use transformation. These are among the main characteristics defining such large-scale developments according to Fainstein (2009), while Flyvbjerg (2007) considers 'large-infrastructure projects' those which cost from around a hundred million to several billion dollars. In the neoliberal economic and political agenda, large-scale projects are 'the material expression of a developmental logic that views mega-projects and place-marketing as means for generating future growth and for waging a competitive struggle to attract investment' (Swyngedouw, Moulaert & Rodríguez 2002: 546). Barreda (2005; 2006) forwards a geopolitical approach to mega-projects as the foci of concerted efforts of intermodal networks inserting Latin American territories within the global economy.

The definition of mega-project varies, with different analyses recently developed by among others Barreda, Fainstein, Flyvbjerg and Swyngedouw

emphasizing different aspects of large-scale development projects. Nevertheless, the approaches are congruent in depicting these schemes as speculative and hence highly risky enterprises, justified by their significance for regional economic growth and developed within the context of public-private-partnerships.

Although there is a rich and long history of large-scale transport infrastructure projects, the term mega-projects is a recent innovation associated with neoliberal strategies to position cities within the global economy. With escalating urban and regional competition, mega-projects have received increasing attention as means to enhance competitiveness. Mega-projects commonly cater to the interests of office-based businesses and tourism and leisure services.

In October 2007 the César Manrique Foundation held a seminar on *Economy, power and mega-projects* in Lanzarote (Canary Islands) where mega-projects developed in Spain – including a port on the island of Tenerife – were analyzed from a critical perspective. One of the focal points was the generalized yet misleading idea that mega-projects are beneficial for the society in its whole.

Spatial fix is a concept by which David Harvey refers to those investments where 'a certain portion of the total capital is literally fixed in and on the land in some physical form for a relatively long period of time' – physical 'fix' – and which, at the same time, constitute a 'particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and/or geographical expansion' – metaphorical 'fix' (Harvey 2003: 109, 115). These material and metaphorical meanings collide when geographical expansion inherent to capital accumulation leads to the production of new spaces. Transport infrastructures – especially regarding tourist development – can then be considered an example of spatial fix since their construction not only involves fixation of capital in a specific place but also eases additional capital flows.

With time-space compression Harvey refers to 'processes that so revolutionize the objective qualities of space and time that we are forced to alter, sometimes in quite radical ways, how we represent the world to ourselves, [...] compression being understood as relative to any preceding state of affairs' (Harvey 1989: 240). In this sense, he suggests that 'we have been experiencing, these last two decades, an intense phase of time-space compression that has had a disorientating and disruptive impact upon political-economic practices, the balance of class power, as well as upon cultural and social life' (Harvey 1989: 284).

This is a consequence of the inherent drive of capitalism towards geographical expansion, as explained in theory of the space economy resulting from processes of capital accumulation (Harvey 2001; 2006). Production and exchange of commodities require spatial movement. Efficient spatial organization which reduces the turnover time of capital is fundamental to capitalist production: overcoming spatial barriers entails time and money. Hence time-space compression refers to the collapse of spatial barriers resulting from the capitalist process of accelerating the turnover of capital. Paradoxically, this 'annihilation of space through time', as Marx called it, results in a greater sensibility of capital to the specific characteristics of different places. The possibility to broaden the array of accessible locations diversifies the possibilities of economic exploitation. This accentuates uneven development in a highly globalized world.

Research on production of tourist destinations was approached from a more critical and systemic perspective for the first time in the 1970s. Two texts can be highlighted from this period, *Tourism: Blessing or Blight?* (Young 1973) and *Tourism:*

Passport to Development? (de Kadt 1979). These studies analyzed advantages and disadvantages of tourism from the point of view of development studies. Britton – influenced by David Harvey – later introduced political economy to tourism research (1982a; 1982b). After a decade during which the more integrating vision of these early works remained unanswered, Britton (1991) called for 'a more critical geography of tourism and to position tourism firmly within the context of capitalist society' (Mosedale forthcoming). There have since been a number of efforts to pursue this line of research, e.g. Shaw & Williams (1994, 2002), Ioannides (1995; 2006), Mowforth & Munt (1998) and Ioannides and Debbage (1998). The latter contribute to supply-side analyses of tourism production systems.

Britton (1991: 475) argues that 'we need a theorisation that explicitly recognizes and unveils tourism as a predominantly capitalistically organised activity driven by the inherent and defining social dynamics of that system, with its attendant production, social and ideological relations'. Towards this end, the concepts of spatial fix and time-space compression can provide analyses of tourism as a capitalist activity driven by the inherent and defining social dynamics of this economic system.

Method

The proposed research needs to operationalize (i.e. define variables which allow empirical measurement of) spatial fixes, time-space compression, time-space appropriation and associated social and environmental change.

The large transport infrastructure projects to be analyzed are: the airport, two ports and the road network. Analysis of each of these will entail:

- Description of the project in terms of cost and funding, involved stakeholders, role of the government, etc. – the project as physical fix.
- Estimations of consequences of each project in terms of changes in capital flows and in time-space compression (positioning within global tourism) – the metaphorical fix.
- Estimations of time-space appropriation, both Mallorcan appropriation of time-space elsewhere and time-space appropriation of Mallorca from elsewhere.
- GIS-mapping of empirical data over time, to the extent data quality renders the effort meaningful. Examples of relevant mappings include: land cover change (one of the four challenges of LUCID), distribution of foreign real estate ownership, origins and destinations of imports and exports, flows within the island and to and from the island.
- Interviews with key agents.
- Critical realist discourse analysis (Fairclough, Jessop & Sayer 2002) drawing on media coverage, public debates, programs of political parties, web sites of key agents, local organizations, etc.

Significance

The societal significance of the project is to extend critical analyses of the production of tourism space in ways which can enhance management and use of

natural resources and counter forces of uneven development. The scientific significance of the project is to empirically analyze key dimensions of capital accumulation – spatial fixes and time-space compression – in the context of transportation mega projects. Of less obvious significance is the potential of the project to contribute to a growing body of research utilizing systematic island studies to advance the frontiers of social theory.

Preliminary results

A preliminary study of Mallorca airport (Bauzá forthcoming a) suggests that the airport has significantly contributed to tourism development on Mallorca, enhancing its position in global tourism. Two rounds of spatial fix and time-space compression are identified. Both entailed far-reaching social-ecological change on the island. The first round related to mass tourism and the second to residential tourism.

Another study analyzes the territorial construction of Menorca, its tourism development, land use/land cover change and regional planning (Bauzá 2006).

A third study analyzes the role of tourism as an urbanizing force and regional planning in the Balearic Islands archipelago from the perspective of weak or strong sustainability (Bauzá forthcoming b).

International collaboration

The applicant is member of the Research Group for Sustainability and Territory (GIST - *Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori*), from the Earth Sciences Department, University of the Balearic Islands. The group's research focuses on analyzing the territorial transformation experienced by this Mediterranean archipelago during the second half of the 20th century. Tourism and related urbanization have been a main transformation force on the islands.

Research is approached from the critical perspective of ecological economics (Georgescu-Roegen 1971; Daly 1994; Naredo 2003), which emphasizes measuring economic processes with biophysical variables. One of the main methodologies employed in the research group is the socioeconomic metabolism approach developed by the research group led by Marina Fischer-Kowalski (Institute of Social Ecology, Vienna).

One of the aims of the GIST group is to develop comparative studies with similar islands and regions in order to exchange knowledge and experience. For this reason, developing collaboration and exchange with LUCID is on the group's agenda. Web page: <http://www.uib.es/en/research/groups/grup.php?grup=SOSTENTE>

The applicant will be visiting scholar at the School of Environment and Development, University of Manchester, May 17-23 2009. The purpose is to learn through discussions with Professor Erik Swyngedouw, whose research on mega-projects is one of the main sources of inspiration for this project (he has also done research on Spain). It is hoped to establish a basis for further collaboration.

This visit is supported by the STT-Staff Mobility for Training (for Academics)

SOCRATES (ERASMUS) Programme 2008-09.

European Doctorate: the applicant aims to obtain the European Doctorate (*Doctor europeus*) qualification. This entails the following:

- Stay of minimum 3 months in another EU Higher Education Institution (before dissertation defence).
- At least the abstract and conclusion should be written and presented in another EU language different from the country where the PhD is obtained.
- The dissertation should be positively reported by two experts from two different EU Higher Education Institutions.
- At least one member of the defence committee should be from another EU Higher Education Institution than the one where the PhD is obtained. This person cannot be any of the previously mentioned.

References

- Barreda, A. (2005) 'Análisis geopolítico del contexto regional' [Geopolitical analysis of the regional context]. In FOBOMADE-Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo *Geopolítica de los recursos naturales y acuerdos comerciales en Sudamérica* [Geopolitics of natural resources and trade agreements in South America]. La Paz: Artes Gráficas Latina. 11-40.
- Barreda, A. (2006) 'Impacto ambiental y social global de las megainfraestructuras de transporte' [Environmental and social global impact of transport infrastructures]. *Ecología Política*, 31, 41-51.
- Bauzá, A. (2006) 'Menorca...is different' [Minorca...is different]. In Artigues, A. et al. *Introducció a la geografia urbana de les Illes Balears. Guia de camp* [Introduction to the urban geography of the Balearic Islands. Field guide]. Palma: University of the Balearic Islands. 76-106
- Bauzá, A. (forthcoming a) 'El aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compresión espacio-temporal de la isla' [Palma de Mallorca airport. The door that opens the islands' time-space compression process]. In *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. Actas del IX coloquio y jornadas de campo de geografía urbana* [Cities, cultures and borders in a changing world. IX Colloquium on urban geography. Proceedings]. Seville: University of Seville.
- Bauzá, A. (forthcoming b) 'Planificació territorial insular a les Illes Balears: sostenibilitat forta o dèbil?' [Insular land use planning on the Balearic Islands (Spain): weak or strong sustainability?]. In *Llibre homenatge a Bartomeu Barceló* [Tribute to Bartomeu Barceló]. Palma: Lleonard Muntaner.
- Britton, S. (1982a) 'International tourism and multinational corporations in the Pacific: the case of Fiji'. In Taylor, M. & Thrift, N. (eds) *The geography of multinationals*. London: Croom Helm. 252-274.
- Britton, S.G. (1982b) 'The political economy of tourism in the Third World'. *Annals of Tourism Research*, 9, 331-359.
- Britton, S. (1991) 'Tourism, capital and place: towards a critical geography of tourism'. *Environmental and Planning D: Society and Space*, 9, 451-478.
- Bunker, S. & Ciccantell, P. (2005) *Globalization and the race for resources*. Baltimore: John Hopkins University Press.
- Cohen, E. (1972) 'Toward a sociology of international tourism'. *Social Research*, 39, 164-182.
- Daly, H. & Cobb, J. (1994) *For the common good: redirecting the economy toward community,*

- the environment, and a sustainable future*. Boston: Beacon Press.
- de Kadt, E. (ed) (1979) *Tourism: passport to development? Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries*. New York: Oxford University Press.
- Díaz Orueta, F. & Fainstein, S. (2008) 'The new mega-projects. Genesis and impacts'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 759-767
- Fainstein, S. (2008) 'Mega-projects in New York, London and Amsterdam'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 768-785
- Flyvbjerg, B. (2007) 'Policy and planning for large-infrastructure projects: problems, causes, cures'. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34, 578-597.
- Flyvbjerg, B. et al. (2003) *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Georgescu-Roegen, N. (1971) *The entropy law and the economic process*. Harvard: Harvard University Press.
- Harvey, D. (1989) *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of capital. Towards a critical geography*. New York: Routledge.
- Harvey, D. (2003) *The new imperialism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2006) [1982] *The limits to capital*. London: Verso.
- Hornborg, A.; McNeill J.R. & Martínez-Alier, J. (eds) (2007) *Rethinking environmental history: World-system history and global environmental change*. Lanham, MD: Altamira Press.
- Ioannides, D. (1995) 'Strengthening the ties between tourism and economic geography: a theoretical agenda'. *Professional Geographer*, 47, 49-60.
- Ioannides, D. (2006) 'Commentary: the economic geography of the tourist industry: ten years of progress in research and an agenda for the future'. *Tourism Geographies*, 8, 76-86.
- Ioannides, D. & Debbage, K. (eds) (1998) *The economic geography of the tourist industry: a supply side analysis*. London: Routledge.
- Mosedale, J. (forthcoming) *Political economy and tourism: a critical perspective*. Contemporary Geographies of Leisure, Tourism and Mobility Series. Routledge.
- Mowforth, M. & Munt, I. (1998) *Tourism and sustainability: new tourism in the Third World*. London: Routledge.
- Naredo, J. M. (2003) *La economía en evolución. Historia y perspectivas de las categorías básicas del pensamiento económico* [The economy in evolution. History and perspectives of economic thought basic categories]. Madrid: Siglo XXI.
- Naredo, J. M. (2006) *Raíces económicas del deterioro ecológico y social. Más allá de los dogmas* [Economic roots of environmental and social deterioration. Beyond dogmas]. Madrid: Siglo XXI.
- Seguí, M. & Servera, J. (2001) 'La vocación turística del territorio' [The tourist vocation of territory]. In Barrado, D. & Calabuig, J. (eds) *Geografía mundial del turismo* [World geography of tourism]. Madrid: Síntesis. 61-87.
- Shaw, G. & Williams, A.M. (1994) *Critical issues in tourism. A geographical perspective*. Oxford: Blackwell.
- Swyngedouw, E. (2005) 'A 'New urbanity'? The ambiguous politics of large-scale urban development projects in European cities?'. In Salet, W. & Majoor, S. (eds) *Amsterdam Zuidas – European space*. Rotterdam: 010 Publishers. 61-79.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. & Rodríguez, A. (2002) 'Neoliberal urbanization in Europe: Large-Scale urban development projects and the new urban policy'. *Antipode*, 34, 543-577.
- Turner, L. & Ash, J. (1975) *The golden hordes. International tourism and the pleasure periphery*. London: Constable.
- Young, G. (1973) *Tourism: blessing or blight?* Harmondsworth: Penguin.

The proposal 'revisited'

Exam Paper - *Qualitative Methods PhD Course*, Spring 2011
Alícia Bauzà van Slingerlandt, PhD Candidate
Department of Human Geography, Lund University

Introduction

I started my adventure as PhD-Candidate in January 2010. During this first year I have taken some postgraduate courses, participated in seminars, and attended two conferences where I presented preliminary results of my research. This has entailed reading both inspiring scientific papers and books, get acquainted with a variety of likewise inspiring research projects, and obtain important feedback. I also have spent time looking for the data I initially considered adequate to answer my research question. As a result I have started to question and reflect about the original method proposal, and a review of the research design has become necessary. This is precisely the aim of this exam paper.

Firstly, the research project will be introduced in order to explain the research question and contextualize the discussion on method. Secondly, the method as proposed at the outset will be described. Thirdly, the main problems encountered when starting to apply this method will be discussed, and the resulting reflections presented. Finally, the 'revisited' method proposal will be situated within the critical realist approach.

Research project overview

My research project, *Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca*, aims to analyze the territorial transformation of the Balearic Islands since the 1950's from the perspectives of political economy of space, political ecology and ecological economics. Tourism and related urbanization have been a major force of transformation on the islands. The two main purposes of the research are to analyze the role of transport mega-projects in the production of tourist space and the positioning of places in global

tourism, and to analyze the social and environmental consequences of these mega-projects. The focus of the research is a succession of large-scale infrastructures (airport, ports and road network) that have radically changed the social and natural landscape of the island.¹

Transport infrastructures are, together with regeneration of waterfronts, recovery of old manufacturing and warehouse zones, and renovation of historic city districts, one of the four categories in which the recent generation of mega-projects are manifested (Díaz Orueta & Fainstein, 2009: 761). They do so because they constitute costly and long-term implementation projects, require new construction or substantial extension of existing installations and entail land use transformation (Fainstein, 2009).

In the present neoliberal economic context, large-scale projects and place-marketing are neoliberal strategies to attract capital (Swyngedouw et al. 2002). But transport infrastructures play a double role in positioning the cities on the globalized economic map since the fluid movement of capital flows over space requires certain physical infrastructures to be fixed in space (Harvey, 2003). Thus the construction of infrastructures of this kind constitutes a 'sink' of investment capital in itself, but at the same time it facilitates further investments and capital flows.

In this sense, it constitutes a spatio-temporal fix, a concept by which the geographer David Harvey refers to those investments where 'a certain portion of the total capital is literally fixed in and on the land in some physical form for a relatively long period of time' – physical 'fix' – and which, at the same time, constitute a 'particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and/or geographical expansion' – metaphorical 'fix' – (Harvey, 2003: 109, 115).²

Geographical expansion is inherent to capitalist processes of capital accumulation (Harvey, 1989; 2001; 2003; 2006). The 'reduction in the cost and time of movement has proven a compelling necessity of a capitalist mode of production. The trend towards 'globalization' is inherent in this, and the evolution of the geographical landscape of capitalist activity is driven remorselessly by round after round of time-space compression' (Harvey, 2003: 98).

Transport and communication infrastructure play a key role in satisfying this incessant drive to expand geographically since 'technological innovations within the field have dramatically altered the conditions of spatiality (the friction of distance) and generated all manner of instabilities within the space economy of capitalism' (Harvey, 2003: 98).

Hence transport mega-projects not only involve long-term investment but furthermore facilitate geographical expansion through time-space compression, opening up spaces for new potential uses and investment opportunities. Time-space compression is understood not only as reduction of relative distance in terms of travel distance, but especially as positioning within the global economy.

¹ Even though the large-scale transport infrastructure to be analyzed are the airport, two ports and the road network, in this review of the proposal the examples will refer to the airport since it is the first transport mega-project I have started to work on. However, the discussion applies to the whole of the dissertation project.

² And which are henceforth called by their common shorthand, spatial fixes.

Thus by studying the case of Mallorca, I seek to answer the following questions:

- What is the role of transport infrastructure in the production and positioning of tourist spaces?
- How does the mega-project and consequential time-space compression impact on social and environmental change?

In a preliminary study of Mallorca airport (Bauzà van Slingerlandt 2009) I suggest that the airport has significantly contributed to tourism development on Mallorca, enhancing its position in global tourism. Two rounds of spatial fix and time-space compression are identified. The first related to mass tourism and the second to residential tourism. With its construction in 1960 the airport initiated a first round of time-space compression. Within the Fordist accumulation regime the island became a semi-peripheral leisure area serving Northern Europe. Then in 1997 the large-scale enlargement triggered a second round of time-space compression. Within the flexible accumulation regime Mallorca developed into a tourist-residential area for the North of Europe. Both rounds entailed far-reaching social-ecological transformations on the island. An example of such a transformation, related to the second round of time-space compression and the facilitation of residential tourism, is the acceleration of European Foreign Direct Investment capital flows into the Spanish real estate sector. This increase in real estate investment and new housing construction is closely correlated to the inflation of housing market price. Difficulties for the population to access affordable housing have arisen as a result (Vives 2008), as also an important increase of the artificial surface, especially urban areas but also quarries associated with construction, transport infrastructures –including the airport – and golf courses – a leisure activity strongly linked to quality tourism (Murray et al. 2008).

The method at the outset

The method section of the proposal indicates that the proposed research needs to operationalize (i.e. define variables which allow empirical measurement of) spatial fixes, time-space compression, and associated social and environmental change. Consequently the analysis of the airport will entail:

- Description of the project in terms of cost and funding, involved stakeholders, role of the government, etc. – the project as physical fix.
- Estimations of consequences of the project in terms of changes in capital flows and in time-space compression (positioning within global tourism) – the metaphorical fix.
- Interviews with key agents.
- Discourse analysis drawing on media coverage, public debates, programs of political parties, web sites of key agents, local organizations, etc.

From the beginning, the purpose was thus to combine both quantitative and qualitative methods. While aiming to overcome the 'pure empiricist' approach (Silverman 2005) – with special focus on statistical data analysis and lack of theoretical

bases in the research design – predominant in my prior academic environment, I also considered the nature of my research topic. As mentioned above, mega-projects are characterized by being large-scale developments in both physical and economic terms. To my understanding this entails using quantitative data – though not only – to illustrate the magnitude of these projects. The main works on mega-projects the research draws on (Swyngedouw et al. 2002, Flyvbjerg 2003, Barreda 2006, Fainstein 2009) rely to a greater or lesser extent on figures to support their arguments.

Despite the previous – combining quantitative and qualitative methods – underlying the methodological approach, when starting to look for data I realized, on the one hand, that I kept conferring more relevance to quantitative data. And on the other hand, that I was confused about which data – both quantitative and qualitative – was more adequate to answer my research questions. These problems are discussed in the next section.

The method 'revisited'

In order to empirically measure the airport as a spatial fix, its related process of time-space compression, and the associated socio-ecological consequences, the following variables were defined:

- 1 Dimensions, cost and funding of the project.
- 2 Passenger traffic and tourist statistics.
- 3 The increase of air connections with Northern Europe – especially related to the rise of low-cost carriers.
- 4 Foreign (North European) residents.
- 5 Foreign (North European) real estate ownership.
- 6 Land use/land cover changes.

Then the search of the data needed according to these variables started. While some of the data is easily available from existing databases (e.g. 2, 4 and 6), other entails crossing different sources (e.g. 1 and 3) or obtaining it is very time-consuming (e.g. 5).

At the same time the main documents susceptible of being analyzed in order to define the discourse accompanying the development of this mega-project – planning documents, newspapers articles... – and possible key agents to interview – the director of the airport, politicians, representatives of the tourism sector... – have been identified. Nevertheless, obtaining large and accurate series of quantitative data has been the primary concern, implicitly considering it more relevant to illustrate the processes than qualitative data. As mentioned in the introduction, this first year of work has brought forth doubts about my initial method proposal that are reflected on in the following paragraphs.

I have realized, in the first place, that the aim of my study is not so much to produce new data to illustrate certain processes and elements but rather to relate those processes and elements that have already been researched separately. Thus my contribution is not so much to obtain the exact number of North European owners of a second home in Mallorca, or the exact cost of the airport enlargement, but rather to establish a relation between the construction of the airport and Mallorca's position

within the global economic map, and certain social and environmental transformations. Accordingly, for the quantitative data I probably could rely on the existing data or secondary sources and concentrate more on the qualitative data. With regards to the latter, the airport library has a news archive, gathering all news referring to the airport published in the local newspapers between 1988 and 1998. This includes the period between 1989 and 1997, during which the significant enlargement of the airport was planned and executed. So it would probably be more relevant to answer my research questions to devote time to conduct a critical realist discourse analysis (Fairclough, Jessop and Sayer 2002) of those texts,³ identify the main social actors involved in the debate around the enlargement of the airport and interview them.

One of the main critiques I have received when presenting some preliminary results at conferences and seminars is actually what Pratt (2009) identifies as a one of the 'dangerous paths' the qualitative researcher can follow, showing too much empirical data and not sufficiently interpret it and elaborate on the theory. In the same sense, during a visit to the School of Environment and Development, University of Manchester, I had the opportunity to discuss my proposal with Professor Erik Swyngedouw, whose research on mega-projects is one of the main sources of inspiration for my project – and which has also done research on Spain. His main critique was the disjunction between method and theory, the first being too descriptive. According to Swyngedouw (oral communication) I should pay more attention to the social actors, stakeholders... and try to analyze the socially embodied power process.⁴

I have repeatedly observed in various research literature that those researchers whose purpose is similar to mine present their work in a narrative way, i.e. they weave stories about certain themes, not only describing them but also explaining how they are related (Pratt 2009). Therefore this approach seems suitable for my work: to tell the story of the airport, using the concepts of spatial fix and time-space compression as analytical tools to relate the construction of infrastructure with processes occurring both on the island (local and regional scale) and at national and global scale.

The previous reflections have led to situate the research project presented within the critical realism philosophy as an adequate epistemological foundation to the study. In the next section the main traits of critical realism, with special focus on its approach to empirical research method are outlined.

Critical realism

Critical realism considers social systems to be 'always open and usually complex and messy' (Sayer 2000: 19). Therefore realists understand causation to be about what produces change rather than a regular succession of events (Sayer 2000; Fairclough, Jessop and Sayer 2002):

³ The arguments for the election of this discourse analysis approach are presented in the next section.

⁴ In this sense, it is important to consider the existence within Mallorcan society of a socio-political consent on tourism as key economic sector for the island. The different lobbies of the tourist sector have had a crucial role in the construction of this consent, the creation of employment being the main argument (Amer 2002).

'What causes something to happen has nothing to do with the number of times we have observed it happening. Explanation depends instead on identifying causal mechanisms and how they work, and discovering if they have been activated and under what conditions' (Sayer 2000: 14; note omitted).

This derives from the defining trait of realism, that the world – the intransitive dimension of knowledge – exists independently of our knowledge of it – the transitive dimension of knowledge (Sayer 2000). Furthermore, knowledge is divided in three realms: the real, the actual and the empirical. The 'real' is everything that exists in the natural and social worlds, the structures or natures and the causal powers and liabilities of objects. The 'actual' refers to the consequences, the change that is produced if and when these causal powers are activated (Sayer 2000, Fairclough, Jessop and Sayer 2002). Finally, the 'empirical' is the 'subset of the real and the actual that is experienced by actors' (Fairclough, Jessop and Sayer 2002: 3).

An important implication of this stratification of knowledge is that it recognizes 'the possibility that powers may exist unexercised, and hence that what has happened or been known to have happened does not exhaust what could happen or have happened' (Sayer 2000: 12). This relates with the understanding of causation by realists outlined above and has implications for the methods that should be used.

Social sciences study objects that are the result of manifold components and forces and in this sense they are concrete. But since the social system is open, it does not allow for isolation of some of its elements, as do some natural sciences. Therefore it is necessary to 'rely on abstraction and careful conceptualization, on attempting to abstract out the various components or influences in our heads, and only when we have done this and considered how they combine and interact can we expect to return to the concrete, many-sided object and make sense of it' (Sayer 2000: 19). Thus besides observation, abstraction becomes necessary in order to identify structures, mechanisms and processes that may not be observable (Sayer 2000, Lund Hansen 2006).

Then the next question to discuss is how to abstract leading to the extensive/intensive methods distinction. Within social research extensive methods – i.e. the search for regular patterns and phenomena through analysis of large sets of empirical data – seem to be more generalized. But if we consider causation to be about what produces change, we need methods that explore the causes of phenomena in a specific context. This is precisely what intensive methods – which include interviews and critical discourse analysis – intend to do. Whilst acknowledging the complementarity of the two approaches, he points out how intensive research 'seeks out substantial relations of connection and situates practices within wider contexts, thereby illuminating part-whole relationships' (Sayer 2000: 22). This being a main purpose of my own research, intensive methods –combined with some extensive methods– appear as the most adequate methodological approach to my study.

Conclusions

As stated in the introduction, the aim of this paper has been reviewing the initial method proposal of my dissertation after the first year of work. This exercise has been enlightening and very helpful to redirect the course of the investigation,

and situate the project in a more adequate approach with regards to its research question. Indeed, the idea of reviewing and changing the research project along the way has been constantly present during the different lectures and workshops of the course – most especially when discussing the literature on ethnography (Anderson 2006; Sjöberg 2011).

The first problem identified during this particular review has been confusion in the relevance of quantitative *versus* qualitative data. While acknowledging from the beginning the advantages of combining both quantitative and qualitative data – as well as both 'manufactured' and 'naturally occurring' data (Silverman 2007) – clearly more relevance was given to the first as a result of, to some extent, a misunderstanding of the research question. Consequently the method proposed to answer this question was also partly misleading.

The problem became most visible when starting the data collection and was reasserted when comparing with similar studies and getting feedback on preliminary results. Being aware of the problem and search for clarification, critical realism has provided an epistemologically founded answer with its understanding of social systems to be open and complex, and causation as identifying the causal mechanisms rather than regular patterns in those systems (Sayer 2000; Fairclough, Jessop and Sayer 2002). This complexity of the objects social sciences study is probably one of the main challenges qualitative methods have to face.

Reference list

- Anderson, E. (2006) 'Jelly's Place: An ethnographic memoir'. In Hobbs, D. & Wright, R. (eds) *The SAGE handbook of fieldwork*. London: SAGE. 39-58.
- Barreda, A. (2006) 'Impacto ambiental y social global de las megainfraestructuras de transporte' [Environmental and social global impact of transport infrastructures]. *Ecología Política*, 31, 41-51.
- Bauzá van Slingerlandt, A. (2009) 'El Aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compresión espacio-temporal de la isla' [Palma de Mallorca Airport. The door that opens the islands' time-space compression process]. In Caravaca, I.; Fernández, V. & Silva, R. (dirs) *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. IX Coloquio de Geografía Urbana* [Cities, cultures and borders in a changing world. IX Colloquium on Urban Geography]. Seville: Regional Ministry for Public Works and Transport. 259-276.
- Díaz Orueta, F. & Fainstein, S. (2009) 'The new mega-projects. Genesis and impacts'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4), 759-767.
- Fainstein, S. (2009) 'Mega-projects in New York, London and Amsterdam'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4), 768-785.
- Fairclough, N.; Jessop, B. and Sayer, A. (2002) 'Critical realism and semiosis'. *Journal of Critical Realism*, 5 (1), 2-10.
- Flyvbjerg, B. et al. (2003) *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Harvey, D. (1989) *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of capital. Towards a critical geography*. New York: Routledge.
- Harvey, D. (2003) *The new imperialism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2006) [1982] *The limits to capital*. London: Verso.
- Lund Hansen, A. (2006) *Space wars and the new urban imperialism*. Lund: Department of Social and Economic Geography, Lund University.

- Murray, I.; Blázquez, M. and Pons, A. (2008) 'La explosión turística en las Islas Baleares (1956-2000). Cambios de usos del suelo y metabolismo socioeconómico' [The tourist explosion in the Balearic Islands (1956-2000). Land use changes and socioeconomic metabolism]. In Garrabou, R. and Naredo, J.M. (eds) *El paisaje en perspectiva histórica. Formación y transformación del paisaje en el mundo mediterráneo* [Historical perspective on landscape. Landscape formation and transformation in the Mediterranean world]. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza. 351-376.
- Pratt, M. G. (2009) For the lack of a boilerplate: Tips on writing up (and reviewing) *qualitative research*. *Academy of Management Journal*, 52 (5), 856-862.
- Sayer, A. (2000) Realism and social science. London: SAGE.
- Silverman, D. (2005) *Doing qualitative research: a practical handbook*. London: SAGE.
- Silverman, D. (2007) *A very short, fairly interesting and reasonably cheap book about qualitative research*. London: SAGE.
- Sjöberg, K. (2011) *The ethnographic encounter. Fieldwork among the Ainu, the Lubicon Cree and Wall Street Brokers*. Lund: Sekel Bokförlag.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. & Rodríguez, A. (2002) 'Neoliberal urbanization in Europe: Large-Scale urban development projects and the new urban policy'. *Antipode*, 34, 543-577.
- Vives, S. (2008) 'Les implicacions socials de la lògica financera de l'habitatge. L'exemple de Palma' [Social implications of the housing finance logic. The case of Palma]. *Treballs de la SCdG*, 66, 75-99.

The production of tourist space

Exam Paper – *Exploring the Social: Critical Theory, Critical Thinking and Social Science*
 PhD Course, Fall 2011
 Alícia Bauzá van Slingerlandt, PhD Candidate
 Department of Human Geography, Lund University

Introduction

This paper attempts to develop the theoretical framework of my PhD research project, *Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca*. The two main purposes of the thesis are to analyze the role of transport mega-projects in the production of tourist space and the positioning of places in global tourism, and to analyze the social and environmental consequences of these mega-projects. The focus of the research is a succession of large-scale infrastructures (airport and two ports) that have radically changed the social and natural landscape of Mallorca (Spain) since 1950s, when the island took a lead in developing mass tourism. Mallorca remains one of Europe's main tourism destinations (Manera and Garau, 2005).¹

First, this research project is situated within critical approaches to tourism, highlighting the capitalistic nature of tourism activity. Then production of tourist space is analyzed, focusing on the role of large-scale transport infrastructure within the political economy of space. Transport mega-projects are then positioned within the context of neoliberal planning, emphasizing the power of its exceptionality to secure approval, development and legitimacy.

Critical approaches to geography of tourism

Environmental aspects are commonly considered of great significance in explaining the positioning of certain places within the global economy through tourism (Seguí and Servera, 2001). Critical tourism research suggests, however, that

¹ In 2009 it received over eight million tourists (CITTIB 2010), the service sector accounting for over 70% of GDP (IBESTAT 2010) and 80% of labour (OTIB 2010). In 2009 the Balearic Islands were the second region of destination of the 52,231,098 tourists that visited Spain in 2009 – the archipelago received 17.3% of these tourists (IET). (Update data)

environmental aspects are not *per se* sufficient to explain tourism development. Institutional and political economic dimensions also determine positioning in world tourism. Britton (1991: 475) argues that 'we need a theorization that explicitly recognizes and unveils, tourism as a predominantly capitalistically organized activity driven by the inherent and defining social dynamics of that system, with its attendant (related) production, social and ideological relations'.

Research on production of tourist destinations was approached from a more critical and systemic perspective for the first time in the 1970s. Two texts can be highlighted from this period, *Tourism: Blessing or Blight?* (Young 1973) and *Tourism: Passport to Development?* (de Kadt 1979). These studies analyzed advantages and disadvantages of tourism from the point of view of development studies. Some years later Britton (1982a; 1982b) introduced political economy to tourism research, stressing the significance of this field to position tourism within the capitalist system of accumulation (Mosedale 2011). A decade later Britton (1991: 451) noted that 'geographers working in the field have been reluctant to recognize explicitly the capitalistic nature of the phenomenon they are researching'. Drawing on the growing literature on political economy of space, Britton called for 'a move from mainly descriptive studies in the tradition of regional geography and spatial analysis towards a re-theorization of tourism geography through the integration of critical theory and political economy' (Mosedale 2011: 2). There have since been a number of efforts to pursue this line of research, e.g. Shaw and Williams (1994, 2002, 2004), Ioannides (1995; 2006), Ioannides and Debbage (1998), Mowforth and Munt (1998), Ateljevic (2000), Mosedale (2007). Nevertheless, there remains a lack of publications synthesizing research into the political economy of tourism (Mosedale 2011). My paper seeks to further research in this strand, focusing on the relevance of the large-scale transport infrastructure in the configuration of tourist destinations.

To situate tourism in capitalism Britton (1991) conceptualizes leisure – of which tourism is part – as 'free time' in opposition to 'work time'. This differentiation is a result of the transformation of labor into a commodity within capitalist societies. Individuals are subordinated to capital in their workplace and this leads to leisure activities acquiring more significance. In the context of an expanding and deepening commodity market those leisure activities are gradually organized and produced as a commodity. Here Britton draws on the critical theorists of the Frankfurt School – especially Adorno, Horkheimer and Marcuse – which coined the concept of the 'culture industry', and the idea that even (travel) experiences can be commodified. Thus 'capitalist relations of production are an integral part of our "free time"' (Britton 1991: 454). Also for Lefebvre, leisure cannot be separated from waged labor, the need for leisure and vacations seen as a fictitious manufactured need (Gotham and Krier 2008).²³

The commodification of travel experiences is accompanied by a commodification of space and place⁴:

² Gotham and Krier (2008) provide an interesting critical theory of consumer capitalism building on both the Situationist International 'society of the spectacle' and the Frankfurt School 'culture industry' critiques of leisure in capitalist society.

³ (Include Dant, 2003 here)

⁴ Tourist attractions are a good example of how tourism entails both social and geographic (material) aspects since 'they are sights and sites of significance to tourists' (Britton 1991: 463).

[T]he study of tourism assists us to recognise how the social meaning and materiality of space and place is created through the practice of tourism itself, and how these representations are then incorporated into the accumulation process (Britton 1991: 475).

Lefebvre (1976: 84) defined 'leisure space' as space that 'actively reproduces the relations of production, and therefore contributes to their maintenance and consolidation'. Leisure spaces commercialized at large-scale and planned at the global scale are the spatial projection of leisure becoming part of the social division of labor.

The production of tourist space

A social space cannot be adequately accounted for either by nature (climate, site) or by its previous history. ... Social space contains a great diversity of objects, both natural and social, including the networks and pathways which facilitate the exchange of material things and information. Such 'objects' are thus not only things but also relations (Lefebvre 1991: 77).

As an avenue of capital accumulation, tourism 'reflects the defining dynamics of capitalist society and assimilates place and territory into those dynamics' (Britton 1991: 466). Therefore the production of tourist space is subservient to the dominant mode of production and the role of leisure within the capitalist society:

A remarkable instance of the production of space on the basis of a difference internal to the dominant mode of production is supplied by the current transformation of the perimeter of the Mediterranean into a leisure-oriented space for industrialized Europe. As such ... this area has acquired a specific role in the social division of labor. ... The truth is that all this seemingly non-productive expense is planned with the greatest care: centralized, organized, hierarchized, symbolized and programmed to the nth degree, it serves the interests of the tour-operators, bankers and entrepreneurs of places such as London and Hamburg (Lefebvre 1991: 58-59).

Transport and tourism are inherently related since the latter entails the first.⁵ Consequently, transport infrastructure is a key element to analyze when studying the production of tourist space. Transport infrastructure, together with regeneration of waterfronts, recovery of old manufacturing and warehouse zones, and renovation of historic city districts, are one of the four categories in which the recent generation of mega-projects are manifested (Díaz Orueta and Fainstein, 2009: 761). They do so because they constitute costly⁶ and long-term implementation projects, require new construction or substantial extension of existing installations and entail land use transformation (Fainstein, 2009).

⁵ This is especially true with reference to air transport, where both sectors (tourism and air transport) have influenced each others evolution (Gámir & Ramos, 2002).

⁶ Flyvbjerg (2007: 578) considers 'large-infrastructure projects' as those which cost from around a hundred million to several billion dollars.

But transport infrastructure plays a double role constituting a 'sink' of investment capital in itself at the same time as it facilitates further investments, the fluid flow of capital over space requiring certain physical infrastructures to be fixed in space (Harvey, 2003). Through this double role, transport mega-projects constitute a spatio-temporal fix, a concept by which David Harvey refers to those investments where 'a certain portion of the total capital is literally fixed in and on the land in some physical form for a relatively long period of time' (physical 'fix') and which, at the same time, constitute a 'particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and/or geographical expansion' (metaphorical 'fix') (Harvey, 2003: 109, 115).

Geographical expansion is inherent to capitalist processes of capital accumulation. Re-organization of space to reduce the turnover time of capital is therefore fundamental to capitalist dynamics: overcoming spatial barriers requires time and money (Harvey, 1989; 2001; 2003; 2006b). Transport and communication infrastructures play a key role in satisfying this incessant drive to expand geographically:

Throughout capitalist history, technological innovations within this field [transport and communications industries] have dramatically altered the conditions of spatiality (the friction of distance) and generated all manner of instabilities within the space economy of capitalism. The reasons behind the tendency towards what Marx called 'the annihilation of space through time' have been laid out at length elsewhere and I see no point in repeating them here. But what can be derived theoretically [is that] the reduction in the cost and time of movement has proven a compelling necessity of a capitalist mode of production. The trend towards 'globalization' is inherent in this, and the evolution of the geographical landscape of capitalist activity is driven remorselessly by round after round of time-space compression (Harvey 2003: 98; note omitted).

Hence transport mega-projects not only involve long-term investment but furthermore facilitate geographical expansion through time-space compression, opening up spaces for new potential uses and investment opportunities. Time-space compression is understood not only as reduction of relative distance in terms of travel distance, but especially as positioning within the global economy.

Paradoxically, however, the collapse of spatial barriers results in a greater sensibility of capital to the specific characteristics of different places. The possibility to broaden the array of accessible locations diversifies the possibilities of economic exploitation.

But this then raises another dimension to the changing role of spatiality in contemporary society. If capitalists become increasingly sensitive to the spatially differentiated qualities of which the world's geography is composed, then it is possible for the peoples and powers that command those spaces to alter them in such a way as to be more rather than less attractive to highly mobile capital. ... The result has been the production of fragmentation, insecurity, and ephemeral uneven development within a highly unified global space economy of capital flows (Harvey, 1989: 293-6).

Financialisation of the economy, and especially financialisation of the built environment, have intensified these processes of space fragmentation and uneven geographical development.

Financialisation of built environments

The realization of surplus value has, so to speak, been 'deterritorialized' (Lefebvre 1991: 347).

As mentioned in the previous section, transport infrastructure embodies a paradox. It is fixed capital whose fixity is necessary to facilitate the fluidity and movement of capital:

There are, for example, a variety of forms of fixed capital – physical infrastructures such as docks and harbours, transport systems and so on – which are relatively large-scale and which need to be produced early on in the history of capitalist development (Harvey 1982: 226).

This fixity entails a risk since over-investment in the built environment can lead to devaluations of these assets (Harvey 2003). Therefore, the state has traditionally been accountable for the provision and management of transport infrastructure. Recently, however, this form of fixed capital has become a liquid asset through financialisation, paralleling similar processes in property markets (Torrance 2008).

The appeal of infrastructure as a financial product relies on its long-term stable returns – the same reason that in other contexts makes it an unattractive investment – and the diversification they offer in terms of decreasing risk of a portfolio and mitigation of market volatility (Torrance 2006). Infrastructure cannot be detached from its geographical location. Its spatial particularities represent opportunities in economic terms. Swyngedouw (1998) claims global finance is a geographical project, since the global order relies inevitably on specific places and their defining features. Money flows from one place to another. The differences between those places – e.g. national economic regulations and policies, specificities of local finance centers, etc. – determine to a large extent the direction and magnitude of these flows. Thus, financialisation does not imply the end of geography as announced by Richard O'Brien (1992).

However, since 'easy entrance and easy exit are essential to fluidity' (Clark and Lund Hansen 2000: 423), and as finance incessantly seeks potential opportunities for profitable investment, fixed assets like infrastructure have experienced a process of gradual detachment between their physical location and the location of buyers and sellers of these assets. The availability of specialist information has been key for this detachment process. This information is mainly the result of the establishment of trust relationships among networks of geographically distant partners. In other words, 'relational proximity' prevails over 'spatial proximity', allowing traditionally opaque financial products – among which transport infrastructure – to become translucent (Torrance 2006). This draws on Clark and O'Connor's (1997)⁷ distinction

⁷ Review this citation.

between opaque, translucent and transparent products. The first refers to those financial products where the scope of the market is mainly local and specialist information is of high relevance for the investment to be profitable. The latter refers to those financial products where the scope of the market is global and with a lower informational content. Translucent financial products are situated between those two poles (Clark and Lund Hansen 2000; Lund Hansen 2006).

Financialisation facilitates to some extent the 'deterritorialization' of fixed assets such as transport infrastructure. It could be argued that financialisation, like technological innovations in transport, triggers new rounds of time-space compression, making it easier for investments in fixed capital to flow 'like mercury' (Clark 2005).⁸ As noted before, financialisation of built environments reinforces fragmentation of space and intensifies uneven geographical development. Investments affecting the growth and development of the built environment have become geographically more far-reaching. The disconnection between investors and the territories where fixed capital is materialized leads to urban developments that do not always meet local needs and fail to take into account the particularities of place.

Thus, not only are we far away from the end of geography (O'Brien 1992) because of the relevance that particularities of place continue to have for financial flows. Moreover, since the flows of infrastructure assets are at some point materialized in space, they determine the resulting geographical landscape.

Commodification of space and place

Power aspires to control space in its entirety, so it maintains it in a 'disjointed unity', as at once fragmentary and homogeneous: it divides and rules (Lefebvre 1991: 388).

One of the particularities of the production of space within a capitalist mode of production is what Lefebvre (1991) sees as the principal contradiction of abstract space. On the one hand, capitalism tends to consider space at a global scale and to use homogenizing representations.⁹ On the other hand, in order to meet 'the demands of the division of labour and of the division of needs and functions' (Lefebvre 1991: 355), space is fragmented through multiple processes. Of these processes, one of the most significant is the division and selling of space in lots, i.e. the construction and allocation of property rights.¹⁰

The assignment of property rights is tightly related to the commodification of space. According to Don Mitchell (2007), within advanced capitalist societies places should be analyzed as properties rather than as spaces. Property has to be understood both as

⁸ One of the main points of Clark's metaphor of money flowing like mercury within the global finance system is that the 'process of collection and distribution [of financial money] takes place within well-defined networks; the efficiency of such networks is a crucial determinate of the cost of money management' (2005: 105). This in analogy of mercury, which tends to flow following the streamlets of even the apparently smooth surfaces. Thus the metaphor applies especially well to infrastructure assets given its strong dependence on specialist information networks (Torrance 2006) (review).

⁹ Maybe here I could introduce something from Calhoun (1995) with regards to the abolishment of distinctions and differences (look in Lefebvre 1991: 355).

¹⁰ Review this aspect.

a place (a thing) and a social relationship beyond its physical boundaries. In this way it is possible to grasp the complexity of the relationship between policy (law) and place.

Blomley (2010) considers property to consist of cuts and flows. Cuts are the drawing of boundaries (both material and metaphorical) that create discrete, legible and actionable objects or units. But these cuts are imposed upon space, which is 'not a container but rather is contained in networks' (Blomley 2010: 205). Space is produced through continuously flowing processes. The 'permanence' the cuts seek is therefore challenged by those flows. However, focusing on this fragility of spaces of property:

is to overlook the ways such 'cuts' organize and constitute the world in particular ways, becoming stabilized and sedimented, thus rendering durable and visible the social relations and exclusions constituted through property. The 'power' of such configurations reflects partly their reliance upon the apparent passivity of space (imagined as the dead and the inert) such that it is not power that appears to be at work, but the space itself (Blomley 2010: 207).

Therefore property itself is a process that participates significantly in the production of space and its commodification.

Commodification of space and place is a central issue in tourism. Depending on whether the place can be directly owned¹¹ – i.e. commercial property rights are transferred –, commodification can take one form or another. When it is not possible to directly and privately appropriate a place¹², its attributes or the related experience are included in a commodity that can be sold (e.g. a tour or the location of a hotel close to a significant tourist attraction).¹³ In both forms 'places provide opportunities for the generation of rents by virtue of their special qualities and status and the captured proprietary assets that flow from them' (Britton 1991: 462).

This distinction can be useful as a starting point to explain the difference between what I consider a more metaphoric commodification and a more material/physical kind of commodification. Within tourism research, the cultural turn – which emerged shortly after critical theory and political economy started to be embraced in the field – has influenced especially analyses of consumption. It was argued that the political economy approach had focused mainly on production and distribution (Mosedale 2011). This has led tourism studies to try to overcome the 'production/consumption' dichotomy and present conceptualizations of tourism that grasp the close links between both processes (see for example Ateljevic 2000). In this sense, the increasing importance of signs and symbols within the consumption sphere has been stressed (DANT, 2003). When commodification of place and space is addressed in tourism studies, the underlying idea is that places – i.e. their landscape, their cultural heritage, etc. – are produced, distributed and consumed as any other commodity. This process of commodification has a metaphorical and a material aspect. On the one hand, what is produced and consumed are symbols and signs related to that particular place. On the other hand, these symbols and signs rely on material objects (a beach, a monument, ...) including also a whole set of infrastructures (transport, energy supply,...) and facilities (accommodation,...) that are needed to support the consumption of the place.¹⁴

¹¹ Review this aspect.

¹² Review this aspect.

¹³ In this second form spatial proximity can be important (Britton 1991).

¹⁴ Introduce here Ioannides & Debbage (1998) and Urry (1990).

The exceptional power of transport mega-projects

According to Baeten (2011) there has been reluctance within contemporary planning theory and practice to analyze the development of the field as a result of neoliberalism [the original quote says as follows: planning theory has thus far largely shied away from adopting neoliberalism as an analytical concept to make sense of contemporary city building]. This has been facilitated by the apparent contradiction between planning and neoliberalism: neoliberalism/the latter aimed, in a first instance, to be 'freed' from state planning restrictions. Nevertheless, Baeten (following partly on Leitner et al. 2007) points out how neoliberalism has gone from this rolling back the state ideology to the market principle ruling the state, the society and the individual. This entails a change of attitude towards the city. Urban planning has to adapt to the neoliberal ideology of global competition between cities and regions. Rather than fulfilling, in the first place, the social needs of all citizens, the ambition of urban planning now is to plan a built environment that attracts investors, the entrepreneurial citizen.¹⁵ In this sense, a main feature of neoliberal planning is that the comprehensive Plan has largely been superseded by the large and symbolic Project. The latter is supposedly more flexible and meets better (and faster) the demands of the highly competitive city market (Swyngedouw et al. 2002):

'Essentially fragmented, this form of intervention goes hand in hand with an eclectic planning style where attention to design, detail, morphology, and aesthetics is paramount. The emblematic Project captures a segment of the city and turns it into the symbol of the new restructured/revitalized metropolis cast with a powerful image of innovation, creativity, and success' (Swyngedouw et al. 2002: 562).

Thus in the present neoliberal economic context, large-scale projects are 'the material expression of a developmental logic that views mega-projects and place-marketing as means for generating future growth and for waging a competitive struggle to attract investment capital' (Swyngedouw et al., 2002: 546).

Graham and Marvin (2001) talk about 'splintering urbanism' and this can be related to the networks of superplaces and subplaces (Baeten 2011).

Rodríguez and López (2011: 55) argue that within the context of urban entrepreneurialism, 'once private investors have been attracted, public policies usually aim to take on a large part of the costs of fixed capital not to impede the potential mobility of this private capital'.

'The economic then becomes the production and circulation of signs, which are closely linked to the cultural. Sign-value is usually conferred to material objects by way of 'branding'.¹⁶

¹⁵ The architectural and promotion layouts of those projects usually portray the expected representational spaces. Those documents are a good example of how the tactics of abstraction strive to dominate the lived space (Lefebvre 1991).

¹⁶ Question of reification: look into Gotham and Krier 2008: 162-63; 172. Quote by Lefebvre (1991: 57) that can be of interest when talking about consensus: 'Abstract space, the space of the bourgeoisie and of capitalism, bound up as it is with exchange (of goods and commodities, as of written and spoken words, etc.) depends on consensus more than any space before it'. Quote from Britton (1991: 463-4) which can be related to consensus: 'The process by which such recognition [of tourist attractions] – this 'miracle of consensus' – occurs again extends far beyond the commercial domain of the tourism production system in any economic sense. According to Mac Cannell (1976, pages 42-45) a set of institutional mechanisms combine to create "sight sacralisation" and a corresponding "ritual attitude" by tourists. Many of these institutional mechanisms will be capitalistic in nature, but they are not necessarily so. Nonetheless, MacCannell's analysis is suggestive of the means by which attractions are created by, or otherwise captured and assimilated into, capitalist production'.

References

- Amer, J. (2006) *Turisme i política. L'empresariat hotelier de Mallorca*. Palma: Documenta Balear.
- Ateljevik, I. (2000) 'Circuits of tourism: stepping beyond the 'production/consumption' dichotomy'. *Tourist Geographies*, 2, 4, 369-388.
- Baeten, G. (2011a) 'Normalising neoliberal planning: The case of Malmö, Sweden'. In Tasan-Kok, T. and Baeten, G. (eds) *Contradictions of neoliberal planning: Cities, policies and politics*. Berlin: Springer. 21-42.
- Baeten, G. (2011b) 'Building public spaces in neoliberal times'. Lecture (03/21), *Encountering Public Space-PhD Course*. Malmö University.
- Bianchi, R. V. (2011) 'Tourism, capitalism and Marxist political economy'. In Mosedale (ed) *Political economy of tourism: A critical perspective*. London & New York: Routledge.
- Britton, S. G. (1982a) 'International tourism and multinational corporations in the Pacific: the case of Fiji'. In Taylor, M. and Thrift, N. (eds) *The geography of multinationals*. Andover: Croom Helm. 252-274.
- Britton, S. G. (1982b) 'The political economy of tourism in the Third World'. *Annals of Tourism Research*, 9, 331-359.
- Britton, S. G. (1991) 'Tourism, capital and place: Towards a critical geography of tourism'. *Environmental and Planning D: Society and Space*, 9, 451-478.
- Calham, C. (1995 [1994]). *Critical social theory: culture, history and the politics of difference*. Oxford: Blackwell.
- CITTIB-Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (2010) *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2009* [Tourism in the Balearic Islands. Figures 2009]. Palma: Conselleria de Turisme (<http://www.caib.es>)
- CITTIB-Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (2006) *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2005* [Tourism in the Balearic Islands. Figures 2005]. Palma: Conselleria de Turisme (<http://www.caib.es>)
- Clark, E. and Lund Hansen, A. (2000) 'Globalization of a commercial property market: the case of Copenhagen'. *Geoforum*, 31 (4), 467-475.
- Clark, G.L. (2005) 'Money flows like mercury: The geography of global finance'. *Geografiska Annaler B*, 87 (2), 99-112.
- Clark, G. and O'Connor, K. (1997) 'The informational content of financial products and the spatial structure of the global finance industry. In Cox, K. (ed) *Spaces of globalization*. New York: Guilford. 89-114.
- de Kadt, E. (ed) (1979) *Tourism: Passport to development? Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries*. New York: Oxford University Press.
- Dant, T. (2003). *Critical social theory: culture, society and critique*. London: Sage.
- Díaz Orueta, F. and Fainstein, S. (2009) 'The new mega-projects. Genesis and impacts'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4), 759-767.
- Fainstein, S. (2009) 'Mega-projects in New York, London and Amsterdam'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4), 768-785.
- Flyvbjerg, B. (2007) 'Policy and planning for large-infrastructure projects: problems, causes, cures'. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34, 578-597.
- Gámir, A. & Ramos, D. (2002) *Transporte aéreo y territorio* [Air transport and territory]. Barcelona: Ariel

- Gotham, K. F. and Krier, D. A. (2008) 'From the cultur industry to the society of the spectacle: Critical theory and the situationist international'. *Current Perspectives in Social Theory*, 25, 155-192.
- Harvey, D. (1989) *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of capital. Towards a critical geography*. New York: Routledge.
- Harvey, D. (2003) *The new imperialism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2006a) 'The political economy of public space'. In Low, S. and Smith, N. (eds) *The politics of public space*. New York & London: Routledge. 17-34.
- Harvey, D. (2006b) [1982] *The limits to capital*. London: Verso.
- IBESTAT-Institut d'Estadística de les Illes Balears (2010) *Les Illes Balears en xifres 2009* [The Balearic Islands in figures 2009]. Palma: IBESTAT. (<http://ibestat.caib.es/>)
- IET-Instituto de Estudios Turísticos [Institute for Tourist Studies]: www.iet.tourspain.es (accessed March 2010).
- Ioannides, D. (1995) 'Strengthening the ties between tourism and economic geography: a theoretical agenda'. *Professional Geographer*, 47, 49-60.
- Ioannides, D. (2006) 'Commentary: the economic geography of the tourist industry: ten years of progress in research and an agenda for the future'. *Tourism Geographies*, 8, 76-86.
- Ioannides, D. and Debbage, K. (eds) (1998) *The economic geography of the tourist industry: a supply side analysis*. London: Routledge.
- Lefebvre, H. (1976 [1973]) *The survival of capitalism: Reproduction and relations of production*. London: Allison and Busby.
- Lefebvre, H. (1991) [1974] *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Leitner, H.; Sheppard, E. S.; Sziarto, K. and Maringanti, A. (2007) 'Contesting urban futures: Decentring neoliberalism. In Leitner, H.; Peck, J. and Sheppard, E. S. (eds) *Contesting neoliberalism. Urban frontiers*. New York: Guildford. 1-26.
- Lund Hansen, A. (2006) *Space wars and the new urban imperialism*. Lund: Department of Social and Economic Geography, Lund University.
- Manera, C. i Garau, J. (2005) "El turismo de masas en el mediterráneo (1987-2002): una oportunidad de crecimiento" a Nadal, J. i Parego, A. (coords) *Mediterráneo e historia económica*. Monográfico de la revista *Mediterráneo Económico* núm.7, p.390-415.
- Mitchell, D. and Staeheli, L. A. (2007) 'Turning social relations into space: Property, law and the Plaza of Santa Fe, New Mexico'. *Landscape Research*, 30 (3), 361-378.
- Mosedale, J. (2011) 'Thinking outside the box. Alternative political economies in tourism'. In Mosedale, J. (ed) *Political economy of tourism: A critical perspective*. London & New York: Routledge.
- Mowforth, M. and Munt, I. (1998) *Tourism and sustainability: new tourism in the Third World*. London: Routledge.
- Murray, I. (2005) 'El pisotón ecológico (y empresarial) en las Islas Baleares' [The environmental (and business) stamp of the Balearic Islands]. *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, 6(2), 123-166.
- O'Brien, R. (1992) *Global financial integration: The end of geography*. London: Royal Institute of International Affairs.
- Oosterlynck, S. and Swyngedouw, E. (2010) 'Noise reduction: The post-political quandary of night flights at Brussels airport'. *Environmental and Planning A*, 42 (7), 1577-1594.

- OTIB-Observatori del Treball de les Illes Balears [Observatory on Labour of the Islands]: www.caib.es (accessed March 2010).
- Rodríguez, E. and López, I. (2011) 'Circuitos secundarios de acumulación y competitividad territorial' [Secondary circuits of accumulation and territorial competitiveness]. *Viento Sur*, 166, 49-57.
- Seguí, M. and Servera, J. (2001) 'La vocación turística del territorio' [The tourist vocation of territory]. In Barrado, D. and Calabuig, J. (eds) *Geografía mundial del turismo* [World geography of tourism]. Madrid: Síntesis. 61-87.
- Shaw, G. and Williams, A.M. (1994) *Critical issues in tourism. A geographical perspective*. Oxford: Blackwell.
- Shaw, G. and Williams, A.M. (2002) *Critical issues in tourism. A geographical perspective*. 2nd edition. Oxford: Blackwell.
- Shaw, G. and Williams, A.M. (2004) *Tourism and tourism spaces*. London: Sage.
- Swyngedouw, E. (1998) 'Produciendo futuros. Los flujos financieros en la economía global' [Producing futures. Finance flows in the global economy]. *Ekonomiaz*, 41, 90-117.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. and Rodríguez, A. (2002) 'Neoliberal urbanization in Europe: Large-Scale urban development projects and the new urban policy'. *Antipode*, 34, 543-577.
- Torrance, M. I. (2006) 'The rise of a global infrastructure market through relational investing: unraveling the web of financial flows into urban geographies'. School of Geography and the Environment Working Paper Series. WPG 06-17. Oxford: 1-41.
- Torrance, M. I. (2008) 'Forging glocal governance? Urban infrastructures as networked financial products'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (1), 1-21.
- Urry, J. (1990) *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary society*. London: Sage.
- Utrilla Navarro, L. (2002) *Las puertas del cielo. Historia de los aeropuertos de la isla de Mallorca* [Heaven's doors. History of Mallorca island airports]. Palma: AENA.
- Valdivielso, J. (2001) 'Poder y hegemonía en la batalla de la ecotasa' [Power and hegemony in the ecotax battle]. In Valdivielso, J. (comp.) *¿A qué llamamos ECOTASA?* [What do we call ECOTAX?]. Palma: Monograma Editores. 9-40.
- WTO-World Tourism Organization: www.unwto.org (accessed April 2010).
- Young, G. (1973) *Tourism: Blessing or blight?* Harmondsworth: Penguin.

Planning of transport mega-projects on Mallorca: the power of tourism and scale

Exam Paper – Nordic Geographers Meeting 2011
Conceptualising Power and Space in Planning Theory and Practice
'Spatialisations reaching into everyday life'
Alicia Bauzá van Slingerlandt, PhD Candidate Dep. of Human Geography, Lund Univ.

Conceptualising Power and Space in Planning Theory and Practice

By Anne Jensen, Henrik Gutzon Larsen & Tim Richardson

Relationships between space and power receive increasing attention within the field of geography, targeting power dimensions of space and spatiality at different scales. Meanwhile, although planning theory has concentrated quite extensively on questions of power, and also on questions of space, there is less work that has brought these threads together into a focus on the nature of power/space relations in planning. In this session we aim to establish an open dialogue on conceptualisations of power and space in planning theory and practice in and across the fields of planning and geography.

This can for example involve questions concerning the production and transformation of borders and territories, the constitution and meaning of place, perceptions and representations of spaces and mobilities, and the significance of historicity and context in theory and empirical analyses. Further, a focus on space and power in the shaping and planning of society may entail normative questions relating to issues such as sustainability, social (in)equality and justice.

Abstract

The recent generation of mega-projects is considered a key element in the positioning of places on the global economic map. Among these large-scale projects, transport infrastructures play a double role. The construction of infrastructure of this kind constitutes a 'sink' of investment capital in itself, but at the same time it facilitates further investments and capital flows since the fluid movement of capital requires certain physical infrastructures to be fixed in space (Harvey, 2003).

This paper aims to situate recent transport mega-projects within the context

of planning theory and practice where the *Plan* has been superseded by the *Project*, leading to significant restructuration in this field (Swyngedouw, Moulaert & Rodríguez, 2002). The focus is the island of Mallorca, one of Europe's first tourism destinations. The development of both the airport and its two ports has played a major role in the production of this tourist space. Through analyzing its most recent enlargement projects I make two arguments. First, the construction of socio-political consensus on tourism as key sector has permitted the generalized acceptance of mega-projects for the benefit of the political and business elites. Second, the magnitude of these infrastructures – planned and 'imposed' at national scale – determine planning at regional scale, interfering with certain attempts towards sustainability.

Keywords: transport mega-projects, production of space, tourism, inter-scalar planning conflicts.

Introduction

The physical building of public space is a complex process and has far reaching consequences:

'There is [...] an intriguing mix of sociogeographical perceptions, expectations, and material conditions at work that need to be unpacked if we are to think more cogently about how urban design in general, and the shaping of urban public space in particular, might influence politics in the public sphere' (Harvey 2006a: 18).

Therefore, to fully understand the elements at work in the process of urban public space production, an inter-scalar analysis is necessary. This paper attempts to analyse the role of transport infrastructure as key elements in the creation of urban space within the neoliberal planning context. The focus is on regional and global processes that ultimately affect urban public spaces.

First, a brief overview of the PhD research project this paper draws on is outlined. Second, the transport mega-projects are situated within the context of neoliberal planning. Third, these large-scale projects are analysed as spatio-temporal fixes facilitating processes of time-space compression. Finally, the case of Mallorca airport and its role in the production of the island as a tourist destination is presented.

Brief overview of the PhD research project

The two main purposes of my PhD research project, *Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca*, are to analyze the role of transport mega-projects in the production of tourist space and the positioning of places in global tourism, and to analyze the social and environmental consequences of these mega-projects. The focus of the research is a succession of large-scale infrastructures (airport, ports and road network) that have radically changed the social and natural landscape of Mallorca (Spain) since the 1950s.

Mallorca is the largest of the four islands forming the Balearic archipelago, located in the Western Mediterranean basin, between the Iberian Peninsula and the islands of Corsica and Sardinia. In 2009 it received over eight million tourists (CITTIB, 2010), the service sector accounting for over 70% of GDP (IBESTAT 2010) and 80% of labour (OTIB, 2010). In 2009 the Balearic Islands were the second region of destination of the 52,231,098 tourists that visited Spain – the archipelago received 17.3% of these tourists (IET).¹

Even though the large-scale transport infrastructures to be analyzed are the airport, two ports and the road network, in this paper the focus will be the airport, the first infrastructure I have started to work on. However, a great part of the discussion applies to transport infrastructures broadly.

Neoliberal planning: From Plan to (Mega) Project

According to Baeten (forthcoming) contemporary planning theory and practice has tried to avoid being analyzed through the lens of neoliberalism. This has been facilitated by the apparent contradiction between both concepts: neoliberalism aimed, in a first instance, to be 'freed' from state planning restrictions. Nevertheless, the author (following partly on Leitner et al. 2007) points out how neoliberalism has gone from this rolling back the state ideology to a perversion of the state, the society and the individual with the market principle. This entails a change of attitude towards, among others, the city. Urban planning has to meet the neoliberal targets of global competition between cities and regions. Rather than fulfilling, in the first place, the social needs of all citizens, the ambition of urban planning now is to plan a built environment that attracts investors, the entrepreneurial citizen.² In this sense, a main feature of this neoliberal planning is that the comprehensive Plan has largely been superseded by the large and symbolic Project. The second is supposedly more flexible and meets better (and faster) the demands of the high competing city market (Swyngedouw et al. 2002):

Essentially fragmented, this form of intervention goes hand in hand with an eclectic planning style where attention to design, detail, morphology, and aesthetics is paramount. The emblematic Project captures a segment of the city and turns it into the symbol of the new restructured/revitalized metropolis cast with a powerful image of innovation, creativity, and success (Swyngedouw et al. 2002: 562)

Thus in the present neoliberal economic context, large-scale projects are 'the material expression of a developmental logic that views mega-projects and place-marketing as means for generating future growth and for waging a competitive struggle to attract investment capital (Swyngedouw et al., 2002: 546).

¹ No separate data for each island is available. The first region of tourist destination, Catalunya, received 24.45% tourists (IET). For comparison, in 2005 Greece received 14.3 million tourists (WTO) and the Balearic Islands 11.6 million (CITTIB, 2006). This means a density of 108.4 tourists/km² and 2,332.5 tourists/km² respectively.

² The architectural and promotional layouts of those projects usually portray the expected representational spaces. Those documents are a good example of how the tactics of abstraction try to dominate the lived space (Lefebvre, 1991).

Transport infrastructure, together with regeneration of waterfronts, recovery of old manufacturing and warehouse zones, and renovation of historic city districts, are one of the four categories in which the recent generation of mega-projects are manifested (Díaz Orueta & Fainstein, 2009: 761). They do so because they constitute costly³ and long-term implementation projects, require new construction or substantial extension of existing installations and entail land use transformation (Fainstein, 2009).

But transport infrastructure plays a double role because besides constituting a 'sink' of investment capital in itself, at the same time it facilitates further investments since the fluid movement of capital flows over space requires certain physical infrastructures to be fixed in space (Harvey, 2003).

Transport mega-projects: spatio-temporal fixes facilitating time-space compression

Due to this double role, transport mega-projects constitute a spatio-temporal fix, a concept by which David Harvey refers to those investments where 'a certain portion of the total capital is literally fixed in and on the land in some physical form for a relatively long period of time' – physical 'fix' –and which, at the same time, constitute a 'particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and/or geographical expansion' – metaphorical 'fix' – (Harvey, 2003: 109, 115).⁴

Geographical expansion is inherent to capitalist processes of capital accumulation. Re-organization of space to reduce the turnover time of capital is therefore fundamental to capitalist dynamics: overcoming spatial barriers requires time and money (Harvey, 1989; 2001; 2003; 2006b). Transport and communication infrastructures play a key role in satisfying this incessant drive to expand geographically:

'Throughout capitalist history, technological innovations within this field [transport and communications industries] have dramatically altered the conditions of spatiality (the friction of distance) and generated all manner of instabilities within the space economy of capitalism. The reasons behind the tendency towards what Marx called 'the annihilation of space through time' have been laid out at length elsewhere and I see no point in repeating them here. But what can be derived theoretically [is that] the reduction in the cost and time of movement has proven a compelling necessity of a capitalist mode of production. The trend towards 'globalization' is inherent in this, and the evolution of the geographical landscape of capitalist activity is driven remorselessly by round after round of time-space compression' (Harvey 2003: 98; note omitted).

Hence transport mega-projects not only involve long-term investment but furthermore facilitate geographical expansion through time-space compression,

³ Flyvbjerg (2007: 578) considers 'large-infrastructure projects' the projects which costs from around a hundred million to several billion dollars.

⁴ Further discussion on the spatio-temporal fix with regards to financial urbanism and the transformation of the built environment from 'fixed' to 'liquid' assets (Baeten, 2011, oral communication) is needed.

opening up spaces for new potential uses and investment opportunities. Time-space compression is understood not only as reduction of relative distance in terms of travel distance, but especially as positioning within the global economy.

Paradoxically, however, the collapse of spatial barriers results in a greater sensibility of capital to the specific characteristics of different places. The possibility to broaden the array of accessible locations diversifies the possibilities of economic exploitation.

'But this then raises another dimension to the changing role of spatiality in contemporary society. If capitalists become increasingly sensitive to the spatially differentiated qualities of which the world's geography is composed, then it is possible for the peoples and powers that command those spaces to alter them in such a way as to be more rather than less attractive to highly mobile capital. [...] The result has been the production of fragmentation, insecurity, and ephemeral uneven development within a highly unified global space economy of capital flows' (Harvey, 1989: 293-6).

Baeten (forthcoming) conceptualizes this uneven development and its relation with transport infrastructure in his analysis of the Hyllie urban development project in Malmö (Sweden). He identifies coexisting networks of 'superplaces' and 'subplaces'. The first are 'a combination of new places for elite consumption and housing, new prime office locations, elite playgrounds and gentrifying parts of the inner city' (Baeten forthcoming: 14).⁵ This city-region scale network is supported by large transport connections. Simultaneously a network of 'subplaces' is generated in-between and underneath those 'superplaces'. This network is formed by the parts of cities and regions that are not connected to this transport corridors, but provide the 'superplaces' with precarious low paid labour – i.e. people and activities that are unwanted but needed at the same time (Baeten forthcoming).⁶

At a planetary scale, transport infrastructure – especially airports – connect these different city-region networks into a global network of what could then be called 'supercities' and 'superregions', generating equivalent networks of 'subcities' and 'subregions'.

The production of Mallorca as a tourist destination: the role of the airport

In the late 1950s Franco's regime implemented an Economic Stabilization Plan which aimed at liberalizing foreign trade and encouraging foreign investment. Tourism was seen as a way to bring in the very much needed foreign exchange (Viñas et al. 1979). As a consequence, investments in air transport infrastructures were made in those areas of Spain that had already received important flows of tourists since the ending of the Second World War: the Canary Islands, mainland's south-eastern coastline and the Balearic Islands (Utrilla Navarro 2002; Buades 2004).

⁵ Quoted from a draft.

⁶ The interaction between 'superplaces' and 'subplaces' could probably be conceptualized with Mustafa Dikeç's interpretation of the Möbius strip (Dikeç, 2011, oral communication).

In Mallorca this entailed the construction of a new airport due to the difficulties for future enlargements of the existing one. This project had great support from local authorities and the tourist sector (Rullan, 1997; Buades, 2004). With the opening of the infrastructure in 1960, the island was ready to take the turn towards mass tourism thus initiating a first⁷ round of time-space compression.

By the end of the 1980s tourism was influenced by the crisis in the Fordist accumulation regime (Harvey, 1989). A debate emerged within the tourist sector and the government around the need to guarantee Mallorca's position as a tourist destination within the new flexible accumulation regime (Amer, 2006). This resulted in the reorientation of the tourist model towards quality – residential – tourism in opposition to mass tourism. The strategy to promote residential tourism entailed urban renewal processes in the main tourist spots along the coast; production of new tourist spaces in zones of the island – inland, rural and natural areas – that had previously attracted little tourism development (Mateu, 2003); and significant investment in infrastructures for supply of energy, water and transport (Rullan, 2007).

As a consequence the airport underwent an important transformation between 1993 and 1997. The main work was the construction of a new terminal. This building covers 25 additional hectares, can accommodate 12,000 passengers/hour, has 204 check-in desks, 64 jetways planned and car parking for over 5,000 vehicles. Cost of the whole enlargement project amounted up to 240 millions € – of which 75% was EU funded (Revista de Obras Públicas 1999; Utrilla Navarro 2002; Seguí Pons et al. 2004; AENA 2006). Thus paradoxically, although the questioning of mass tourism, the inauguration of the 'new' airport in April 1997 opened the possibility for passenger arrivals to almost double.⁸

The airport's opening coincided with the third phase of the European air transport liberalization programme. Two of the main outcomes of this process have been the development of hub & spoke networks and the rise of low-cost carriers (Gámir & Ramos, 2002).

In this context, in 1998 several German airlines established Mallorca airport as the hub of their radial networks connecting different North European cities with the Spanish mainland, Portugal and North Africa (Martínez Reynés, 2002; AENA, 2006). The most outstanding case regarding this hub function is that of Air Berlin, which established that year daily flights between Mallorca and five German airports (*Mallorca Shuttle*) and is since 2002 the leading carrier in terms of passengers' statistics (AENA). At present it operates over 300 weekly flights connecting Mallorca directly to 19 different destinations in Germany, around 90 weekly flights to other European cities and more than 100 weekly flights to 15 Spanish airports (Air Berlin).⁹

The large-scale enlargement triggered a second¹⁰ round of time-space compression. Thus new airport both permitted further growth of mass tourism flows and facilitated new flows of residential tourism.

⁷ (Revisar)

⁸ At present Mallorca airport is Spain's third airport – after Madrid and Barcelona –, and Europe's 13th airport as regards number of passengers (AENA, 2009). It is the tourist's main entrance: from the 8.5 millions of tourists arrived in 2009, 98% arrived by air (CITTIB, 2010).

⁹ At present it operates over 300 weekly flights connecting Mallorca directly to 19 different destinations in Germany, around 90 weekly flights to other European cities and more than 100 weekly flights to 15 Spanish airports (Air Berlin).

¹⁰ (Revisar)

Effects on the built environment

Residential tourism is closely related to the third real estate boom Spain experienced in the late 1990s¹¹ since the foreign demand of second homes was one of the main triggers of this process. The introduction of the Euro in 1999 entailed an acceleration of European Foreign Direct Investment capital flows into the Spanish real estate sector – which grew at an annual rate of 9.75% between 1993 and 2007 (Spanish Ministry of Industry, Tourism and Trade 2007 in Vives, 2008).

This increase in real estate investment and new housing construction is closely correlated to the inflation of housing market price. The latter has experienced an annual 12.9% increase since the introduction of the Euro in 1999 and reaching an average price in the archipelago of 2,199 €/m² in 2006. This price is above the national average (1,760.3 €/m²) and the fourth highest in Spain – after Madrid (2,911.9 €/m²); Euskadi (2,777.2 €/m²) and Catalunya (2,256.6 €/m²) (Ministry of Housing).

According to the last population census available, in 2001 the empty units and second homes added up to 85,535 and 97,148 respectively in the Balearic Islands (INE 2001 in Vives 2008). Therefore, the housing development experienced since the late 1990s has been related/directed to real estate speculation rather than to improve housing access¹². Difficulties for the population to access affordable housing have arisen as a result (Vives, 2008).

As mentioned earlier, the investment in real estate properties has affected new spaces of the islands. This has entailed an important increase of artificial surface, especially urban areas but also quarries associated with construction and transport infrastructures – the latter including the airport –. The golf courses are also worth mentioning, since golf is a leisure activity strongly linked to quality tourism and which – besides needing great amounts of water, a rather scarce resource in Mallorca – is always accompanied by residential developments.¹³

These processes have resulted in the commodification of the whole space of the island. While mass tourism is spatially concentrated in several spots along the coast, residential tourism has spread tourist activity to the whole island space. The boundary between tourist and non-tourist space is blurred. This has had diverse consequences on the public space of the island – e.g. the closing of public walkways that cross privately owned estates and appropriation of squares and streets by tourist oriented business – which deserve closer analysis.

Socio-political consensus on tourism

Neoliberal planning is furthermore characterized by points to authoritarian top-down forms of planning and significant reduction of debate (Guy Baeten forthcoming). In the case of Mallorca airport, the main local environmental group

¹¹ The first started in the 1960s and ended in the early 1970s. The second one started in the mid 1980s and ended in 1992 (Naredo, 2008). (Revisar)

¹² (Revisar)

¹³ Mine, dump and construction sites occupy around 815 hectares, the airport around 116 ha and the golf courses around 1,585 ha (Murray et al., 2008).

(GOB - *Balearic Group of Ornithology and Defence of Nature*) – which since 1973 has played a crucial role in the preservation of the islands' environment, large-scale urban developments being at the core of their battles – did not launch a campaign against the airport until 2001, when the Master Plan of the airport currently in force was approved.¹⁴ One of the main reasons that could be argued to explain the generalized social acceptance of the continuous enlargement of this infrastructure is the existence of a socio-political consensus on tourism as key economic sector for the island. The different lobbies of the tourist sector have had a crucial role in the construction of this consensus, the creation of employment being the main argument (Amer 2002).¹⁵ In such a context those opposed to an initiative that is considered key for the development of the tourist sector could be portrayed as selfish with respect to the needs of the region (Cidell 2008).¹⁶ This situation is more pronounced in the present time of economic crisis.

To a certain extent tourism has led to a post-political model where it is broadly accepted that no alternative exists to a tourism-oriented economy. 'The political is reduced to managing and policing the local ecological 'externalities'. [...] No space is left for invoking ecological equality, that is, the equality of each and every one in their capacity of coshape democratically what kind of socio-ecological constellation is produced' (Oosterlynck & Swyngedouw, 2010: 1586).

Conclusions

Airports are kind of public spaces that reflect the great complexity of these spaces and therefore they can be analysed from different points of view and scales. The physical infrastructure in itself, with its hierarchized accessibility – depending on the status of traveller or visitor, as well as the purchasing power –¹⁷, offers a vast field of study. The privatization of air transport has led to a profit-oriented management of an earlier public service (Gámir & Ramos 2002), airports becoming a good example of the unruly boundary between the public and the private (Franzén 2011, oral communication).¹⁸

¹⁴ Further enlargements of the existing infrastructure were planned according to a 38.5 million passengers traffic forecast for 2015 (GOB).

¹⁵ The airport itself employs about 12,000 people (Avelino Menéndez, personal communication, March 22, 2010).

¹⁶ In this sense the so called 'battle of the ecotax' was a good representation of the local political culture. The attempt in 2001 of the first left-wing regional government – after the end of Franco's dictatorship – to introduce an environmental tax encountered direct opposition from the tourist sector (Valdivielso 2001). The latter openly supported the right-wing party in the next elections, which had promised its repeal if returning to power and did so (Murray, 2005).

¹⁷ Business class flyers have exclusive access to VIP lounges, and the purchasing power of both passengers and visitors determines whether they can wait in the usually more comfortable areas of bars and restaurants or not.

¹⁸ Mallorca airport, together with other 46 Spanish civil airports of public interest are owned and managed by Aena, a State Owned Enterprise – listed in the Ministry of Public Works (AENA 2011). In this sense, the airport management model of Spain differs from other developed countries with more than one large airport, where competition among airports is the standard (Bel & Fageda 2008). Nevertheless, its privatization is now underway – 49% of the enterprise will be sold and Madrid and Barcelona airports will be privately managed – thus opening another interesting theme to research in the island airport. According to Benn and Gauss (1983 in Madanipour, 2010) accessibility, agency and interest are three criteria to determine the degree of publicness of a space or activity from a functionalist dimension (Madanipour, 2010).

But as nodes of the air transport network they also have important consequences on the built environment – thus also its public spaces – of both the cities and regions where they are located, as well as on the cities and regions they connect to. This is precisely how the study on Mallorca airport has been approached in this paper, as a key factor in the 'building of urban space in neoliberal times' (Baeten 2011, oral communication).

In the case of Mallorca the construction of the airport in 1960 initiated a first¹⁹ round of time-space compression. Within the Fordist accumulation regime the island became the semi-peripheral leisure area serving Northern Europe. Then in 1997 the large-scale enlargement triggered a second²⁰ round of time-space compression. Within the flexible accumulation regime Mallorca developed into a tourist-residential area for the North of Europe. This time-space compression process has entailed significant transformation of the built environment.

References

- AENA-Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea [Spanish Airports and Air Navigation – Public Business Entity]: www.aena.es (accessed April 2011).
- AENA (2006) *Aeropuerto de Palma de Mallorca. Anuario Estadístico 2005* [Palma de Mallorca Airport. Statistical Yearbook 2005]. Palma: AENA-Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
- Air Berlin: www.airberlin.com (accessed on July 2009).
- Amer, J. (2006) *Turisme i política. L'empresariat hotelier de Mallorca*. Palma: Documenta Balear.
- Baeten, G. (forthcoming) 'Normalising neoliberal planning: The case of Hyllie urban development project in Malmö, Sweden'. In Tasan-Kok, T. & Baeten, G. (eds) *Contradictions of neoliberal planning: Cities, policies and politics*. Berlin: Springer. 1-27 (draft).
- Baeten, G. (2011) 'Building public spaces in neoliberal times'. Lecture (03/21), *Encountering Public Space-PhD Course*. Malmö University.
- Bel, G. & Fageda, X. (2008) 'Preventing competition because of 'solidarity': rhetoric and reality of airport investments in Spain'. *Applied Economics*, 99999:1, 1-13.
- Benn, S. I. & Gaus, G. F. (eds) (1983) *Public and private in social life*. London: Croom Helm.
- Buades, J. (2004) *On brilla el sol. Turisme a Balears abans del boom* [Where the sun shines. Tourism in the Balearics before the boom]. Ibiza: Res Publica.
- Cidell, J. (2006) 'Air transportation, airports, and the discourses and practices of globalization'. *Urban Geography*, 27, 2, 651-63.
- CITTIB-Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (2010) *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2009* [Tourism in the Balearic Islands. Figures 2009]. Palma: Conselleria de Turisme (<http://www.caib.es>)
- CITTIB-Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (2006) *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2005* [Tourism in the Balearic Islands.

¹⁹ (Revisar)

²⁰ (Revisar)

- Figures 2005]. Palma: Conselleria de Turisme (<http://www.caib.es>)
- Díaz Orueta, F. & Fainstein, S. (2009) 'The new mega-projects. Genesis and impacts'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4), 759-767.
- Dikeç, M. (2011) 'Encountering the other'. Lecture (03/02), *Encountering Public Space-PhD Course*. Malmö University.
- Fainstein, S. (2009) 'Mega-projects in New York, London and Amsterdam'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32 (4), 768-785.
- Flyvbjerg, B. (2007) 'Policy and planning for large-infrastructure projects: problems, causes, cures'. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34, 578-597.
- Franzén, M. (2011) 'Ambivalences of public space. Historical and contemporary issues'. Lecture (03/01), *Encountering Public Space-PhD Course*. Malmö University.
- Gámir, A. & Ramos, D. (2002) *Transporte aéreo y territorio* [Air transport and territory]. Barcelona: Ariel.
- GOB-Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa [Balearic Group of Ornithology and Defence of Nature]: www.gobmallorca.com (accessed April 2011).
- Harvey, D. (1989) *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (2001) *Spaces of capital. Towards a critical geography*. New York: Routledge.
- Harvey, D. (2003) *The new imperialism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2006a) 'The political economy of public space'. In Low, S. & Smith, N. (eds) *The politics of public space*. New York & London: Routledge. 17-34.
- Harvey, D. (2006b) [1982] *The limits to capital*. London: Verso.
- IBESTAT-Institut d'Estadística de les Illes Balears (2010) *Les Illes Balears en xifres 2009* [The Balearic Islands in figures 2009]. Palma: IBESTAT. (<http://ibestat.caib.es/>)
- IET-Instituto de Estudios Turísticos [Institute for Tourist Studies]: www.iet.tourspain.es (accessed March 2010).
- Lefebvre, H. (1991) *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Leitner, H.; Sheppard, E. S.; Sziarto, K. & Maringanti, A. (2007) 'Contesting urban futures: Decentring neoliberalism. In Leitner, H.; Peck, J. & Sheppard, E. S. (eds) *Contesting neoliberalism. Urban frontiers*. New York: Guildford. 1-26.
- Madanipour, A. (2010) 'Introduction'. In Madanipour, A. (ed) *Whose public space? International case studies in urban design and development*. London: Routledge. 1-15.
- Martínez Reynés, R. (2002) 'Els aeroports i el turisme [Airports and tourism]'. In Picornell, C. et al. (dirs.) *Turisme i societat a les Illes Balears* [Tourism and society in the Balearic Islands]. Palma : Conselleria de Turisme del Govern de les Illes Balears.
- Mateu, J. (2003) 'Turismo residencial y dispersión urbana en Mallorca (Illes Balears). Un ensayo metodológico en el municipio de Pollença' [Residential tourism and urban sprawl in Mallorca (Balearic Islands). A methodological essay in the municipality of Pollença]. *Estudios Turísticos*, 155-156, 197-218.
- Ministry of Housing [Ministerio de Vivienda]: www.mviv.es (accessed March 2010).
- Murray, I. (2005) 'El pisotón ecológico (y empresarial) en las Islas Baleares' [The environmental (and business) stamp of the Balearic Islands]. *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, 6(2), 123-166.
- Murray, I.; Blázquez, M. and Pons, A. (2008) 'La explosión turística en las Islas Baleares (1956-2000). Cambios de usos del suelo y metabolismo socioeconómico' [The tourist explosion in the Balearic Islands (1956-2000). Land use changes and

- socioeconomic metabolism]. In Garrabou, R. and Naredo, J.M. (eds) *El paisaje en perspectiva histórica. Formación y transformación del paisaje en el mundo mediterráneo* [Historical perspective on landscape. Landscape formation and transformation in the Mediterranean world]. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza. 351-376.
- Naredo, J.M.; Carpintero, O. i Marcos, C. (2008) *Patrimonio inmobiliario y balance nacional de la economía española (1995-2007)*. FUNCAS, Madrid.
- Oosterlynck, S. & Swyngedouw, E. (2010) 'Noise reduction: The post-political quandary of night flights at Brussels airport'. *Environmental and Planning A*, 42 (7), 1577-1594.
- OTIB-Observatori del Treball de les Illes Balears [Observatory on Labour of the Islands]: www.caib.es (accessed March 2010).
- Revista de Obras Públicas (1999) 'Terminal y aparcamiento del aeropuerto de Palma de Mallorca' [Terminal and car parking of Palma de Mallorca airport]. *Revista de Obras Públicas*, 3,387, 110-3.
- Rullan, O. (2007) *L'ordenació territorial a les Balears (segles XIX-XX)* [Regional planning in the Balearics (19th-20th centuries)]. Palma: Documenta Balear.
- Rullan, R. (1997) *Alas sobre el mar* [Wings over the sea]. Palma: AENA.
- Seguí Pons, J. M. et al. (2004) 'El problema del ruido en los entornos aeroportuarios. El caso del aeropuerto de Palma de Mallorca' [The problema of noise in airport areas. The case of Palma de Mallorca airport]. *Boletín de la AGE*, 38, 225-243.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. & Rodríguez, A. (2002) 'Neoliberal urbanization in Europe: Large-Scale urban development projects and the new urban policy'. *Antipode*, 34, 543-577.
- Utrilla Navarro, L. (2002) *Las puertas del cielo. Historia de los aeropuertos de la isla de Mallorca* [Heaven's doors. History of Mallorca island airports]. Palma: AENA.
- Valdivielso, J. (2001) 'Poder y hegemonía en la batalla de la ecotasa' [Power and hegemony in the ecotax battle]. In Valdivielso, J. (comp.) *¿A qué llamamos ECOTASA?* [What do we call ECOTAX?]. Palma: Monograma Editores. 9-40.
- Viñas, A.; Viñuela, J.; Eguidazu, F.; Pulgar, C.F. & Florensa, S. (1979) *Política comercial exterior en España (1931-1975)* [Foreign trade policy in Spain (1931-1975). Madrid: Banco Exterior de España.
- Vives, S. (2008) 'Les implicacions socials de la lògica financera de l'habitatge. L'exemple de Palma' [Social implications of the housing finance logic. The case of Palma]. *Treballs de la SCdG*, 66, 75-99.
- WTO-World Tourism Organization: www.unwto.org (accessed April 2010).

El aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compresión espacio-temporal de la isla¹

Alícia Bauzà van Slingerlandt²
Departament de Ciències de la Terra,
Universitat de les Illes Balears

Resumen

El desarrollo turístico de la isla de Mallorca no puede entenderse sin la construcción del aeropuerto de Son Sant Joan en 1960. Una vez saturada su capacidad de acogida y ante la ralentización de la llegada de turistas, se optó por ampliar dicha infraestructura como tabla de salvación del modelo turístico de masas mallorquín (la propuesta fácil frente a la difícil de repensar el modelo turístico). Esta ampliación fue posible gracias a la entrada del Estado español en la CEE en 1986 y el consiguiente caudal de subvenciones que acarreó, especialmente para infraestructuras de transporte. La duplicación de la capacidad de acogida del aeropuerto de Palma se ha convertido entonces en el factor clave del desarrollo del modelo turístico postfordista o flexible en la isla dentro del marco de reestructuración del capitalismo global. Paralelamente, los posteriores procesos de privatización del transporte aéreo y la proliferación de compañías de bajo coste (*low cost*) han permitido la reinención del modelo. El “nuevo turismo”, que se añade al “viejo”, se ha traducido en la transformación de todo el espacio insular produciéndose, al mismo tiempo, una compresión temporal: todo el espacio es urbano-turístico, todo el tiempo es urbano-turístico.

Palabras clave: compresión espacio-temporal, solución espacio-temporal, infraestructuras aeroportuarias, negocio turístico-inmobiliario, Mallorca.

¹ La investigación que da lugar a este artículo se financia con el proyecto de investigación titulado “*La funcionalización turística de las Islas Baleares (1955-2000): adaptación territorial y crisis ecológica del archipiélago*” (SEJ2006-07256/GE0G) de la Dirección General de Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia.

² Alícia Bauzà van Slingerlandt es profesora asociada del Departamento de Ciències de la Terra de la Universitat de les Illes Balears y miembro del Grupo de Investigación sobre Sostenibilidad y Territorio (GIST).

Introducción

El objetivo de la presente comunicación es analizar el papel que el aeropuerto de Palma de Mallorca ha jugado en la configuración territorial del espacio insular y su inclusión en el mapa turístico mundial, considerando que se trata de un espacio de economía terciarizada, donde el sector servicios contribuye en más de un 80% al PIB (ARTIGUES, 2006).

En primer lugar, se expone el marco teórico de análisis, centrado en los conceptos de compresión espacio-temporal y solución espacio-temporal desarrollados por David Harvey³, ambos directamente relacionados con las infraestructuras de transporte.

En segundo lugar, se trata la estrecha vinculación existente entre transporte aéreo y turismo, especialmente en los espacios insulares, donde la accesibilidad determina en gran medida las posibilidades de desarrollo de esta actividad económica.

En tercer lugar, se hace una revisión del proceso de liberalización del sector aeronáutico, incidiendo en la reorganización que la privatización ha supuesto tanto para las compañías como para la estructura de las redes, todo ello de forma contemporánea al cambio de la fórmula del paquete turístico al turismo "multifórmula".

En los dos apartados siguientes se realiza un recorrido por la historia de las comunicaciones aéreas de la isla con el continente, desde sus inicios hasta la última ampliación a la que se ha visto sometido el aeropuerto de Mallorca.

Finalmente, se analiza el efecto que esta ampliación, dentro del contexto de privatización del sector aéreo, ha supuesto para el desarrollo urbanístico de la isla, tan estrechamente ligado a la actividad turístico-inmobiliaria que constituye un claro ejemplo del turismo como fuerza urbanizadora (HALL, 2006).

La compresión espacio-temporal

Harvey (1990) destaca en *The Condition of Postmodernity*, el poder social que emana del control sobre el espacio y el tiempo en las sociedades capitalistas. Cualquier sistema de producción implica algún tipo de organización espacial, y cuanto más eficiente sea ésta –en términos de reducción de la fricción de la distancia– mayor será la tasa de beneficio. Además, también interesa reducir el tiempo de rotación del capital, que hace referencia al tiempo de producción y de intercambio: cuanto antes se ponga en circulación el capital, antes podrán recuperarse los beneficios. De esta forma, el control sobre el binomio espacio-tiempo se convierte en una vía importante de acumulación de capital; capital que, a su vez, puede utilizarse para incrementar dicho control.

En este sentido, el capitalismo ha dirigido y dirige sus esfuerzos a reducir o eliminar las barreras espaciales –en un proceso al cual Marx llamaba "la aniquilación

³ Aún cuando debe puntualizarse que el concepto de "compresión espacio-tiempo" fue planteado por primera vez por el geógrafo norteamericano Donald Janelle en 1969 en el artículo "Spatial reorganization: a model and concept", publicado en *Annals of the Association of American Geographers* 59, 348–364.

del espacio mediante el tiempo" – y acelerar la rotación del capital. El colapso de las barreras espaciales resultante de este proceso es precisamente a lo que Harvey hace referencia cuando habla de compresión espacio-temporal (1990: 240): "Con este término pretendo señalar aquellos procesos que revolucionan de tal modo las cualidades objetivas del espacio y el tiempo que nos fuerzan a alterar, a veces de forma bastante radical, nuestra propia representación del mundo".

Paradójicamente, este colapso de las barreras espaciales no supone una pérdida de la importancia de las características propias de los diferentes territorios. El grado de competencia que implican los procesos de acumulación del capital hace que se tengan en cuenta las diferentes ventajas de localización de un espacio respecto del otro (ventajas en cuanto a disponibilidad de fuerza de trabajo, recursos, infraestructuras, etc.), y esto precisamente porque la disminución de las barreras espaciales les permite explotar esas denominadas "ventajas comparativas" en aras de conseguir un mayor beneficio (HARVEY, 1990).

Esto, a su vez, genera una jerarquización de los diferentes espacios geográficos dentro de lo que se puede considerar un sistema urbano global, en función de los atractivos que ofrecen unos y otros para la inversión de capital. Jerarquización que a su vez, y por su propia naturaleza, da lugar a numerosas situaciones de desarrollo geográfico desigual (*uneven geographical development*), especialmente en los casos en que las inversiones se destinan a infraestructuras de transporte y comunicaciones que permiten mejorar la accesibilidad de un territorio dentro de este sistema urbano global (HARVEY, 1990; 2003; 2006).

Por otra parte, de forma general las infraestructuras de transporte constituyen un buen ejemplo de lo que Harvey denomina solución espacio-temporal (*space-time fix*), y cuya idea básica radica en que los excedentes de fuerza de trabajo y capital derivados de la sobreacumulación en un sistema territorial determinado pueden ser absorbidos bien mediante (HARVEY, 2003: 93):

"a) Desplazamientos temporales por inversión en proyectos a largo plazo o gastos sociales (como enseñanza e investigación) que demoran la reentrada de capital en la circulación; b) Desplazamientos espaciales con apertura de nuevos mercados, nuevas capacidades de producción y nuevas posibilidades (recursos, fuerza de trabajo, condiciones sociales) en otros lugares o c) Alguna combinación de a y b."

El término solución (*fix*) tiene aquí un doble significado⁴: por una parte, es una metáfora que hace referencia a que la demora temporal y la expansión geográfica son una de las soluciones a las crisis capitalistas⁵; por otra, a que estas soluciones fijan materialmente en el territorio parte del capital durante un período de tiempo relativamente largo.

Esto último es muy evidente en el caso de las infraestructuras de transporte – y especialmente las aéreas – que, como solución espacio-temporal, pueden

⁴ Doble significado que la traducción al castellano del término inglés *fix* no recoge del mismo modo. La palabra *fix* en inglés hace referencia a solucionar, arreglar algo que está roto, pero además al hecho de fijar algo físicamente.

⁵ Éstas se dan cuando se produce una sobreacumulación de capital. En estos casos interesa que el sistema pueda reabsorberlo mediante inversiones a largo plazo que permitan ralentizar el tiempo de rotación de capital, acelerando así el tiempo de rotación de la masa de capitales.

considerarse un elemento clave en los procesos de compresión espacio-tiempo, no sólo por la revolución que esta tipología de transporte ha supuesto en términos de distancia y tiempo de recorrido, sino también porque permiten la penetración de relaciones sociales y dispositivos institucionales capitalistas (reglas contractuales y leyes sobre propiedad privada, por ejemplo) en formaciones sociales preexistentes.

El problema de las grandes inversiones en este sector surge cuando a raíz de una nueva crisis de sobreacumulación en este territorio, la actividad capitalista busca nuevos territorios en los que aplicar soluciones espacio-temporales, quedando las infraestructuras construidas como un lastre (HARVEY, 2003).

El interés de ambos conceptos, compresión espacio-temporal y solución espacio-temporal radica en que permiten analizar y entender el desarrollo socioeconómico de una determinada región conectando lo que ocurre a escala local con el contexto más global.

Transporte aéreo y turismo en los espacios insulares

La relación entre el transporte aéreo y la actividad turística es muy importante, ya que la aviación comercial y el turismo han ido influenciado mutuamente sus respectivas evoluciones. De hecho, tras la Segunda Guerra Mundial, el incremento de la renta en los países del norte de Europa y la generalización de las vacaciones pagadas (GÁMIR y RAMOS, 2002), entre otros factores, favorecieron la aparición del turismo de masas. Las distancias que debían recorrerse para acceder a los principales destinos de este turismo de masas superaban, en muchos casos, los 1.500 kilómetros⁶. Por esta razón, y dado el valor monetario relativamente bajo de la energía (RULLAN, 2007), se promovió el uso comercial de los aviones a reacción (IOANNIDES, 2002; Mc ELROY y DE ALBUQUERQUE, 2002), convirtiéndose en el medio de transporte más demandado para impulsar el turismo (más del 70% de los turistas internacionales lo utilizan⁷) (WHEATCROFT, 1998 en MURRAY, 2008).

Si, tal y como señalan Gámir y Ramos (2002), el transporte aéreo juega un papel importante como instrumento de inserción dentro de las lógicas de acumulación y de los espacios centrales del sistema-mundo -enlazando esto con lo mencionado anteriormente sobre la jerarquización de los espacios geográficos y las situaciones de desarrollo desigual-, en el caso de los espacios insulares todo lo expuesto hasta ahora es todavía más evidente. Por una parte, debido a su desconexión física respecto del continente, y por otra, porque en muchas ocasiones la integración en el mercado global de los territorios insulares se produce a través del turismo -paradójicamente,

⁶ Los principales destinos de este turismo de masas originario del norte y centro de Europa se situaban en las costas mediterráneas, ya que ofrecían unas condiciones climáticas y paisajísticas idóneas para su conversión en mercancía turística -junto con un importante diferencial de precios-, siendo las islas, y España en general, un destino barato, además de presentar una mano de obra disciplinada "gracias" al régimen franquista. En consecuencia, en estos territorios se van realizando inversiones con el objetivo de adecuar la oferta a la demanda (GÁMIR y RAMOS, 2002), destacando aquellas realizadas en infraestructuras de alojamiento -principalmente hoteleras, en este primer momento (RULLAN, 2007) y de transporte, dos de los vectores básicos de la actividad turística (VERA, 1997).

⁷ En España un 72,6% de las llegadas internacionales se produjeron por vía aérea (IET, 2006), mientras en Mallorca este porcentaje alcanzó el 79,6% para el mismo año (CITTIB, 2006).

y al menos en un primer momento, es su aislamiento físico el que atrae la afluencia de turistas- (ROSSELLÓ VERGER, 1974; BUTLER, 1993 en APOSTOLOPOULOS & GAYLE, 2002).

En este sentido, la accesibilidad de los territorios insulares constituye un factor determinante de su grado de desarrollo turístico, detectándose incluso importantes diferencias entre islas de un mismo archipiélago⁸ (IOANNIDES, 2002).

La privatización del transporte aéreo y las compañías de bajo coste

La liberalización del sector aéreo se ha producido paralelamente a la de otros sectores económicos y en el contexto global de políticas económicas neoliberales predominante desde hace aproximadamente dos décadas. Se inició en los Estados Unidos, con la aprobación de la *Air Deregulation Act* el 24 de Octubre de 1978⁹, extendiéndose a la Unión Europea diez años más tarde, momento en que se empieza a implementar el primero de los tres paquetes de medidas liberalizadoras diseñados, supuestamente, para llevar a cabo una apertura más gradual del mercado¹⁰ que la experimentada en los EUA, velando por los intereses de las compañías de bandera y por aquellas rutas de baja rentabilidad económica pero alta rentabilidad social (GÁMIR y RAMOS, 2002; COMISIÓN EUROPEA, 2007).

En ambos casos, la liberalización condujo a algunos de los efectos anunciados: aumento de las tasas de beneficios, incremento de las frecuencias y disminución de las tarifas. Sin embargo, de forma general estos beneficios han afectado a las rutas con mayor densidad de tráfico, es decir, aquellas en las que los usuarios suelen disponer de más alternativas de transporte. Además, en algunos casos se ha producido una supresión de aquellos servicios aéreos regulares no rentables en términos crematísticos, y que atendían las necesidades de ciudades medias y pequeñas (GÁMIR y RAMOS, 2002).

De este modo, y al igual que otros procesos de privatización, se privatiza sobre todo aquello susceptible de proporcionar mayores rendimientos, siendo la sociedad la que debe "cargar" con el resto (MURRAY, 2008).

Recientemente se ha dado un importante paso para poder completar el proceso de privatización a escala mundial, con la firma en el mes de Marzo de 2008 del Acuerdo de Transporte Aéreo UE-EEUU. Por primera vez, todas las compañías aéreas de la UE pueden operar vuelos directos a los EEUU desde cualquier país de la Unión, y no sólo desde su país de origen. En un futuro próximo se espera poder alcanzar la apertura total del cielo aéreo entre la UE y EEUU (<http://ec.europa.eu>).

Los procesos de liberalización expuestos han supuesto una importante reorganización del sector, tanto en lo que se refiere a la estructuración de las redes

⁸ En el caso de las Islas Baleares, la isla de Menorca inició su desarrollo turístico con más de una década de retraso respecto a Mallorca, Eivissa y Formentera, siendo uno de los principales argumentos que el aeropuerto fue construido en 1969, nueve y ocho años después de los aeropuertos de Mallorca y Eivissa, respectivamente (FARRÉ-ESCOFET et al., 1977; MARÍ, 2003).

⁹ Un año antes se aprobaba la *Air Cargo Deregulation Act*, que liberalizaba el subsector del transporte aéreo de carga (GÁMIR y RAMOS, 2002).

¹⁰ Los paquetes liberalizadores del mercado de transporte aéreo en la Unión Europea entraron en vigor el 1/1/1988, el primero; el 1/11/1990, el segundo; y el 1/1/1993, el tercero (GÁMIR y RAMOS, 2002: 109).

de transporte como las estrategias de funcionamiento de las compañías aéreas. En el primer caso, destaca el desarrollo de redes radiales de aporte y dispersión (*hub-&-spoke*), desplazando las redes de punto a punto. Aunque la justificación primera de este sistema era un uso más eficiente de los recursos de transporte (p.e. aumento de la densidad de ocupación de los aviones), con el tiempo se ha podido constatar que esta reducción no ha sido muy significativa, y que la aplicación de este sistema de red radial responde más bien a las posibilidades que ofrece a una compañía de adquirir mayor poder económico y territorial. Una compañía puede llegar a controlar el mercado de tráfico aéreo atendido por su aeropuerto intercambiador, llegándose a situaciones de carácter monopolístico que, en última instancia, pueden permitirle aumentar las tarifas (VARLET, 1997 en GÁMIR y RAMOS, 2002).

En lo referente a los cambios experimentados por las compañías destacan dos aspectos: la privatización de las compañías de bandera, y la concentración del sector a través del establecimiento de alianzas entre compañías. En el primer caso, se produce la ruptura de la histórica vinculación entre Estado y transporte aéreo, adoptando las compañías nacionales la lógica de funcionamiento propia de las empresas privadas: la búsqueda de la mayor rentabilidad económica. Esto puede derivar en la desatención de las necesidades de accesibilidad de aquellas zonas más periféricas (GÁMIR y RAMOS, 2002).

En el segundo caso se observa como, a diferencia de las estrategias de expansión global de otros sectores, ligadas a la inversión extranjera directa, en el caso del sector aeronáutico dicha expansión se ha llevado a cabo mediante la constitución de alianzas estratégicas entre compañías (MURRAY, 2008). De esta manera, las compañías pueden reducir costes y ganar eficiencia sin tener que expandir las operaciones físicamente (ENDO, 2006: 605), ampliando así de forma importante el alcance de su mercado. Nos encontramos aquí, al igual que en el caso de las redes radiales de aporte y dispersión, ante una situación de carácter oligopolístico, ya que un 70% del mercado aéreo mundial está controlado por las tres principales alianzas (Star Alliance, Sky Team, Oneworld) (MURRAY, 2008).

De esta manera "la creciente concentración, tanto espacial como estructural, es quizás la característica que mejor defina la evolución reciente del sector: si la creación de *hubs* puede considerarse como el establecimiento de, poco más o menos que, monopolios sobre un determinado aeropuerto, las alianzas entre las distintas compañías aéreas son un intento de extender este control hacia áreas de mercado cada vez mayores" (GRAHAM, 1998 en GÁMIR y RAMOS, 2002: 127).

Es precisamente en este contexto de desarrollo de redes radiales de aporte y dispersión en el que hacen su aparición las denominadas compañías de bajo coste (*low cost*), con el objetivo de cubrir punto a punto y a un precio bajo, aquellas rutas de corto recorrido (inferiores a las 500 millas o a las dos horas y media de vuelo) que carecían de un servicio óptimo mediante el sistema *hub-&-spoke*, y que, por supuesto, presentaban un potencial de demanda significativo.

Una política agresiva de bajos precios es la principal característica y atractivo de estas compañías, que se consigue simplificando al máximo los procesos operativos, la reducción de la atención al pasajero, y el establecimiento de sus operaciones en aeropuertos secundarios pero cercanos a grandes centros urbanos, lo que supone menores tasas aeroportuarias.

Aunque en los EUA el concepto de *low-cost* empezó a explotarse ya en el año

1971, en Europa no hizo su aparición hasta mediados de la década de los noventa, una vez iniciado el proceso de liberalización (GÁMIR y RAMOS, 2002).

El número de pasajeros transportados por estas compañías experimenta un crecimiento muy importante (Ryanair, por ejemplo, ha pasado de los 2'2 millones de pasajeros en 1995 a los 42'5 millones del 2006) (www.ryanair.com). En esto ha incidido que el buen funcionamiento general de estos servicios (escasos retrasos) ha modificado el perfil de usuarios de estas compañías y, en consecuencia, se ha ampliado su segmento de mercado. Esto ha llevado a que grandes compañías hayan creado empresas subsidiarias de bajo coste ante la imposibilidad de competir en precios (GÁMIR y RAMOS, 2002; NOGUERA, 2005).

Algunas de las consecuencias más destacables de la aparición de esta estrategia empresarial en el sector del transporte aéreo han sido, por una parte, el crecimiento de pequeños aeropuertos cercanos a grandes centros urbanos (GÁMIR y RAMOS, 2002). Y por otra, un aumento de la demanda de transporte aéreo (efecto inducción), reforzándose los flujos norte-sur de los vuelos chárter -cubriendo las demandas del llamado turismo residencial noreuropeo característico de las costas mediterráneas-, y fomentando, al mismo tiempo, flujos de sur a norte.

Las comunicaciones exteriores en la isla de Mallorca antes de 1960: en el tránsito hacia la compresión espacio-temporal

La isla de Mallorca puede considerarse un claro ejemplo de como la accesibilidad de un territorio físicamente aislado resulta determinante para su inserción en el mapa turístico (léase capitalista) mundial, quedando muy bien ilustrado en las siguientes líneas referidas a la situación del archipiélago a finales del siglo XIX:

"Al quedar fuera [Mallorca] de las grandes redes de transporte tanto del Imperio como de la vecina Francia, en su aislamiento geográfico, era difícil que fuera aprovechado el impulso que hubieran podido arrastrar obras de literatura viajera como los Souvenirs d'un voyage d'art à l'île de Majorque de J.B. Laurens (1840), Un hiver à Majorque de George Sand (1855), o la monumental y excepcionalmente documentada Die Balearen im Bild und Wort geschildert (1869-1891) del Archiduque Luís Salvador de Austria. [...] Ninguna sorpresa, pues, comprobar que, en una de las guías turísticas de España más famosas del XIX, la de Richard Ford de 1845, las Baleares ni son nombradas." (BUADES, 2004: 15-16).

En ese momento la única conexión existente entre el archipiélago y el continente era una línea regular marítima entre Palma y Barcelona, operada semanalmente por dos barcos (BUADES, 2004: 15), y no es hasta los años treinta cuando se puede hablar en las islas propiamente de transporte aéreo de pasajeros¹¹.

Desde los inicios de la aviación en Mallorca, los terrenos de Son Sant Joan y Son Bonet, predios de gran valor agrícola (ROSSELLÓ VERGER, 1974) situados a una

¹¹ Con anterioridad destacan los primeros vuelos mallorquines de aeroplanos, de carácter deportivo, y diferentes tentativas de establecer servicios comerciales y postales que fracasaron, sobretudo, por falta de apoyo económico y clientela. De hecho, en esa época la navegación aérea todavía no era una necesidad, y tan sólo era accesible a las élites privilegiadas del momento (ROSSELLÓ VERGER, 1974; BUADES, 2004).

distancia aproximada de entre 7 y 8 km, al Este de la ciudad de Palma, fueron configurándose como los principales campos de aviación de la isla. Durante la Guerra Civil Española, y por su importancia estratégica, el aeropuerto de Son Sant Joan pasó a ser militar y el tráfico aéreo civil se concentró en la base aérea de Son Bonet (AENA, 2006; MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

En un primer momento el papel del aeropuerto de Mallorca era el de actuar como nodo centralizador de las comunicaciones del archipiélago con la península¹². En este sentido, las primera línea regular que se estableció a partir de 1935 fue la Palma-Valencia-Madrid, substituida después por la Palma-Barcelona, ambas operadas por la compañía Líneas Aéreas Postales Españolas-LAPE (Iberia tras la Guerra Civil). Tras el paréntesis que supuso la Segunda Guerra Mundial¹³, en 1946 el aeropuerto ubicado en Son Bonet adquirió oficialmente su condición de aeropuerto civil de rango internacional, con un tráfico cercano a los 18.000 pasajeros (Gráfico 1). A partir de ese momento empezaron a operar en Son Bonet compañías extranjeras como Air Algerie, Air France y British European Airways-BEA y a finales de la década de 1950 ya era el segundo aeropuerto español por tránsito internacional, después de Madrid (ROSSELLÓ VERGER, 1974; MARTÍNEZ REYNÉS, 2002; AENA, 2006).

Ante esta situación, y la imposibilidad de llevar a cabo nuevas ampliaciones, en el Plan nacional de aeropuertos de 1958 se propone el traslado a la base aérea de Son Sant Joan, que pasará a ser de uso mixto, civil y militar¹⁴ (MARTÍNEZ REYNÉS, 2002; AENA, 2006). Este traslado definitivo se produjo a raíz del impulso que desde algunos sectores de las elites de la isla se quiso dar al turismo, evidenciada la oportunidad que esta actividad podía suponer, siendo la adecuación de la "puerta de entrada principal" uno de los primeros pasos a dar. Además, a nivel nacional, y en el contexto del Plan de Estabilización Económica de 1959, el turismo se perfilaba como un buen mecanismo para promover la tan necesitada entrada de divisas (BUADES, 2004).

Mallorca Illes Balears se preparaban así, definitivamente, para dar el gran salto al turismo de masas (BUADES, 2004), así como también para iniciar la primera fase del proceso de compresión espacio-temporal y del aeropuerto como solución espacio-temporal.

¹² En ese momento las conexiones interinsulares sólo eran posible por vía marítima, y no fue hasta el año 1958 que se establecieron conexiones aéreas de forma definitiva y continuada entre Mallorca y el resto de islas (MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

¹³ Los vuelos se suspendieron el 15 de Marzo de 1943 y se reanudaron el 17 de marzo de 1945 (AENA, 2006).

¹⁴ En el año 1979 se creó la figura de director del aeropuerto, siendo el último en que el aeropuerto estuvo bajo el mando de un militar. Sin embargo, el aeropuerto continúa compartiendo los dos usos (DIARIO DE MALLORCA, 1997). Por otra parte, el Aeródromo de Son Bonet actualmente es gestionado por el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, organismo en el que integró en 1989, como aeropuerto de tercera categoría, no controlado. Acoge parte de la aviación general y deportiva de la isla (AENA, 2006).

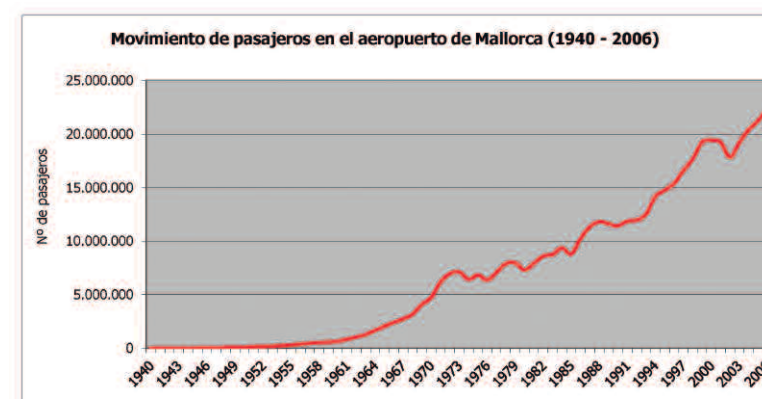


Gráfico 1. Fuente: AENA, 2007.

La construcción y ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca como solución espacio-temporal

Aunque inaugurado oficialmente el 7 de Julio de 1960 como aeropuerto de primera categoría, no fue hasta once días más tarde, el 18 de Julio, cuando se hizo efectivo el traslado de las operaciones del aeropuerto de Son Bonet al de Son Sant Joan. En un primer momento se creó una terminal provisional para acoger a los pasajeros, y se construyó una plataforma de estacionamiento de aeronaves independiente de la militar. A partir de entonces se inició un continuo proceso de adecuación y ampliación de las instalaciones aeroportuarias que no se interrumpió hasta finales de la década de 1980. Entre los trabajos llevados a cabo cabe destacar la construcción de un edificio terminal con capacidad para más de cinco millones de pasajeros (la Terminal A), de una segunda pista, así como de una terminal exclusiva para el tránsito no regular (la Terminal B) (AENA, 2006). Este último proyecto respondía a la importancia de los vuelos chárter¹⁵, cuyo tráfico aéreo internacional llegó a suponer un 67% del total de tránsito aeroportuario en el año 1977, el máximo alcanzado en Son Sant Joan hasta la fecha (MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

Además, en 1968 se inauguró la autopista que unía Son Sant Joan con Palma -y de este modo la ciudad con los centros de consumo turístico europeo-, la primera de la isla, y que, construida gracias a un préstamo del Banco Mundial, supone la participación de las instituciones financieras mundiales en el proceso de configuración de Mallorca como espacio de ocio (BUADES, 2004; RULLAN, 2007).

De este modo, la originaria función del aeropuerto como nodo de conexión del archipiélago balear con tierras continentales fue reemplazada por la de conector de un destino turístico de primer orden con su área de influencia internacional (MARTÍNEZ REYNÉS, 2002; AENA, 2006).

¹⁵ Las compañías chárter fueron creadas en 1956, mediante el acuerdo de París, con el objetivo de mejorar la oferta de las compañías regulares en conexiones entre los principales puntos emisores y receptores del turismo (GÁMIR Y RAMOS, 2002).

Los movimientos de pasajeros fueron registrando tanto la crisis energética mundial de la primera mitad de la década de 1970, como la crisis del Golfo¹⁶. Tras esta segunda crisis, y en el contexto generalizado de reestructuración del capitalismo mundial y consolidación del régimen de acumulación flexible propio de la globalización financiera¹⁷ (MURRAY, 2008), en las Illes Balears se inicia el llamado tercer boom turístico¹⁸. Éste se caracterizó por la supuesta voluntad del sector turístico y de la administración de impulsar el turismo de calidad, en contraposición al turismo de masas, de cantidad (MATEU, 2003).

Ello justificó la necesidad de realizar numerosas inversiones en diferentes infraestructuras: energéticas, de abastecimiento hídrico y de transporte terrestre, marítimo y aéreo (RULLAN, 2007). En relación a este último, destaca la construcción de una nueva terminal en el aeropuerto de Son Sant Joan, que concentrara en un solo edificio las operaciones que venían realizándose en las dos existentes, incrementando, al mismo tiempo, su capacidad operativa. La apuesta por este cambio de estrategia al volver a unir en un solo edificio el tránsito regular y el no regular, fue debida al encarecimiento que suponía para muchas compañías el tener que operar en dos terminales, diseñándose, sin embargo, el nuevo edificio de forma modular, permitiendo la utilización parcial de las instalaciones durante los meses de temporada baja (MEAURIO, 1997). Ello implicaba, por tanto, la construcción de una infraestructura dimensionada para las puntas estivales que, dada su envergadura, no estuvo exenta de polémica, al considerarse que se trataba de un megaproyecto sobredimensionado tanto por la capacidad de acogida de las islas como por la fuerte estacionalidad de la mayor parte del tránsito aéreo¹⁹ (DIARIO DE MALLORCA, 1997; VALLÉS, 1997; MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

Así, además de por el constante incremento de pasajeros, el nuevo proyecto se justificó desde las diferentes administraciones y organismos implicados, por la necesidad de mejorar la competitividad de la isla como destino turístico y, en este sentido, por el papel fundamental que el aeropuerto supone como principal puerta de entrada a la misma (MEAURIO, 1997; MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

¹⁶ De este modo, y debido a su función de aeropuerto de destino turístico internacional, y como principal puerta de entrada a él, los datos estadísticos de tránsito aéreo son un claro indicador de las crisis o ralentizaciones de la actividad turística que se han ido produciendo hasta la actualidad. El último ejemplo que ilustra esta afirmación es la caída de pasajeros registrada durante el año 2002, consecuencia del contexto de inestabilidad política e inseguridad creado tras los atentados del 11 de Septiembre de 2001 (MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

¹⁷ Una vez superado el receso provocado por la Guerra del Golfo, se inicia una etapa de crecimiento económico favorecido por la política de bajos tipos de interés promovida desde la Reserva Federal norteamericana y el Banco Central Europeo, y la mayor división internacional del trabajo. Ésta se ve beneficiada por las mejoras en materia de transporte y comunicación que se producen en el contexto de la revolución de las tecnologías de la información. Todo ello basado en un incremento muy importante del consumo energético, posible por los bajos precios que se imponen a los países exportadores, y que ha resultado en un deterioro ecológico y una degradación social a escala global (RULLAN, 2007).

¹⁸ Rullan (1998) ha diferenciado tres etapas en la evolución de la actividad turística en las Illes Balears, los llamados tres *booms* turísticos, que van, aproximadamente, de 1955 a 1973 el primero, de 1973 a 1991 el segundo y de 1991 hasta la actualidad, el tercero.

¹⁹ La acusada estacionalidad del tránsito aéreo ha sido una constante en este aeropuerto, denotando su clara función turística. Así, en el año 2006, el tercer trimestre del año concentró el 40% del total de pasajeros que ese año pasaron por el aeropuerto, mientras que en los meses que configuran la temporada turística en la isla, de Abril a Octubre, se concentró un 79,4% del movimiento total de pasajeros de Son Sant Joan (AENA, 2007).

De este modo, el concepto que impregnó todo lo relativo a este gran proyecto fue el de la cacareada "calidad", estando ésta directamente vinculada a un aumento de la capacidad de acogida, como lo demuestran las grandes cifras del proyecto (DIARIO DE MALLORCA, 1997; AENA, 2006), y no tan sólo a una mejora:

- La previsión de pasajeros realizada por el Plan Director (redactado cuando el aeropuerto de Palma tenía 10 millones de pasajeros) era de 24 millones para el 2010²⁰.
- Una terminal con una capacidad de acogida de 150.000 personas/día y más de 1.000 m² de superficie comercial.
- Un aparcamiento con capacidad para 5.000 vehículos y 204 mostradores de facturación.
- Ampliación de la plataforma de aeronaves (de 80.000 a 120.00 m²), y construcción de 64 *fingers*, y una nueva central eléctrica con capacidad de producción de 14 MW.
- Una inversión total que ascendía a unos 40.000 millones de pesetas.

Las obras se iniciaron en el año 1993, inaugurándose el 12 de Abril de 1997 la nueva terminal así como los otros elementos más relevantes del proyecto.

El turismo postfordista: transformación urbano-turística del espacio-tiempo

La inauguración de la, por ahora, última gran remodelación del aeropuerto, inauguró también una nueva etapa de esta infraestructura en cuanto a su funcionalidad. Ésta no deja de ser eminentemente turística, pero presenta la novedad de que, en el contexto de liberalización del sector que se da a partir de 1997 en Europa, algunas compañías aéreas de capital eminentemente alemán (Air Berlin, Condor, Hapag-Lloyd y Germania, en un primer momento, aunque después ha habido otras) establecen en 1998 en el aeropuerto de Palma el *hub* de su red de conexiones radiales de varias ciudades europeas con la península y el norte de África²¹ (AENA, 2006). Ello supone el inicio de la que se puede considerar la segunda fase del proceso de compresión espacio-temporal de la isla.

Ligado a lo anterior se observa un incremento del tránsito regular (Gráfico 2), aunque cabe puntualizar que no es generalizado, sino restringido a dos mercados concretos y muy significativos para la isla, el español y el alemán²², ya que otros, como el británico, mantienen todavía una elevada dependencia de los vuelos *chárter* (MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

²⁰ En el año 2006 se registraron ya 22.408.427 pasajeros, por lo que es muy probable que la cifra prevista se supere antes del 2010. De hecho, el nuevo Plan Director, aprobado en 2001, se basa en una previsión de pasajeros es de 38,6 millones para el año 2015 (SEGUÍ PONS, et al., 2004).

²¹ Las consecuencias sobre el tráfico aéreo de este hecho es todavía una cuestión que necesita de análisis y, especialmente, de la disponibilidad de datos estadísticos precisos.

²² En el año 2006 los pasajeros procedentes de Alemania y el resto del Estado español supusieron un 33,9% y un 28,5%, respectivamente, del total de pasajeros llegados al aeropuerto de Son Sant Joan (AENA, 2007). rango mundial o continental.

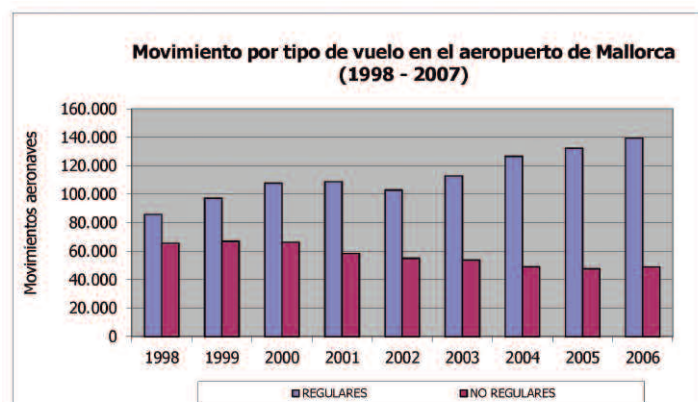


Gráfico 2. Fuente: www.aena.es

También es destacable la mayor presencia de aerolíneas de segunda categoría, surgidas muchas de ellas a raíz del proceso de liberalización del sector aéreo, y que han asumido las conexiones turísticas de mediana y corta distancia²³. Entre éstas cabe destacar, evidentemente, la aparición de compañías de bajo coste (MARTÍNEZ REYNÉS, 2002).

Del conjunto de compañías que operan en el aeropuerto de Palma destaca, por encima de todas, AirBerlin, que es la que más pasajeros aporta a las estadísticas desde el año 2002 (www.aena.es). Aunque esta compañía alemana no es una compañía de bajo coste en sentido estricto – como, por ejemplo, EasyJet y Ryanair –, ya que ofrece los servicios al pasajero gratuitos propios de las empresas convencionales, ofrece precios bajos, siendo una de las más económicas entre las tradicionales, y ofrece rutas tanto a aeropuertos principales como secundarios (especialmente en Alemania)²⁴.

Su relación con el aeropuerto de Palma se remonta ya al inicio de la propia aerolínea, ya que se creó en el año 1979 como compañía chárter con una ruta Berlín (Tegel)-Palma. En el año 1998, cuando ya se había convertido en una compañía regular, crea el *Mallorca Shuttle*, que conecta diariamente Alemania y Mallorca, siendo la primera compañía aérea que ofrece vuelos regulares a destinos turísticos (NOGUERA, 2005). El establecimiento ese año de la base aérea de Son Sant Joan como *hub* de sus conexiones radiales se traduce actualmente en 360 vuelos semanales al aeropuerto de Palma, y que desde éste se pueda volar con Air Berlin a 60 destinos diferentes, de los que 17 están localizados en islas vecinas, el resto de España y Portugal (www.airberlin.com).

Uno de los clientes más fieles de la compañía es el turista residencial alemán (NOGUERA, 2005), lo que es buena muestra del papel que el transporte aéreo, a raíz de su privatización, ha tenido en la consolidación de esta modalidad turística en la isla de Mallorca²⁵.

²³ Por el contrario, las grandes compañías europeas (la mayor parte anteriores compañías de bandera) han orientado sus operaciones hacia conexiones turísticas de larga distancia, articuladas a partir de *hubs* de

²⁴ De hecho, en su página web se anuncia como "la segunda aerolínea más grande de Europa, y la tercera compañía de bajo coste más grande de Europa" (www.airberlin.com).

²⁵ Aunque sea más bien por su dimensión simbólica en relación con las lógicas del poder, cabe mencionar también el hecho que el presidente de Air Berlin, Álvaro Middelmann, fuera elegido presidente de la centenaria organización Foment del Turisme de Mallorca, presidida hasta ahora mayoritariamente por hoteleros.

El turismo residencial empieza a implantarse en todo el archipiélago a partir del tercer boom, en el mencionado contexto de reorientación del modelo turístico hacia un turismo de calidad. Además de la mejora del aeropuerto, la estrategia adoptada consistió, por una parte, en intentar adecuar las zonas turísticas litorales mediante estrategias de reconversión urbana (intervenciones de esponjamiento), y la introducción del "marketing verde" en las políticas turísticas (Agendas Locales 21 y Sistemas de Gestión Ambiental); y por otra, en incorporar nuevos espacios –las zonas interiores, rurales y naturales– de la isla que hasta ese momento habían quedado al margen de la actividad turística –aunque no de sus impactos indirectos– (MATEU, 2003).

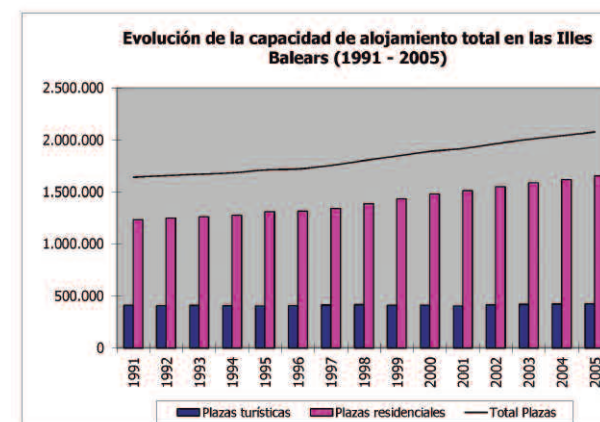


Gráfico 3. Fuente: BLÁZQUEZ y MURRAY, 2003; MURRAY, 2008.

De este modo, se observa una estabilización del crecimiento de las plazas turísticas de hotel y apartamento (en 1995 se aprueba el Plan de Ordenación de la Oferta Turística-POOT), y el crecimiento explosivo en términos relativos pero escaso en términos absolutos –un 0,9% en el año 2006 (CITTIB, 2006)–, de las plazas turísticas de agroturismo, turismo rural y turismo de interior (Gráfico 3). Pero al mismo tiempo se produce un aumento de la capacidad total de alojamiento, y las cifras de llegada de visitantes siguen aumentando cada año. Esta situación está vinculada, por una parte, al incremento porcentual del número de turistas que se alojan en oferta turística (reglada y no reglada) alternativa a la de hotel y apartamento (MATEU, 2003). Y por otra, a la adquisición por parte de personas de nacionalidad centroeuropea –predominando en el caso de Mallorca la alemana– de segundas residencias en la isla –proceso facilitado por la firma del Tratado de Maastricht en 1992²⁶–, especialmente fincas rústicas²⁷, aunque también casas urbanas en algunos pueblos (tanto de la costa como del interior) y en el casco urbano de la capital insular, Palma (RULLAN, 2002).

La inversión extranjera en el mercado inmobiliario español ha llegado a suponer un 0,9% del PIB del país (LA CAIXA, 2005 en MEDINA, 2006), por lo que, más que de turismo residencial, cabe hablar de negocio turístico-inmobiliario (MURRAY, 2008).

²⁶ En el nuevo marco de la UE, los turistas europeos devienen ciudadanos, convirtiéndose Mallorca en un espacio más dentro de la Europa del capital, siendo su función la de espacio de producción de ocio y turismo (FERNÁNDEZ DURÁN, 2005).

²⁷ De hecho, la edificación del campo es considerado el "fósil guía" del tercer boom turístico (RULLAN, 1998).

Así, esta tercera fase del desarrollo turístico se caracteriza por una nueva expansión del crecimiento urbano (RULLAN, 2007), siendo uno de los indicadores del impacto territorial de este proceso el importante avance de las coberturas artificiales del suelo (Tabla 1), que han duplicado su superficie entre 1973 y el 2000. Por tanto, el tercer boom turístico pueden asociarse a una intensa artificialización del territorio que ya no afecta tan sólo a la ciudad de Palma y la costa de la isla, sino que se extiende por todo el espacio insular, en una clara tendencia de disipación de los núcleos turísticos, generando un territorio funcionalmente más homogéneo para el siglo XXI (RULLAN, 2002).

EVOLUCIÓN COBERTURA DEL SUELO ARTIFICIAL EN MALLORCA				
Categoría	1956 (has)	1973 (has)	1995 (has)	2000 (has)
Zonas urbanas	4.696	9.111	17.068	17.930
Red viaria	1.080	1.179	1.279	1.338
Red ferroviaria	163	95	45	45
Campos golf	0	20	576	742
Z. extracción minera	97	444	954	1.063
Total	6.016	10.849	19.922	21.118
% extensión total Mallorca	1,7%	3,0%	5,5%	5,9%

Tabla 1. Fuente: MURRAY, 2008.

Además de los impactos ambientales, el negocio turístico-inmobiliario presenta impactos sociales importantes, ya que ha repercutido en un incremento de los precios de la vivienda, pudiéndose establecer una clara correlación -con valores superiores a 0,9- entre éste y el incremento de los propietarios extranjeros (MEDINA, 2006: 106). Todo ello resulta en una situación en que una parte de la población se encuentra con graves dificultades para poder acceder a una vivienda. Esta situación encajaría en lo que Clark et al. (2007) han identificado como un ejemplo de gentrificación a escala insular.

Conclusiones

Aunque en su origen el aeropuerto de Mallorca tuvo una función de conexión del archipiélago con el resto del Estado español, a partir de la década de 1960 empezó a definirse ya su clara vocación turística. El poder responder siempre a la demanda turística ha justificado la continua adecuación y ampliación de la infraestructura aeroportuaria, acometiéndose en la década de 1990 la, por el momento, última gran intervención²⁸. Resulta paradójico -y significativo del doble discurso de la administración camuflado bajo la compartimentación competencial-, que dicho megaproyecto se llevó a cabo en un momento en que, desde el sector turístico y la administración, se repensaba el modelo turístico, planteando su orientación hacia el llamado turismo de calidad, en contraposición al de cantidad imperante hasta ese momento. Un discurso con una clara connotación elitista, pues reniega del turismo

²⁸ Aún así, en el aeropuerto se realizan constantemente obras de adecuación y ampliación. El desarrollo del Plan Director de 2001 ha implicado la construcción, entre otros, de un edificio terminal destinado a los vuelos interislas y una ampliación para alojar las operaciones de vuelos *hub* (AENA, 2006).

masivo de sol y playa, valiéndose, entre otros, de argumentos ambientales, cuando la evolución temporal ha mostrado como el supuesto turismo de calidad ha producido una extensión e intensificación de las agresiones sobre el territorio insular, traducidas de forma global en una importante artificialización del territorio.

Lo cierto es que la inversión en el turismo de masas deja de tener interés ante las mayores oportunidades de negocio que ofrecen el turismo residencial y la especulación inmobiliaria que lo acompaña.

Por tanto, más que un cambio de modelo, lo que se produce es la aparición (y adición) del turismo residencial, al cual se vincula un importante negocio inmobiliario.

La aparición de esta oportunidad está ligada a la intensificación del proceso de compresión espacio-temporal que se produce, por una parte, de la mano de la privatización del sector aéreo -que aumenta la conexión tanto en términos de frecuencia como de precio-, y por otra, de la configuración del espacio de la UE (una compresión en términos político-administrativos), que convierte la isla en un territorio más al alcance del ciudadano -ya no turista- europeo. Sin embargo, esta compresión es unidireccional, en el sentido que la reducción de la distancia y el tiempo no es la misma de norte a sur que de sur a norte, pues son los ciudadanos europeos del centro y norte los que establecen sus segundas residencias (o incluso primeras) en Mallorca, y no al contrario.

En este proceso de compresión espacio-tiempo el aeropuerto, como puerta de entrada principal a la isla, tiene un papel claramente relevante, constituyendo, al mismo tiempo y como infraestructura de transporte de grandes dimensiones, también una solución espacio-temporal significativa. En la tabla siguiente se resumen las principales características de las dos etapas que hasta el momento pueden identificarse en esta doble función del aeropuerto:

ETAPAS DEL PAPEL DEL AEROPUERTO EN EL PROCESO DE COMPRESIÓN ESPACIO-TEMPORAL DE LA ISLA DE MALLORCA		
	Primera Etapa	Segunda Etapa
Solución espacio-temporal (infraestructura física)	Construcción aeropuerto comercial (1960)	Ampliación europea (1997)
Régimen de acumulación	Fordista (vuelos chárter)	Flexible (compañías bajo coste)
Dispositivos institucionales	Plan Estabilización Económica (1959): divisas y turismo	Tratado de Maastricht y Lisboa: euro y libre circulación de capital
Compresión espacio-temporal	Área de ocio semiperiférica del N de Europa	Área metropolitana de la megalópolis europea

Tabla 2. Fuente: Elaboración propia.

Como consecuencia de todo lo expuesto en este trabajo, nos encontramos ante un territorio en el que ahora es muy difícil discernir las anteriormente muy claras fronteras entre lo turístico y lo no turístico. Si ya en los años setenta el geógrafo mallorquín Albert Quintana consideraba que toda la isla era funcionalmente urbana, ahora ya se podría decir que la función turística se extiende a todo el territorio insular²⁹ (RULLAN, 2002; 2007). De este modo, la compresión espacio-temporal afecta la isla tanto en su vertiente exógena -relación respecto del espacio europeo- como endógena -desaparición de la frontera entre lo urbano y lo rural, para dar paso a un único espacio urbano-turístico-.

²⁹ En este sentido, la isla de Mallorca se transforma en un espacio "lleno" (todo es turismo), lo que dificulta la visibilidad de dinámicas o procesos que, con un menor grado de compactación, podrían salir a la luz. En este sentido, seguramente los vuelos de la CIA encontraron en el aeropuerto de Son Sant Joan, una buena plataforma para sus operaciones (ARMENDÁRIZ, et al., 2006).

Bibliografia

- AENA (2006): *Aeropuerto de Palma de Mallorca. Anuario Estadístico 2005*. AENA, Palma.
- AENA (2007): *Aeropuerto de Palma de Mallorca. Anuario Estadístico 2006*. AENA, Palma.
- APOSTOLOPOULOS, Y. y GAYLE, D. J. (2002) (Eds.): *Island Tourism and Sustainable Development. Caribbean, Pacific, and Mediterranean Experiences*. Praeger, Westport.
- ARMENDÁRIZ, F. et al. (2006): *CIA Airlines. Cómo un periódico local desveló la trama ilegal contra el terrorismo*. Debate, Barcelona.
- ARTIGUES, A. A. (2006): "Funcionalización turística y proceso de urbanización en la isla de Mallorca". En ARTIGUES, A.A. et al.: *Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears. Guía de campo*. UIB, Palma. Pp. 110-162.
- BLÁZQUEZ, M. y MURRAY, I. (Dir.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003*. CITTIB, Palma (CD-ROM).
- BUADES, J. (2004): *On brilla el sol. Turisme a Balears abans del boom*. Res Publica, Eivissa.
- BUTLER, R.W. (1993): "Tourism development in small islands: Past influences and future directions". En LOCKHART, D.; DRAKAKIS-SMITH, D. y SCHEMBRI, J. (Eds.): *The Development Process in Small Islands*. Routledge, London.
- CITTIB (2006): *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2006*. Conselleria de Turisme, Palma (accesible en www.finestraturistica.org).
- CLARK, E. et al. (2007): "Island gentrification & space wars". En BALDACCHINO, G. (Ed.): *A world of islands: an island studies reader*. Agenda Academic, Malta. Pp. 481-510.
- COMISIÓN EUROPEA (2007): *Volando juntos. Política de transporte aéreo de la Unión Europea*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- DIARIO DE MALLORCA (1997): *Suplemento Especial Aeropuerto del Diario de Mallorca 12/4*.
- ENDO, K. (2006): "Foreign direct investment in tourism-flows and volumes". *Tourism management*, 27. Pp. 600-614.
- FARRÉ-ESCOFET, E.; MARIMON i SUNYOL, R. y SURIS JORDÀ, J. M. (1977): *La via menorquina del creixement*. Servei d'Estudis Banca Catalana, Barcelona. En VIDAL HERNÁNDEZ, J. M. (Dir.) (1991): *Enciclopedia de Menorca. Tom XII. Economía*. Obra Cultural de Menorca, Maó.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2005): *La compleja construcción de la Europa superpotencia: un aportación al debate sobre el futuro del proyecto europeo y las resistencias que suscita*. Virus, Barcelona.
- GÁMIR, A. y RAMOS, D. (2002): *Transporte aéreo y territorio*. Ariel Geografía. Ariel, Barcelona.
- GRAHAM, B. (1998): "International air transport". En HOYLE, B. y KNOWLES, R.: *Modern Transport Geography*. John Wiley and Sons, Londres.
- HALL, C. M. (2006): "Tourism urbanisation and global environmental change". En GÖSSLING, S. y HALL, C. M.: *Tourism & Global Environmental Change. Ecological, Social, Economic and Political Interrelationships*. Routledge, Oxon. Pp. 142-155.
- HARVEY, D. (1989): *The Condition of Postmodernity*. Blackwell Publishing, Oxford.
- HARVEY, D. (2004): *El nuevo imperialismo*. Cuestiones de Antagonismo, 26. Akal, Madrid.
- HARVEY, D. (2006): *Spaces of Global Capitalism. Towards a Theory of Uneven Geographical Development*. Verso, Londres.
- IET (2006): *Balance del turismo en España en 2006*. Instituto de Estudios Turísticos, Madrid (accesible en www.iet.tourspain.es).
- IOANNIDES, D. (2002): "Tourism Development in Mediterranean Islands: Opportunities and Constraints". En APOSTOLOPOULOS, Y. y GAYLE, D. J. (Eds.): *Island Tourism and Sustainable Development. Caribbean, Pacific, and Mediterranean Experiences*. Praeger, Westport.
- LA CAIXA (2005): *Construcción y vivienda: sigue el ciclo expansivo*. Servicio de Estudios Especiales de La Caixa (accesible en www.lacaixa.es).
- MARÍ, S. (2003): "El retard virtuos. Assaig sobre algunes característiques del desenvolupament turístic de Menorca i sobre les oportunitats que aquestes ofereixen per al futur immediat". Premio Ateneu de Maó (en prensa).

- MARTÍNEZ REYNÉS, R. (2002): "Els aeroports i el turisme. En PICORNELL, C. et al. (Dir.): *Turisme i societat a les Illes Balears*. Conselleria de Turisme del Govern de les Illes Balears, Palma.
- MATEU, J. (2003): "Turismo residencial y dispersión urbana en Mallorca (Illes Balears). Un ensayo metodológico en el municipio de Pollença". *Estudios Turísticos*, 155-156. Pp. 197-218.
- McELROY, J. y DE ALBUQUERQUE, K. (2002): "Problems for Managing Sustainable Tourism in Small Islands". En APOSTOLOPOULOS, Y. y GAYLE, D. J. (Eds.): *Island Tourism and Sustainable Development. Caribbean, Pacific, and Mediterranean Experiences*. Praeger, Westport.
- MEAURIO, P. (1997): "Embarque inmediato". En *Suplemento Especial Aeropuerto del Diario de Mallorca 12/4*. Pp. 25.
- MEDINA, R. (2006): *Residential tourism in Majorca: Second-home development and increase of foreign properties. Restructuring the tourism model?*. Proyecto de master inédito, Universidad de Aberdeen.
- MURRAY, I. (2008): "Metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica a les Balears. Impacte global del negoci turístic". Tesis doctoral en elaboración, Departament de Ciències de la Terra, Universitat de les Illes Balears -UIB.
- NOGUERA, A. (2005): *Les companyies aèries de baix cost*. Col·lecció Estudis Turístics, 4. Foment del Turisme de Mallorca y Govern de les Illes Balears, Palma.
- ROSSELLÓ VERGER, V.M. (1974): *Prehistòria de l'aviació a Mallorca*. Monografies, 7. Obra Cultural Balear, Palma.
- RULLAN, O. (1998): "De la Cova de Canet al tercer boom turístic. Una primera aproximació a la geografia històrica de Mallorca". En TOMÀS VIVES, T. (Coord.): *El medi ambient a les Illes Balears. Qui és qui?*. Actes. Papers de Medi Ambient, 6. SA NOSTRA Caixa de Balears, Palma. Pp. 171-213.
- RULLAN, O. (2007): *L'ordenació territorial a les Balears (segles XIX-XX)*. Quaderns d'Història Contemporània de les Balears, 53. Documenta Balear, Palma.
- SEGUÍ PONS, J.M. et al. (2004): "El problema del ruido en los entornos aeroportuarios. El caso del aeropuerto de Palma de Mallorca". *Boletín de la AGE*, 38. Pp. 225-243.
- VALLÉS, M. (1997): "La madre (y el padre) de todos los aeropuertos". *Diario de Mallorca 13/4*. Pp. 4.
- VARLET, J. (1997): "Les grands aéroports internationaux français (Roissy, Orly, Satolas, Nice): enjeux et retombées territoriales". *Annales de Géographie*, 593-594. Pp. 155-182.
- VERA, J. F. (Coord.) (1997): *Análisis territorial del turismo*. Ariel, Barcelona.
- WHEATCROFT, S. (1998): "The airline industry and tourism". En IOANNIDES, D. y DEBBAGE, K. (Eds.): *The economic geography of the tourist industry: a supply side analysis*. Routledge, Londres.

Páginas web:

- AENA: www.aena.es (consultada en Marzo de 2008).
- Air Berlin: www.airberlin.com (consultada en Marzo de 2008).
- Comisión Europea: <http://ec.europa.eu> (consultada en Mayo de 2008).
- Ryanair: www.ryanair.com (consultada en Marzo de 2008).

Spatio-temporal fix and time-space compression: Transport mega-projects and tourism development in Mallorca

Alícia Bauzá van Slingerlandt – PhD Candidate, Lund University; Assistant Lecturer, University of the Balearic Islands - Alícia.Bauza@keg.lu.se

'we need a theorisation that explicitly recognizes, and unveils, tourism as a predominantly capitalistically organised activity driven by the inherent and defining social dynamics of that system, with its attendant production, social and ideological relations' (Britton 1991: 475).

Introduction

In Mallorca the service sector accounts for about 70% of GDP (IBAE 2008) and 80% of labour (OTIB 2010). This study situates the massive expansion of tourism on the island since the 1950's within the successive spatio-temporal fixes of Fordist and then neoliberal capitalism. The centerpiece of the research project is a succession of transport mega-projects that have radically changed the social and natural landscape of the island.

Purpose

- To analyze the role of transport mega-projects in the production of tourist space and the positioning of places in global tourism.
- To analyze the social and environmental conflicts related to mega-projects.

Transport mega-projects

Large-scale projects and place-marketing are neoliberal strategies to attract capital (Swyngedouw et al., 2002). Transport mega-projects have become fundamental ingredients in the positioning of places on the global economic map, fulfilling a dual role: Besides attracting investment capital they extend frontiers for geographical expansion through time-space compression (Harvey 1989).

Spatio-temporal fix

They constitute a spatio-temporal fix, a concept by which David Harvey refers to those investments where 'a certain portion of the total capital is literally fixed in and on the land in some physical form for a relatively long period of time' – physical 'fix' – and which, at the same time, constitute a 'particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and/or geographical expansion' – metaphorical 'fix' – (Harvey, 2003: 109, 115).

Time-space compression

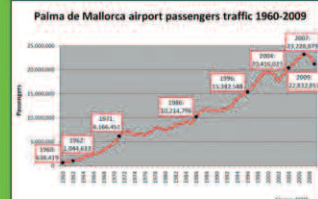
Time-space compression is understood not only as reduction of relative distance in terms of travel distance, but especially as positioning within the global economy.



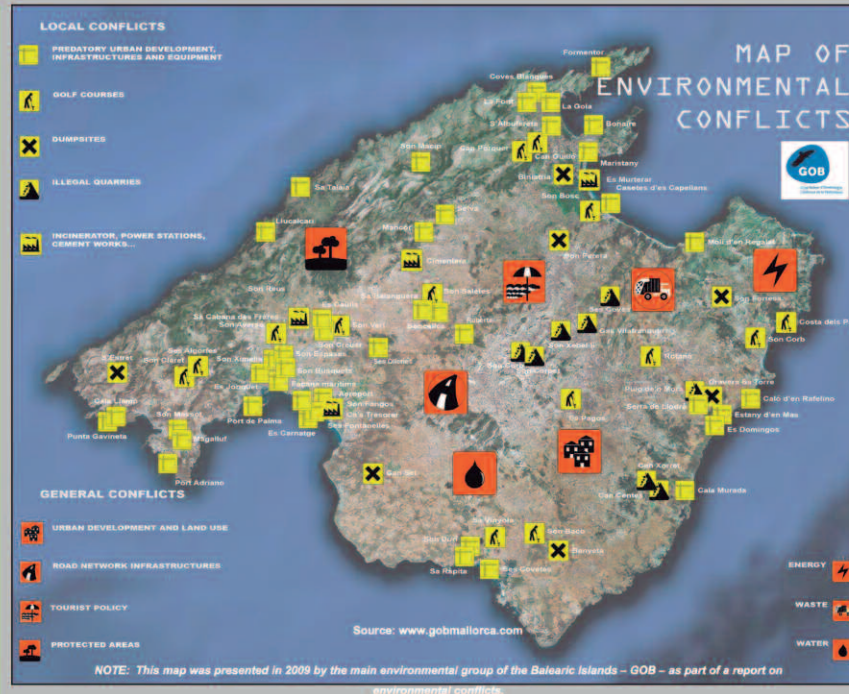
Palma de Mallorca airport
Photo: www.aena.es

Palma de Mallorca airport

The airport is the main entrance of the over 8.5 million tourists the island receives annually. Its construction in 1960 was a turning point which initiated a first round of time-space compression on the island, as Mallorca became one of Europe's first mass tourism destinations. Then, an enlargement of the airport – opened in 1997 within the context of air transport liberalization – started a new round of time-space compression, facilitating the spread of residential tourism across the entire island space.



In 1998 several German airlines established Mallorca airport as the hub of their radial networks connecting different North European cities with the Spanish mainland, Portugal and North Africa. The most outstanding case is that of Air Berlin, which is since 2002 the leading carrier of passengers (AENA).



The ports of Palma and Alcúdia

Mallorca's two ports of public interest are the main entrance of inputs into the island's socioeconomic metabolism. A future enlargement of the port of Palma – 144 hectares and approximately one billion € – is being considered. The aim is to achieve leadership in cruise tourism and ship repair within the Mediterranean (GOB). In the port of Alcúdia 1.38 million metric tons of coal from South Africa are unloaded annually to supply the nearby power station (Murray 2010: 331).



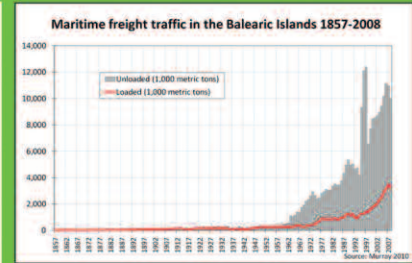
The road network

Mallorca has one of the highest rates of motor vehicles per capita in Spain: 0.844. This is a result of internal transportation being based on private car (89.9% of all trips in 2002). Road network investments have intensified since 2003, primarily in construction of high capacity roads (Murray 2010). This intensification of internal time-space compression facilitates urban sprawl as Mallorca becomes a metropolitan area.



Material flow analysis

Although it has been argued that service economies are dematerialized economies, the island is highly dependent on external resources, especially fossil fuels (32.2%), metals (25%) and biomass (18.1%). The imported material flows have increased significantly and experienced a relevant relocation.

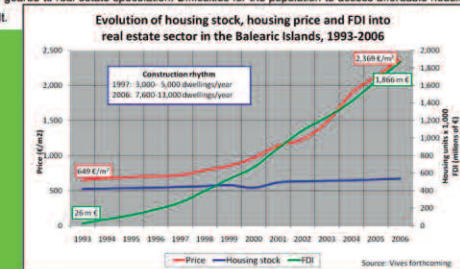


This dependency was well illustrated during the second half of the 1990s, when over 6 million metric tons of water were shipped from the Spanish mainland. The import of material for the airport enlargement also contributed to the peak of this period (Murray 2010).

Housing access

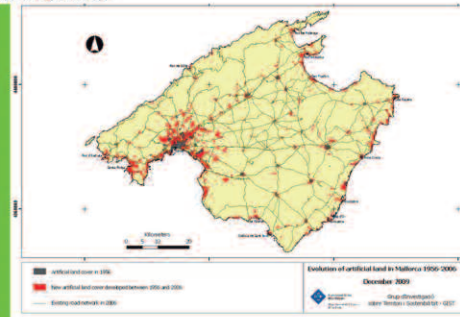
The foreign demand of second homes related to residential tourism was one of the main triggers of the third real estate boom in Spain during the late 1990s. The introduction of the euro in 1999 entailed an acceleration of European FDI capital flows into the Spanish real estate sector, with an average annual growth rate of 9.75% between 1993 and 2007 (Vives forthcoming).

In 2001 (last census available) there were 85,535 empty units and 97,148 second homes (INE) in the Balearic Islands. The housing development experienced since the late 1990s has not aimed to improve housing conditions but rather geared to real estate speculation. Difficulties for the population to access affordable housing have arisen as a result.



Land cover change

The production of Mallorca as a tourist destination – first for mass tourism and since the 1990s for quality (residential) tourism – facilitated by these transport mega-projects has entailed marked artificialization of the land cover, most significantly transport infrastructure, coastal and inland urbanization, quarries associated to construction and golf courses.



References
AENA-Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Spanish Airports and Air Navigation – Public Business Entity): www.aena.es (accessed March 2010); Britton, S. (1991) 'Tourism, capital and place: towards a critical geography of tourism', *Environmental and Planning D: Society and Space*, 9, 451-478; GOB-Grup Balear d'Omitologia i Defensa de la Naturalesa (Balearic Group of Ornithology and Defence of Nature): www.gobmallorca.es (accessed June 2010); Harvey, D. (2003) *The new imperialism*. Oxford: Oxford University Press; IBESTAT-Institut d'Estadística de les Illes Balears (Institute for Statistics of the Balearic Islands): www.ibestat.es (accessed March 2010); Murray, L. (2000) (2010) *El impacto de la globalización económica de las illes Balears* (The impact of economic globalization of the Balearic Islands). Palma: Colònia. Caba Polític, Sempit & UB; OTIB-Observatori del Treball de les Illes Balears (Observatory on Labour of the Islands): www.otib.es (accessed March 2010); Swyngedouw, E., Moulaert, F. & Rodríguez, A. (2002) 'Neoliberal urbanization in Europe: Large-Scale urban development projects and the new urban policy', *Antipode*, 34, 543-577; Vives, S. (forthcoming) 'Les implicacions socials de la lògica a financera del mercat de l'habitatge. L'exemple de Palma' (Social implications of the financial-speculative housing dynamics. The case of Palma). Treball de la Societat Catalana de Geografia.

This research is related to the project 'La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la globalización turística balear: implicaciones socioambientales' (Geoeconomy and Geopolitics of Tourism. Analysis of the Balearic tourist globalization and its socioenvironmental implications) (CSO2009-08400) funded by the Spanish Ministry for Science and Innovation (National Plan for R+D+i).

Airport mega-projects and social contestation in Mallorca

Alícia Bauzà van Slingerlandt
Department of Human Geography, Lund University (Sweden)
Earth Sciences Departament, University of the Balearic Islands (Spain)

Tourism has played a major role in the production of nature and in societal transformation on Mallorca (Spain). This Mediterranean island receives over 8 million tourists annually and has a service sector which accounts for about 70% of GDP. One of Europe's first mass tourism destinations since the 1960s, the crisis experienced in the late 1980s triggered a debate within the tourism sector on the need to improve the island's image and attract quality tourism. This led to significant investment in transport infrastructure, the airport enlargement – tourists' main entrance to Mallorca – being one of the major projects. Although this transport mega-project entailed far-reaching socioenvironmental transformation, local contestation has been remarkably less than that against terrestrial transport infrastructure projects. After analyzing the project's development process I argue that the main causes of this differentiated social reaction are the following. First, the construction of socio-political consent on tourism as key sector. Second, the partial invisibility of the air transport networks, which as suggested by Kaika and Swyngedouw (2000), contributes to the disconnection between the process of social transformation of nature and the process of urbanization. Third, the minor relevance of property expropriation conflicts related to the enlargement of an already existing infrastructure.

Introduction

'[...] I have been predicting for already some years that the great mistake, 'the great score against Mallorca', was the macro airport [...] and none of us said anything about it. Why did we clearly look the other way? I would like to understand why we [the environmentalists] failed to revolt against that monstrous airport. [...] We have to be conscious that if we maintain the entrance doors small it will be much easier to control growth, because if they are not able to enter they will not come. [...]' (Fluxà, 2001) [my translation]

The previous is an extract of a letter to the editor by an environmental activist published in a Majorcan local newspaper (*Ultima Hora*) in 2001. That year the Master Plan of the airport currently in force was approved. Further enlargements of the existing infrastructure were planned according to a 38.5 million passengers traffic forecast for 2015. For the first time the main local environmental group launched a campaign against the airport (GOB).

So what does the author of the letter refer to? I will come back to it during the presentation in which I present preliminary results of research in progress which aims to analyze social contestation against airport mega-projects focusing on the case of the Mallorca airport.

Mallorca

Mallorca is the largest of the four islands forming the Balearic archipelago, located in the Western Mediterranean basin, between the Iberian Peninsula and the islands of Corsica and Sardinia. In 2009 it received over eight million tourists (CITTIB, 2010),¹ the service sector accounting for about 70% of GDP (IBAE, 2008) and 80% of labour (OTIB 2010). In 2009 the Balearic Islands were the second region of destination of the 52,231,098 tourists that visited Spain in 2009 – the archipelago received 17.3% of these tourists (IET).²

As is often the case on islands, the positioning of the Balearic Islands into the global economic system has occurred primarily through tourism development (Cohen, 1972; Turner & Ash, 1975; Britton, 1982a). Tourism is an economic activity that relies strongly on accessibility by air (Gámir & Ramos, 2002).³ This dependency is reinforced in insular spaces due to their physical isolation.

The production of Mallorca as a mass tourism destination

In the late 1950s Franco's regime implemented an Economic Stabilization Plan which aimed at liberalizing foreign trade and encouraging foreign investment. Tourism was seen as a way to bring in the very much needed foreign exchange (Viñas et al. 1979). As a consequence, investments in air transport infrastructures were made in those areas of Spain that had already received important flows of tourists since the ending of the Second World War: Canary Islands, mainland's south-eastern coastline and the Balearic Islands (Utrilla Navarro, 2002; Buades, 2004;).

In Mallorca this entailed the construction of a new airport due to the difficulties for future enlargements of the existing one. This project had great support from local authorities and the tourist sector (Rullan, 1997; Buades, 2004). In 1960 the island was

¹ The exact number of tourists that visited the island was 8,718,788 in 2009 – 9,875,408 in 2008 (CITTIB 2009, 2010).

² No separate data for each island is available. The first region of tourist destination, Catalunya, received 24.45% tourists (IET). For comparison, in 2005 Greece received 14.3 million tourists (WTO) and the Balearic Islands 11.6 million (CITTIB 2006). This means a density of 108.4 tourists/km² and 2,332.5 tourists/km² respectively.

³ The relationship between air transport and tourism is so strong that both sectors have influenced each other's evolution.

ready to take the turn towards mass tourism and become one of Europe's main tourism destinations (Garau & Manera, 2007).

The airport mega-project

By the end of the 1980s tourism was influenced by the crisis in the Fordist accumulation regime (Harvey, 1989). A debate emerged within the tourist sector and the government around the need to guarantee Mallorca's position as a tourist destination within the new flexible accumulation regime (Amer, 2006). This resulted in the reorientation of the tourist model towards quality – residential – tourism in opposition to mass tourism. The strategy to promote residential tourism entailed urban renewal processes⁴ in the main tourist spots along the coast; production of new tourist spaces in zones of the island – inland, rural and natural areas – that had previously attracted little tourism development (Mateu, 2003); and significant investment in infrastructures for supply of energy, water and transport (Rullan, 2007).⁵

As a consequence the airport underwent an important transformation between 1993 and 1997. The main work was the construction of a new terminal. This building covers 25 additional hectares, can accommodate 12,000 passengers/hour, has 204 check-in desks, 64 jetways planned⁶ and car parking for over 5,000 vehicles. Cost of the whole enlargement project amounted up to 240 millions € – of which 75% was EU funded (Revista de Obras Públicas 1999; Utrilla Navarro 2002; Seguí Pons et al. 2004; AENA 2006). Thus paradoxically, although the questioning of mass tourism, the inauguration of the 'new' airport in April 1997 opened the possibility for passenger arrivals to almost double.⁷

Mallorca's airport is Spain's third airport (after Madrid and Barcelona) and Europe's 13th airport as regards number of passengers (AENA, 2009). It is the tourist's main entrance: from the 8.5 millions of tourists arrived in 2009, 98% arrived by air (CITTIB 2010).⁸

Transport infrastructures are, together with regeneration of waterfronts, recovery of old manufacturing and warehouse zones, and renovation of historic city districts, one of the four categories in which the recent generation of mega-projects are manifested (Díaz Orueta & Fainstein, 2009: 761). They do so because they constitute costly⁹ and long-term implementation projects, require new construction or substantial extension of existing installations and entail land use transformation (Fainstein, 2009).

⁴ One of the highlights of these renewal processes was the demolition of obsolete hotels in the municipality of Calvià (SW of the island).

⁵ In 1996 an incinerator and gas oil power station was opened; in 1997 the existing coal-fired one was enlarged and in 2006 another gas oil power station was opened. In 1995 the first desalination plant was put in use (Rullan, 2007). Another followed in 1999 (which accounts for 56.7% of total desalination capacity, 83.2% of which is seawater) and three more in 2000 (Murray et al., 2010). Finally, also the road network underwent an important extension (Rullan, 2007).

⁶ When it was opened 16 jetways were operative (Utrilla Navarro 2002). At present there are 28 jetways in use and other 6 will be from May 2010 on (Avelino Menéndez, personal communication, March 22, 2010).

⁷ The project was designed in 1988 with a traffic forecast of 24 million passengers for 2010 (Riera 1997). At that time the airport received over 11 million passengers (AENA, 2006). In 2006 the number of passengers reached 23 million but in 2009 this figure dropped off to 21 million (AENA).

⁸ (Revisar la redacción)

⁹ Flyvbjerg (2007: 578) considers 'large-infrastructure projects' the projects which costs from around a hundred million to several billion dollars.

Air transport liberalization

The airport's opening coincided with the third phase of the European air transport liberalization programme. Two of the main outcomes of this process have been the development of hub & spoke networks and the rise of low-cost carriers (Gámir & Ramos, 2002).

In this context, in 1998 several German airlines (Air Berlin, Condor, Hapag-Lloyd and Germania) established Mallorca airport as the hub of their radial networks connecting different North European cities with the Spanish mainland, Portugal and North Africa (Martínez Reynés, 2002; AENA, 2006). The most outstanding case regarding this hub function is that of Air Berlin, which established that year daily flights between Mallorca and five German airports (*Mallorca Shuttle*) and is since 2002 the leading carrier in terms of passengers' statistics (AENA). At present it operates over 300 weekly flights connecting Mallorca directly to 19 different destinations in Germany, around 90 weekly flights to other European cities and more than 100 weekly flights to 15 Spanish airports (Air Berlin).¹⁰

Socio-environmental consequences

Thus the new airport both permitted further growth of mass tourism flows and facilitated new flows of residential tourism.¹¹ The latter is closely related to the third real estate boom Spain experienced in the late 1990s¹² since the foreign demand of second homes was one of the main triggers of this process. The introduction of the euro in 1999¹³ entailed an acceleration of European Foreign Direct Investment capital flows into the Spanish real estate sector – FDI grew at an annual rate of 9.75% between 1993 and 2007 (Spanish Ministry of Industry, Tourism and Trade 2007 in Vives, 2011).

According to Vives (2011) in the Balearic Islands¹⁴ real estate FDI increased from 26 million € in 1993 to 90 million in 2006.¹⁵ At the same time the housing construction rhythm stepped up from 3,000-5,000 new dwellings in 1997 to 7,600-13,000 in 2006 (Vives, 2011). This increase in real estate investment and new housing construction is closely correlated to the inflation of housing market price. The latter has experienced an annual 12.9% increase since the introduction of the euro in 1999

¹⁰ These data refer to high season (2009/05/01 to 2009/10/31). During low season (2009/11/01 to 2010/04/30) the frequency of flights is reduced to 168 weekly flights to German destinations and 46 weekly flights to European cities – domestic flights, however, increase (Air Berlin).

¹¹ The concept 'residential tourism' is complex since it comprises different but interrelated phenomenon (Mazón & Aledo, 2005) and it would probably be more appropriated to use the concept of mobility (Urry, 2007). Nevertheless, as the focus of this paper are the social and environmental consequences of this phenomenon, we will for now continue using the concept of 'residential tourism'. (Revisar la redacció)

¹² The first started in the 1960s and ended in the early 1970s. The second one started in the mid 1980s and ended in 1992 (Naredo, 2004). (Revisar la redacció)

¹³ As a result of the Maastricht Treaty signing in 1992, which also introduced the right for European citizens to free movement and residence throughout the EU.

¹⁴ No separate data for each island is available.

¹⁵ The three main investing countries – accounting for 51.7% of total investment since 1999 – are Germany (222 million €), Great Britain (94 million €) and Switzerland (61 million €) (Vives, 2011).

and reaching an average price in the archipelago of 2,199 €/m² in 2006. This price is above the national average (1,760.3 €/m²) and the fourth highest in Spain – after Madrid (2,911.9 €/m²); Euskadi (2,777.2 €/m²) and Catalunya (2,256.6 €/m²) (Ministry of Housing).

According to the last population census available, in 2001 the empty units and second homes added up to 85,535 and 97,148 respectively in Balearic Islands (INE, 2001 in Vives forthcoming). Therefore, the housing development experienced since the late 1990s has not aimed to improve housing access but rather to real estate speculation. Difficulties for the population to access affordable housing have arisen as a result (Vives, 2011).

As mentioned earlier, the investment in real estate properties has affected new spaces of the islands. This has entailed an important increase of artificial surface, especially urban areas but also quarries associated with construction and transport infrastructures – the latter including the airport. The golf courses are also worth mentioning, since golf is a leisure activity strongly linked to quality tourism and which – besides needing great amounts of water, a rather scarce resource in Mallorca – is always accompanied by residential developments.¹⁶

This period has also experienced an increase of population with 146,090 new residents. The population from UE-15 nationalities increased from 3.1% to 8% between 1998 and 2008. Within these, the population of German nationals has increased from 1.2% (7,791 residents) to 3.2% (28,102 residents) (IBESTAT).

Furthermore, the hub function entails an increase of the aircrafts flying over the island – even though not all of their passengers have Mallorca as the final destination. This means more air pollution and noise disturbances.¹⁷

Social contestation to the Mallorca airport mega-project

Going back to the quotation I started my presentation with, social contestation of this airport mega-project was practically non-existent. The great majority of the local society considered it a necessary and positive investment for the tourist sector. The main objections raised afterwards were related to the size of the terminal building. It was considered to be oversized for the low season and inconvenient for the passengers due to the long walking distances between check-in desks and baggage claim and boarding gates.

No campaign was launched by any of the local environmental groups or by the neighboring communities at that time. The latter had taken legal actions and organized a march towards the airport¹⁸ during the summer of 1988 after the second runway was put into use. It was then argued that its excessive proximity to residential areas caused environmental problems – noise and potential risk of accidents being considered as the most relevant – (Gorri, 1988) and the construction of a second

¹⁶ Mine, dump and construction sites occupy around 815 hectares, the airport around 116 ha and the golf courses around 1,585 ha (GIST, 2010).

¹⁷ (Completar amb dades dels anuaris del CITTIB sobre el HUB i la durada de les estades)

¹⁸ About 2,000 people took part in the 1 km march on July 2 1988. It ended at the airport where all the participants handed in a copy of a joint statement addressed to the Minister of Transport demanding the inoperativeness of the second runway (Seguí 1988).

airport in the centre of the island was proposed as an alternative (Hernández, 1998). This conflict was finally solved with the construction of a sound barrier in 1991 (Seguí Pons et al., 2004) and a use of the runway that avoided flying over the nearby tourist and residential areas (Guijarro, 1990).

In this regard it is also worth mentioning that certain debate emerged a few months after the opening of the 'new' airport when its director raised the question on the need to keep in reserve land for a possible third runway. The Land Use Planning Directives approved in 1999 did not allow further enlargements of the airport infrastructures.

The main local environmental group – *GOB Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa* [Balearic Group of Ornithology and Defense of Nature] – was founded in 1973 and has since then played a crucial role in the preservation of the islands environment. Large-scale urban developments have always been at the core of their battles. Numerous campaigns have been promoted to protect different natural areas on the island, with positive results in many cases (Rayó, 2004). Nevertheless, as has been mentioned before, it was not until the 2001 Master Plan of the airport was presented that the airport received specific attention.

What are the reasons for this lack of mobilization within the Majorcan society against a transport mega-project that has played such a relevant role in its socioenvironmental transformation?

Socio-political consent on tourism

One of the first reasons that could be argued is the existence of a socio-political consent on tourism as key economic sector for the island. The different lobbies of the tourist sector have had a crucial role in the construction of this consent, the creation of employment being the main argument (Amer, 2002).¹⁹ In such a context those opposed to an initiative that is considered key for the development of the tourist sector could be portrayed as selfish with respect to the needs of the region (Cidell, 2008).

In this sense the so called 'battle of the ecotax' was a good representation of the local political culture. The attempt in 2001 of the first left-wing regional government – after the end of Franco's dictatorship – to introduce an environmental tax encountered direct opposition from the tourist sector (Valdivielso 2001). The latter openly supported the right wing party in the next elections, which had promised its repeal if returning to power and did so (Murray, 2005).

To a certain extent tourism has led to a post-political model where it is broadly accepted that no alternative exists to a tourism-oriented economy. 'The political is then reduced to the management of the local ecological 'externalities'. [...] No space is left for invoking ecological equality, i.e. the equality of each and everyone in shaping democratically what kind of socio-ecological constellation is produced' (Oosterlynck & Swyngedouw forthcoming).

¹⁹ The airport itself employs about 12,000 people (Avelino Menéndez, personal communication, March 22, 2010).

Minor relevance of property expropriation

A second reason for the lack of public dissent against the airport is the minor relevance of property expropriation conflicts related to the enlargement of an already existing infrastructure – which was constructed during a dictatorship. In this sense the development of the road network has generated massive mobilization on the island during the last seven years. In Ibiza, the enlargement of the airport met great opposition since it affected many small landowners.

The area where the airport is located had been traditionally of high agricultural value (Rosselló Verger, 1974).²⁰ The construction of the airport brought about radical increases in land rent/changes in location rent²¹ and has introduced new land uses in a zone that was predominantly rural. Different infrastructures – annoying and unpleasant for the population but essential for the tourist metabolism – have been progressively located here: an industrial area, a public hospital, a power station, a desalination plant, fuel tanks, a sewage treatment plant, etc. At the same time, the already existing population centres – both along the coast and in the hinterland – have expanded through tourist and residential developments²², leading to land use conflicts like noise disturbance. A study related to the latter concluded that more than 45,000 people are affected by air transport acoustic impact. Nevertheless, the survey also pointed out their lack of information and implication regarding possible solutions to the problem and, most surprisingly, an overall positive assessment of the airport (Seguí Pons et al., 2004: 241).²³

Invisibility

A third reason that could explain the absence of relevant mobilization against this transport infrastructure is related to invisibility. As mentioned before, the Palma de Mallorca airport is an example of a mega-project. In the present neoliberal economic context, large-scale projects and place-marketing are neoliberal strategies to attract capital (Swyngedouw et al., 2002). Transport infrastructures play a double role in positioning the cities on the globalized economic map since the fluid movement of capital flows over space requires certain physical infrastructures to be fixed in space (Harvey, 2003). Thus the construction of infrastructure of this kind constitutes a 'sink' of investment capital in itself, but at the same time it facilitates further investments and capital flows. In this sense, it constitutes a spatio-temporal fix, a concept by which David Harvey refers to those investments where 'a certain portion of the total capital is literally fixed in and on the land in some physical form for a relatively long period of time' – physical 'fix' – and which, at the same time,

²⁰ It was dried up during the first half of the 19th century (Grimalt & Rodríguez, 1985) – with the construction of a canal and mills by the Dutch engineer Paul Bouvijn – in order to avoid diseases and provide agricultural products to the city (main crops: forage for cattle, milk industry and vegetables). (Consultar Rosselló-Verger, V. (1959) "El Prat de Sant Jordi y su desecación" a BCOCIN n°77, pp.523-578).

²¹ (Revisar)

²² The coastline between the airport and the city center hosts some of the most mature mass tourism spots of the island. This area, known as *Platja de Palma* [Palma Beach], was boosted during the 1960s and is nowadays undergoing a renewal plan.

²³ (Posar els principals resultats de la valoració).

constitute a 'particular kind of solution to capitalist crises through temporal deferral and/or geographical expansion' – metaphorical 'fix' – (Harvey, 2003: 109, 115).

Geographical expansion is inherent to capitalist processes of capital accumulation (Harvey, 1989; 2001; 2003; 2006). The 'reduction in the cost and time of movement has proven a compelling necessity of a capitalist mode of production. The trend towards 'globalization' is inherent in this, and the evolution of the geographical landscape of capitalist activity is driven remorselessly by round after round of time-space compression' (Harvey, 2003: 98).

Transport and communication infrastructure play a key role in satisfying this incessant drive to expand geographically since 'technological innovations within the field have dramatically altered the conditions of spatiality (the friction of distance) and generated all manner of instabilities within the space economy of capitalism' (Harvey, 2003: 98).

Hence transport mega-projects not only involve long-term investment but furthermore facilitate geographical expansion through time-space compression, opening up spaces for new potential uses and investment opportunities. Time-space compression is understood not only as reduction of relative distance in terms of travel distance, but especially as positioning within the global economy.

A first overview of social contestation against airport infrastructures shows that mobilizations focus most often on the impacts of the infrastructure – the physical 'fix' – on the neighbouring population: aircraft noise disturbance, local air quality, third party risk related to aircraft accidents and biodiversity loss (Upham et al., 2003). By contrast, the role airports play in facilitating further investments and capital flows, opening up new spaces – the metaphorical 'fix' – seem to receive less attention even though entailing far reaching socioenvironmental consequences.

In the case of Mallorca the construction of the airport in 1960 initiated a first round of time-space compression. Within the Fordist accumulation regime the island became the semi-peripheral leisure area serving Northern Europe. Then in 1997 the large-scale enlargement triggered a second round of time-space compression. Within the flexible accumulation regime Mallorca developed into a tourist-residential area for the North of Europe. This new function is well reflected in an interview with Álvaro Middelmann, Managing Director of Air Berlin for Spain and Portugal,²⁴ where he affirmed that 'every time less people travel with tour operators, and the stays are shorter but more frequent. The airplane has become a suburban train' (Middelmann, 2003: 17).

The partial invisibility of the air transport networks – in opposition to other transport networks like road or rail networks, where a continuous and tangible link between the nodes exists – results in a certain disconnection between the process of social transformation of nature and the process of urbanization (Kaika & Swyngedouw, 2000). It makes it difficult to apprehend the connection between local and global processes. And the question of scale is also related to invisibility since 'geographical scales may not be tangible or visible but they are real' (Smith, 2000: 726).

²⁴ And chairman of the Mallorca Tourist Board (2005-2009), a private and independent entity founded in 1905 to promote the island as a tourist destination (Vives, 2005). It is the first time that this institution – which has had a significant role as tourist lobby (Buades, 2004) – has been chaired by someone related to the air transport sector. This could be then considered symbolic regarding the role Air Berlin has at present in the island's tourist development

Air transportation is a key factor for the fluidity of globalization processes since it plays a major role in the global transfer of people and goods. As nodes of the air transportation network, airports play a relevant role in the production of these globalization processes (Cidell, 2006). Further discussion and analysis on this role is needed for social contestation to 'jumping scales' and re-scale the battle (Smith, 1992).

I should mention somewhere Ivan's figure on tourists oil consumption: "every tourist has consumed 45 liters of kerosene when he arrives to Palma" (Murray, 2008). And I could relate it to Greenpeace's propaganda. On the other hand, according to Macià Blázquez, elected member of the GOB board since 1989, the problem of overcrowding became a main issue for both the environmental movements and within some of the political parties from 1998. At the footnote 10 I could say something about those Spanish Transnational Corporations which have franquist roots and that became transnationals after Spain's integration into the EU, with high revenues from European Funds (see: Aguilera-Klink, F. i Naredo, J.M. (eds) (2009) *Economía, poder y megaproyectos*. Fundación César Manrique, Lanzarote).

References

- AENA-Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea [Spanish Airports and Air Navigation – Public Business Entity]: www.aena.es (accessed March 2010).
- Amer, J. (2006) *Turisme i política. L'empresariat hotelier de Mallorca*. Palma: Documenta Balear.
- Amer, J. (2002) El turisme com a "pa per viure". Treball de Recerca de Doctorat de Sociologia, Universitat de Barcelona (inèdit).
- Cidell, J. (2006) 'Air transportation, airports, and the discourses and practices of globalization'. *Urban Geography*, 27, 2, 651-63.
- Fernández Durán, R. (2005): *La compleja construcción de la Europa superpotencia: un aportación al debate sobre el futuro del proyecto europeo y las resistencias que suscita*. Virus, Barcelona.
- Fluxà, C. (2001) 'Mobilització contra el macro-aeroport' [Mobilization against the macro airport]. *Ultima Hora* (local newspaper), 05/08, 27.
- Gámir, A. & Ramos, D. (2002) *Transporte aéreo y territorio* [Air transport and territory]. Barcelona: Ariel.
- GOB-Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa [Balearic Group of Ornithology and Defence of Nature]: www.gobmallorca.com (accessed March 2010).
- Gorri, A. (1988) 'Cierre comercial y marcha sobre el aeropuerto en protesta por el uso de la segunda pista' [Business closing and march towards the airport in protest for the use of the second runway]. *Diario de Mallorca* (local newspaper), 06/14, 3.
- Gössling, S. & Upham, P. (eds) (2009) *Climate change and aviation. Issues, challenges and solutions*. London: Earthscan.
- Grimalt, M. & Rodríguez, R. (1985) 'Impacto del turismo sobre una huerta mediterránea. El caso del Pla de Sant Jordi (Mallorca)' [Impact of tourism on a mediterranean irrigated area. The case of Pla de Sant Jordi (Mallorca)]. *XI Reunión de Estudios Regionales*. Palma: Asociación Española de Ciencia Regional. 121001-11.

- Guijarro, F. (1990) 'Las obras del aeropuerto costarán 400 millones más para evitar que se sobrevuele Can Pastilla' [Works at the airport will cost 400 millions more to avoid flying over Can Pastilla]. *Diario de Mallorca* (local newspaper), 06/02.
- Hernández, L. (1988) 'La segunda pista de Son Sant Joan: necesidad para unos y calvario para otros' [The second runway of Son Sant Joan: a necessity for ones and a torment for others]. *Ultima Hora* (local newspaper), 07/01, 36-7.
- IBESTAT-Institut d'Estadística de les Illes Balears [Institute for Statistics of the Balearic Islands]: <http://ibestat.caib.es/> (accessed March 2010).
- IET-Instituto de Estudios Turísticos [Institute for Tourist Studies]: www.iet.tourspain.es (accessed March 2010).
- Kaika, M. & Swyngedouw, E. (2000) 'Fetishizing the modern city: The phantasmagoria of urban technological networks'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, 120-38.
- Mateu, J. (2003) 'Turismo residencial y dispersión urbana en Mallorca (Illes Balears). Un ensayo metodológico en el municipio de Pollença' [Residential tourism and urban sprawl in Mallorca (Balearic Islands). A methodological essay in the municipality of Pollença]. *Estudios Turísticos*, 155-156, 197-218.
- Mazón, T. & Aledo, A. (eds) (2005) *Turismo Residencial y cambio social*. CAM, Fundación Frax i Universidad de Alicante, Alicante.
- Middelmann, A. (2003) 'El avión se ha convertido en un tren de cercanías' [The plane has become a suburban train]. *Diario de Mallorca* (local newspaper), 05/25, 16-7.
- Ministry of Housing [Ministerio de Vivienda]: www.mviv.es (accessed March 2010).
- Murray, I. (2008) "La malaltia del transport. Un dels principals problemes ambientals de les Balears" a Seminari de gestió ambiental: Transport i medi ambient. Fundació Gas Natural i Conselleria de Comerç, Indústria i Energia, Palma.
- Oosterlynck, S. & Swyngedouw, E. (forthcoming) 'Noise reduction: The post-political quandary of night flights at Brussels airport'. *Environmental and Planning A*.
- Rayó, M. (2004) *L'ecologisme a les Balears* [Environmentalism in the Balearic Islands]. Palma: Documenta Balear.
- Revista de Obras Públicas (1999) 'Terminal y aparcamiento del aeropuerto de Palma de Mallorca' [Terminal and car parking of Palma de Mallorca airport]. *Revista de Obras Públicas*, 3,387, 110-3 (http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1999/1999_mayo_3387_26.pdf).
- Riera, J. (1997) 'El pasajero de hoy es mucho más libre' [The present passenger is much more free]. *Diario de Mallorca* (local newspaper), 04/12, 4.
- Rullan, O. (2007) *L'ordenació territorial a les Balears (segles XIX-XX)* [Regional planning in the Balearics (19th-20th centuries)]. Palma: Documenta Balear.
- Seguí, M. B. (1988) 'Dos mil personas ocupan el aeropuerto en señal de protesta' [Two thousand people occupy the airport as protest]. *Baleares* (local newspaper), 07/03, 3.
- Seguí Pons, J. M. et al. (2004) El problema del ruido en los entornos aeroportuarios. El caso del aeropuerto de Palma de Mallorca [The problema of noise in airport areas. The case of Palma de Mallorca airport]. *Boletín de la AGE*, 38, 225-243.
- Smith, N. (2000) 'Scale'. In Johnston, J. R. et al. *The dictionary of human geography*. Oxford: Blackwell, pp. 724-727.
- Smith, N. (1992) 'Contours of a spatialized politics: homeless politics and the production of geographical scale'. *Social Text* 33, 54-81.

- Upham et al. (2003) Environmental capacity and airport operations: current issues and future prospects. *Journal of Air Transport Management*, 9, 145-151.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Polity Press, Malden.
- Utrilla Navarro, L. (2002) *Las puertas del cielo. Historia de los aeropuertos de la isla de Mallorca* [Heaven's doors. History of Mallorca island airports]. Palma: AENA.
- Valdivielso, J. (2001) "Poder y hegemonía en la batalla de la ecotasa" en Valdivielso, J. (comp.) (2001) *¿A qué llamamos ECOTASA?* Monograma Editores, Palma de Mallorca, pp. 9-40.
- Viñas, A.; Viñuela, J.; Eguidazu, F.; Pulgar, C.F. & Florensa, S. (1979) *Política comercial exterior en España (1931-1975)* [Foreign trade policy in Spain (1931-1975)]. Madrid: Banco Exterior de España.
- Vives, S. (2011) "Producing a "Successful City": Neoliberal Urbanism and Gentrification in The Tourist City - The Case of Palma (Majorca)", *Urban Studies Research Volume* 2011, pp. 1-13 (<http://www.hindawi.com/journals/usr/2011/989676/>).
- WTO-World Tourism Organization: www.unwto.org (accessed April 2010)

Curriculum Vitae¹

Dades personals

LLINATGES: BAUZÀ VAN SLINGERLANDT

NOM: ALÍCIA MARIA

DATA i LLOC DE NAIXEMENT : 17 de març de 1976, a Hilversum (Holanda Septentrional, Països Baixos)

ESPECIALITZACIÓ (CÓDIC UNESCO): Geografia Regional

DIRECTOR(S) DE TESIS: Dr. Macià Blázquez Salom

SITUACIÓ PROFESSIONAL ACTUAL i DATA D' INICI: Becària Predoctoral

01/01/2010

ORGANISME: University of Lund

DEPT./SECC./UNITAT ESTR.: Departament de Geografia Humana

Formació acadèmica

Titulacions

Títol: Llicenciada en Geografia

Centre: Universitat de les Illes Balears

Data: 25/08/1998

¹Aquest curriculum vitae és una adaptació realitzada a partir del darrer que Alicia deixà desat al GREC. GREC és una aplicació de gestió de la recerca desenvolupada per la Universitat de Barcelona, actualment utilitzada per diverses institucions i organismes de recerca, entre els quals la UIB. Possibilita la gestió, seguiment i avaluació de totes les activitats de la ciència i la tecnologia és a dir, un conjunt de sistemes d'informació l'objectiu principal del qual és racionalitzar la gestió i la planificació de la ciència i tecnologia, aplicat a institucions públiques i privades que porten a terme una activitat d'aquest tipus.

Títol: Diploma d'Estudis Avançats
 Centre: Universitat de les Illes Balears
 Data: 22/12/2005
 Nom de la titulació: Suficiència Investigadora en Anàlisi Geogràfica Regional (AGR)

Activitat actual: PhD Candidate (becària predoctoral)
 Institució: Department of Human Geography - Lund University (Suècia)
 Data d'inici: 01/01/2010 Data de finalització: 31/12/2013

Tesis, tesines i treballs

Títol: Les Reserves de Biosfera Insulars (RBI): conciliar conservació i explotació dels recursos naturals a les illes
 Doctoranda: Àlicia Bauzá van Slingerlandt
 Universitat: Universitat de les Illes Balears
 Facultat /Escola: Facultat de Filosofia i Lletres
 Any: 2005 Clau: Treball de Recerca (memòria d'investigació).

Beques obtingudes

Data: 01/01/1999 - 30/06/1999
 Beca Erasmus de mobilitat d'estudiants universitaris
 Entitat: Faculty of Geographical Sciences (Universiteit Utrecht)

Data: 01/12/1999 - 28/02/2000
 Beca de col·laboració de la Universitat de les Illes Balears.
 Projecte: Dinàmica de la platja de Cala Millor.
 Entitat: Departament de Ciències de la Terra - Universitat de les Illes Balears

Data: 01/03/2001 - 30/06/2001
 Beca de col·laboració de la Universitat de les Illes Balears.
 Projecte: Disseny i implementació d'un SIG per a la gestió i planificació del transport escolar - SIGTEBAL.
 Entitat: Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica i Territorial de la UIB

Data: 01/12/2001 - 31/05/2002
 Beca Leonardo a l'estudi d'enginyeria ambiental Giorgio Marazzan, Trento (Itàlia).
 Entitat: Confederació d'Associacions d'Empresaris de Balears - CAEB

Data: 01/08/2002 - 31/12/2002
 Beca de col·laboració de la Universitat de les Illes Balears.
 Projecte: Desenvolupament d'un sistema d'informació geogràfica de la Serra de Tramuntana.
 Entitat: Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica i Territorial de la UIB

Data: 01/11/2003 - 31/03/2005
 Beca de col·laboració de la Universitat de les Illes Balears.
 Projecte: Reserves de Biosfera Insulars i Desenvolupament Sostenible.
 Entitat: Departament de Biologia de la UIB

Estades a centres de recerca

Centre: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen - Universiteit Utrecht
 Localitat: Utrecht País: Països Baixos Any: 1999 Durada: sis mesos
 Tema: Geografia dels Països Baixos: paisatge i medi ambient. Sistemes d'Informació Geogràfica
 Clau: Altres (especificar) - Becària Erasmus

Centre: Department of Social and Economic Geography- Lund University
 Localitat: Lund País: Suècia Any: 2008 Durada: un mes
 Tema: Grans infraestructures de transport, compressió espai-temps i gentrificació a espais insulars
 Clau: Convidada

Centre: Department of Social and Economic Geography - Lund University
 Localitat: Lund País: Suècia Any: 2009 Durada: tres mesos i quinze dies
 Tema: Megaprojectes de transport, solucions espai-temporals, compactació espai-temps i desenvolupament turístic
 Clau: Doctoranda

Centre: School of Environment and Development (SED) - University of Manchester
 Localitat: Manchester País: Regne Unit Any: 2009 Durada: 1 setmana
 Tema: Large-scale development projects
 Clau: Altres (especificar) : Staff Mobility for Training ERASMUS Programme

Cursos de postgrau rebuts

Curs: Curs d'Aptitud Pedagògica (CAP)
 Data: 01/10/1999 - 31/03/2000
 Àmbit: Nacional
 Entitat: Institut de Ciències de l'Educació (Universitat de les Illes Balears)

Curs: Anàlisi de risc d'inundació a cursos mediterranis aplicat a les planes de Sa Pobla i Campos
 Data: 01/03/2000 - 31/05/2000
 Àmbit: Local
 Entitat: Departament de Ciències de la Terra (Universitat de les Illes Balears)

Curs: Learning and Teaching in Higher Education
 Data: 05/05/2010 - 24/09/2010

Àmbit: Internacional
Entitat: Lund University

Curs: Advanced course on the analysis of environmental conflicts and justice. Erasmus Summer School 2010

Data: 26/06/2010 - 10/07/2010

Àmbit: Internacional

Entitat: Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals - ICTA, Universitat Autònoma de Barcelona

Curs: Information Management and Publication Process for Social Scientists

Data: 16/11/2010 - 15/12/2010

Àmbit: Internacional

Entitat: Lund University

Curs: Faculty PhD course in qualitative methods

Data: 22/02/2011 - 25/03/2011

Àmbit: Internacional

Entitat: Faculty of Social Sciences, Lund University

Curs: Urban studies and Urban Theory – Encountering Public Space

Data: 28/02/2011 - 13/04/2011

Àmbit: Internacional

Entitat: Malmö University - SLU Alnarp

Altres cursos i seminaris rebuts

Curs: Certificat de coneixements mitjans de català, orals i escrits de la Junta Avaluadora de Català (Certificat C)

Data: - 18/03/1998

Àmbit: Nacional

Entitat: Conselleria d'Educació, Cultura i Esports (Govern Balear)

Curs: Curs de Teledetecció aplicada a les Ciències de la Terra (Maó)

Data: 14/09/1998 - 18/09/1998

Àmbit: Internacional

Entitat: Universitat Internacional de Menorca Illa del Rei (UIMIR).

Curs: III Universitat d'estiu de cooperació internacional: El turisme com a factor del desenvolupament econòmic (Palma)

Data: 28/09/1998 - 02/10/1998

Àmbit: Local

Entitat: Fundació Universitat-Empresa i Universitat de les Illes Balears

Curs: Certificat de capacitació per a l'ensenyament en llengua catalana a l'educació secundària (Cursos de Reciclatge i de Formació Lingüística i Cultural)

Data: - 06/09/1999

Àmbit: Nacional

Entitat: Conselleria d'Educació, Cultura i Esports (Govern Balear)

Curs: Curs de Tècnic en l'Avaluació d'Impactes Ambientals (Calvià)

Data: 02/11/1999 - 15/11/1999

Àmbit: Local

Entitat: CAEB - Pla Mestral (Fons Social Europeu i Govern de les Illes Balears)

Curs: Anàlisi de risc d'inundació a cursos mediterranis aplicat a les planes de Sa Pobla i Campos (Palma)

Data: 01/03/2000 - 31/05/2000

Àmbit: Local

Entitat: Enllaç - Pla de formació (Fons Social Europeu i Conselleria de Treball i Formació del Govern de les Illes Balears)

Curs: Curs de Microsoft Access aplicat a la Informació Geogràfica

Data: 01/10/2001 - 05/10/2001

Àmbit: Local

Entitat: Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica i Territorial de la UIB

Curs: Curs de Microstation

Data: 12/11/2001 - 16/11/2001

Àmbit: Local

Entitat: Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica i Territorial de la UIB

Curs: Corso di lingua italiana (Istituto Comprensivo TN5, Trento)

Data: 21/01/2002 - 05/06/2002

Àmbit: Internacional

Entitat: Provincia Autonoma di Trento

Curs: Certificat d'Aptitud del Cicle Superior d'Anglès (Escola Oficial d'Idiomes, Palma)

Data: - 24/06/2003

Àmbit: Nacional

Entitat: Conselleria d'Educació i Cultura (Govern de les Illes Balears)

Curs: Certificat d'Aptitud del Cicle Elemental de Francès (Escola Oficial d'Idiomes, Palma)

Data: - 23/06/2005

Àmbit: Nacional

Entitat: Conselleria d'Educació i Cultura (Govern de les Illes Balears)

Curs: Certificat d'Aptitud del Cicle Elemental d'Alemanys (Escola Oficial d'Idiomes, Palma)

Data: - 27/06/2006

Àmbit: Nacional

Entitat: Conselleria d'Educació i Cultura (Govern de les Illes Balears)

Curs: National Organic Program (NOP) CBPAE Inspector and Evaluator Training

Data: 04/08/2006

Àmbit: Local

Entitat: IMO - Institut for Marketecology

Curs: Curs bàsic de disseny de pàgines web: DreamWeaver bàsic

Data: 25/09/2006 - 28/09/2006

Àmbit: Local

Entitat: Universitat de les Illes Balears

Curs: Japan Agricultural Standard (JAS) Update Training Course for Inspectors & Certification Staff

Data: 27/03/2007

Àmbit: Nacional

Entitat: IMO - Institut for Marketecology

Curs: National Organic Program (NOP) Update Training for Inspection Personnel

Data: 27/03/2007

Àmbit: Nacional

Entitat: IMO - Institut for Marketecology

Curs: National Organic Program (NOP) and Japan Agricultural Standard (JAS) PCB NOP and JAS Introduction and Inspector's Training I

Data: 28/03/2007

Àmbit: Nacional

Entitat: IMO - Institut for Marketecology

Curs: Certificat d'Aptitud del Cicle Superior d'Italà (Escola Oficial d'Idiomes, Palma)

Data: - 14/09/2007

Àmbit: Nacional

Entitat: Conselleria d'Educació i Cultura (Govern de les Illes Balears)

Seminari: Després del Neoliberalisme: ciutats i caos sistèmic (Barcelona)

Data: 28/11/2008 - 29/11/2008

Àmbit: Internacional

Entitat: Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA)

Curs: Curs intensiu suec nivell A2 (45 hores)

Data: 30/08/2010 - 22/09/2010

Àmbit: Internacional

Entitat: Folksuniversitetet

Curs: TULIP: Anàlisi, cartografia i visualització de xarxes

Data: 08/06/2011 - 10/06/2011

Àmbit: Local

Entitat: Universitat de les Illes Balears

Idiomes d'interès científic

Idioma	parla	llegeix	escriu
Català	bé	bé	bé
Castellà	bé	bé	bé
Neerlandès	bé	bé	bé
Anglès	bé	bé	bé
Italià	bé	bé	bé
Francès	regular	bé	regular
Alemanys	regular	suficient	regular
Suec ²	suficient	suficient	suficient

Docència impartida

Docència universitària

departament	Universitat	curs acadèmic	assignatura
Ciències de la Terra	U.I.B.	2004 - 2005	Recursos Territorials Turístics (I)
Ciències de la Terra	U.I.B.	2005 - 2006	Recursos Territorials Turístics (I)
Ciències de la Terra	U.I.B.	2006 - 2007	Dinàmiques Regionals Mundials
Ciències de la Terra	U.I.B.	2007 - 2008	Dinàmiques Regionals Mundials
Ciències de la Terra	U.I.B.	2008 - 2009	Dinàmiques Regionals Mundials
Ciències de la Terra	U.I.B.	2009 - 2010	Dinàmiques Regionals Mundials
Cursos de Postgrado	Universidad de Sevilla	07-08/10/2008	Curso de Máster Universitario en Protección, Gestión y Ordenación del Paisaje

Docència extra - universitària

Curs: Seminari Guia Especialista en Medi Ambient (docència sobre cartografia, climatologia i ús dels espais naturals).

Data: 27/09/1999 - 30/10/1999

Entitat: Fundació ECCA - Pla Mestral (Fons Social Europeu i Govern de les Illes Balears)

Activitat: Organització de cinc sortides de camp (Mallorca) formatives per a professors de geografia de secundària danesos

² Informació afegida a partir de la informació del curs intensiu que Alícia seguí a la Folksuniversitetet l'any 2010

Data: 01/09/1999 - 30/09/1999
Entitat: Ministeri d'Educació de Dinamarca

Curs: 'Formació per a treballadors de SEMILLA, SA' (docència sobre consum sostenible)

Data: 28/01/2008

Entitat: IRFAP de la Conselleria d'Agricultura i Pesca (Govern de les Illes Balears)

Recerca

Línies de recerca

Línia: Geomorfologia litoral. Dinàmica litoral

Centre: Departament Ciències de la Terra - Universitat de les Illes Balears, UIB

Data: 01/12/1999 - 28/02/2000

Paraules - clau: litoral turístic / geomorfologia / dinàmica litoral

Línia: Patrimoni ferroviari. Transport i mobilitat

Centre: Departament Ciències de la Terra - Universitat de les Illes Balears, UIB

Data: 01/07/2000 - 31/07/2001

Paraules - clau: interpretació del patrimoni / SIG / transport

Línia: Planificació i gestió del transport. Sistemes d'Informació Geogràfica

Centre: Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica - Universitat de les Illes Balears, UIB

Data: 01/03/2001 - 30/06/2001

Paraules - clau: SIG / planificació del transport / transport discrecional / aplicatius de SIG

Línia : Planificació d'espais naturals. Sistemes d'Informació Geogràfica

Centre: Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica - Universitat de les Illes Balears, UIB

Data: 01/08/2002 - 31/12/2002

Paraules - clau: SIG / espais naturals / planificació territorial

Línia: Indicadors de sostenibilitat del turisme. Anàlisi de mobilitat turística

Centre: Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, CITTIB - Conselleria de Turisme - Govern de les Illes Balears

Data: 01/04/2003 - 31/10/2003

Paraules - clau: turisme sostenible / SIG / planificació del transport / indicadors de sostenibilitat

Línia: Reserves de Biosfera. Desenvolupament sostenible.

Centre: Departament Biologia - Universitat de les Illes Balears, UIB

Data: 01/11/2003 - 31/03/2005

Paraules - clau: Reserves de la Biosfera / espais naturals / desenvolupament sostenible

/ sostenibilitat

Línia: Territori i Sostenibilitat. Impactes del turisme. Infraestructures de transport

Centre: Departament de Ciències de la Terra - Universitat de les Illes Balears (UIB)

Data: 06/06/2005 -

Paraules - clau: sostenibilitat / ordenació del territori / turisme / transport / grans infraestructures

Tècniques o especialitats que domina

Tècnica: Sistemes d'Informació Geogràfica

Paraules - clau: SIG / Aplicatius SIG

Participació en projectes de recerca³

Projecte/contracte: Dinàmica de la platja de Cala Millor

Tipus de Projecte/contracte: Ajuts a la Recerca

Empresa/Administració finançadora: Ajuntament de Sant Llorenç des Cardassar

Entitats participants: Associació Hotelera Badia de Cala Millor

Projecte/contracte nombre: —

Import: —

Durada des de: 1998 fins a: 2000

Investigador/a Principal: Dr. Antonio Rodríguez Perea

Nombre d'investigadors participants: 3

Paraules - clau: dinàmica litoral / Geomorfologia / litoral turístic

Projecte/contracte: Disseny i implementació d'un SIG per a la planificació i gestió del transport escolar de Balears - SIGTEBAL

Tipus de Projecte/contracte: Ajuts a la Recerca

Empresa/Administració finançadora: Direcció General de Recerca, Desenvolupament Tecnològic i Innovació. Conselleria d'Economia, Hisenda i Innovació del Govern Balear

Entitats participants: —

Projecte/contracte nombre: IB 3/2000.UIB

Import:—

Durada des de: 2000 fins a: 2001

Investigador/a Principal: Dra. Joana Maria Seguí Pons

Nombre d'investigadors participants: 12

Paraules - clau: transport, SIG / SIG-T / rutes / modelització de xarxes / transport escolar / disseny d'aplicatius SIG

Projecte/contracte: Patrimoni ferroviari de les línies desafectades Sta. Maria - Felanitx, Palma - Santanyí i Consell - Alaró

Tipus de Projecte/contracte: Ajuts a la Recerca

³ La malaurada desaparició d'Àlicia ens privà del seu suport i capacitats per dur endavant el projecte de recerca denominat *Geografías de la crisis: análisis de los territorios urbano-turísticos de las Islas Baleares, Costa del Sol y principales destinos turísticos del Caribe y Centroamérica*, el darrer que s'ha concedit pel Ministerio de Educación y Ciencia, dins del Programa Nacional de Investigación Fundamental No Orientada, al grup que té com a investigador principal el Dr. Onofre Rullan. Volem, amb aquesta nota, deixar constància de la valuosa contribució d'Àlicia al disseny i contingut de la Memòria de sol·licitud de l'esmentat projecte.

Empresa/Administració finançadora: Serveis Ferroviaris de Mallorca
 Entitats participants: Fundació Universitat-Empresa
 Projecte/contracte nombre: —
 Import: 11.422,24 €
 Durada des de: 2000 fins a: 2001
 Investigador/a Principal: Dr. Pere Brunet Estarellas
 Nombre d'investigadors participants: 3
 Paraules - clau: Interpretació del patrimoni / SIG / Geografia dels Transports / transport col·lectiu

Projecte/contracte: Construcció d'un Sistema d'Informació Geogràfica de la Serra de Tramuntana orientat a la gestió i anàlisi dels seus valors naturalístics, paisatgístics i territorials

Tipus de Projecte/contracte: Ajuts a la Recerca.

Empresa/Administració finançadora: Conselleria de Medi Ambient

Entitats participants: —

Projecte/contracte nombre: —

Import: 30.050,00 €

Durada des de: 2001 fins a: 2002

Investigador/a Principal: Sr. Maurici Ruiz Pérez

Nombre d'investigadors participants: 5

Paraules - clau: SIG / gestió d'espais naturals / Serra de Tramuntana

Projecte/contracte: Indicadors de Sostenibilitat del Turisme de les Illes Balears - Anàlisi de la mobilitat del turisme i determinació dels itineraris turístics més freqüentats

Tipus de Projecte/contracte: Programa del Centre d'Investigacions i Tecnologies de les Illes Balears (CTTIB)

Empresa/Administració finançadora: Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (CITTIB)

Entitats participants: Fundació Universitat-Empresa / Universitat de les Illes Balears (UIB)

Projecte/contracte nombre: —

Import: 17.632,00 €

Durada des de: 2003 fins a: 2003

Investigador/a Principal: Dr. Macià Blázquez Salom

Nombre d'investigadors participants: 2

Paraules - clau: turisme sostenible / transport / mobilitat turística / itineraris turístics / SIG

Projecte/contracte: Proyecto de cooperación entre la UIB y la Reserva de Biosfera Sierra del Rosario (Cuba), para desarrollar acciones en la gestión y la educación ambiental

Tipus de Projecte/ contracte: Convocatòria d'Ajuts de Cooperació al Desenvolupament: Projectes de Cooperació al desenvolupament. UIB

Empresa/Administració finançadora: Direcció General de Cooperació. Conselleria d'Afers Socials, Promoció i Immigració. Govern de les Illes Balears.

Entitats participants: Oficina de Cooperació al Desenvolupament i Solidaritat (OCDS)

de la UIB

Projecte/contracte nombre: —

Import: 15.000,00 €

Durada des de: 2004 fins a: 2005

Investigador/a Principal: Dr. Joan Rita Larrucea

Nombre d'investigadors participants: 4

Paraules - clau: Reserves de Biosfera / Cuba / gestió espais naturals / educació ambiental / SIG

Projecte/contracte: La funcionalización turística de las Islas Baleares (1955-2000): adaptación territorial y crisis ecológica del archipiélago

Tipus de Projecte/contracte: Programa Nacional de Ciencias Sociales, Económicas y Jurídicas

Empresa/Administració finançadora: Ministerio de Ciencia e Innovación

Entitats participants: Dirección General de Investigación

Projecte/contracte nombre: SEJ2006-07256/GEOG

Import: 60.500,00 €

Durada des de: 2006 fins a: 2009

Investigador/a Principal: Dr. Onofre Rullán Salamanca

Nombre d'investigadors participants: 8

Paraules - clau: ocupació del sòl / sostenibilitat / urbanització / procés d'urbanització

Projecte/contracte: Formació per al turisme responsable a Centreamèrica

Tipus de Projecte/contracte: Programa del Centre d'Investigacions i Tecnologies de les Illes Balears (CTTIB)

Empresa/Administració finançadora: Oficina de Cooperació al Desenvolupament i Solidaritat (OCDS) de la UIB

Entitats participants: Direcció General de Cooperació. Conselleria d'Afers Socials, Promoció i Immigració. Govern de les Illes Balears.

Projecte/contracte nombre: —

Import: 14.000,00 €

Durada des de: 2008 fins a: 2009

Investigador/a Principal: Dr. Macià Blázquez Salom

Nombre d'investigadors participants: 18

Paraules - clau: turisme responsable / economia global / balanç socioecològic / Centreamèrica / Illes Balears / cooperació al desenvolupament

Projecte/contracte: La geoconomía y la geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales

Tipus de Projecte/contracte: Programa Nacional de Investigación Fundamental no Orientada

Empresa/Administració finançadora: Ministerio de Ciencia e Innovación

Entitats participants: —

Projecte/contracte nombre: CSO2009-08400

Import: 90.750,00 €

Durada des de: 2010 fins a: 2012

Investigador/a Principal: Dr. Onofre Rullán Salamanca

Nombre d'investigadors participants: 13
 Paraules - clau: turisme / urbanització / canvi global / geopolítica / glocalització

Contribucions a congresos científics

Congrés: Turismo y Transformaciones Urbanas en el Siglo XXI. 26-28 Octubre
 Tipus de participació: presentació de comunicació
 Títol: Uso público en el parque natural de Mondragó (Mallorca): Régimen Jurídico, Análisis de la Oferta y la Demanda y propuestas de actuación
 Autor /s: Alemany, G.; Bauzá, A.; Cox, J. R.; Garcies, D. i Sampaio, H.
 Publicació: Turismo y Transformaciones Urbanas en el Siglo XXI. Almería, Universidad de Almería, :149-162.
 Caràcter: Nacional
 Entitat organitzadora: Universidad de Almería y Asociación de Geógrafos Españoles.
 Ciutat: Almeria Paï: Espanya Data: 2000
 Paraules - clau: espais naturals / ús i gestió / Mallorca

Congrés: Geografía y Territorio. El Papel del Geógrafo en la Escala Local. 22-25 Marzo
 Tipus de participació: presentació de comunicació
 Títol: Los usos recreativos de la comarca de Lluc: caracterización socio-espacial de los usuarios de los espacios formales de ocio al aire libre.
 Autor /s: Balaguer, P.; Bauzá, A. et al.
 Publicació: Geografía y Territorio. El Papel del Geógrafo en la Escala Local. Palma, Universitat de les Illes Balears, :203-210.
 Caràcter: Nacional
 Entitat organitzadora: Universitat de les Illes Balears, Asociación de Geógrafos Españoles i Association Française pour le Développement de la Géographie.
 Ciutat: Palma Paï: Espanya Data: 2001
 Paraules - clau: espais naturals / ús recreatiu / caracterització socioespacial / Mallorca

Congrés: Jornades sobre la Reserva de la Biosfera de Menorca en els seus 10 anys. 24-27 març
 Tipus de participació: presentació de comunicació
 Títol: Les Reserves de Biosfera Insulars (RBI)
 Autor /s: Bauzá, A.; Rita, J.
 Publicació: Jornades sobre els 10 anys de la Reserva de la Biosfera de Menorca. Maó, Institut Menorquí d'Estudis, : 241-253.
 Caràcter: Nacional
 Entitat organitzadora: Institut Menorquí d'Estudis (IME) i Consell Insular de Menorca (CIME)
 Ciutat: Maó Paï: Espanya Data: 2004
 Paraules - clau: Reserves de Biosfera / espais insulars / gestió espais naturals

Congrés: Local Institution Building for the Environment: Perspectives from East and West. 9-10 September
 Tipus de participació: presentació de comunicació

Títol: Local participation for sustainability: The Minorca Biosphere Reserve (Balearic Islands-Spain)
 Autor /s: Bauzá, A.; Rita, J.
 Publicació: Local Institution Building for the Environment: Perspectives from East and West. Proceedings. Gorizia, ISIG, :1-22.
 Caràcter: Internacional
 Entitat organitzadora: International Sociological Association (ISA), University of Trieste and ISIG-Institute of International Sociology.
 Ciutat: Gorizia Paï: Itàlia Data: 2004
 Paraules - clau: Reserves de Biosfera / participació local / Menorca / mecanismes de participació.

Congrés: Premières rencontres franco-espagnoles sur le tourisme. 9-11 Desembre
 Tipus de participació: presentació de comunicació
 Títol: Tourisme et développement durable dans les Illes Baléares: proposition de participation citoyenne
 Autor /s: Bauzá van Slingerlandt, A. i Murray Mas, I.
 Publicació: Actes des premières rencontres franco-espagnoles sur le tourisme, :46-51.
 Caràcter: Internacional
 Entitat organitzadora: Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.
 Ciutat: Arles Paï: França Data: 2004
 Paraules - clau: Turisme sostenible / participació ciutadana / Illes Balears

Congrés: Los procesos urbanos postfordistas. VIII Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana. 19-24 Junio
 Tipus de participació: secretària del comitè organitzador
 Autor /s: Bauzá van Slingerlandt, A.
 Caràcter: Nacional
 Entitat organitzadora: Departament de Ciències de la Terra – UIB i Grupo de Geografía Urbana – Asociación de Geógrafos Españoles
 Ciutat: itinerant Menorca, Mallorca i Eivissa Paï: Espanya Data: 2006
 Paraules - clau: Geografia Urbana

Congrés: Los procesos urbanos postfordistas. VIII Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana. 19-24 Junio
 Tipus de participació: coeditora
 Títol: Los procesos urbanos postfordistas. Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía. Palma, Universitat de les Illes Balears, ISBN 978-84-8384-001-0
 Autor /s: Artigues, A.A.; Bauzá, A.; Blázquez, M.; González, J.M.; Murray, I. y Rullan. O. (eds)
 Caràcter: Nacional
 Entitat organitzadora: Departament de Ciències de la Terra – UIB i Grupo de Geografía Urbana – Asociación de Geógrafos Españoles
 Ciutat: itinerant Menorca, Mallorca i Eivissa Paï: Espanya Data: 2006
 Paraules - clau: Geografia Urbana

Congrés: Buenas prácticas en la cooperación al desarrollo en el ámbito del turismo sostenible. 30 Noviembre-2 Diciembre

Tipus de participació: presentació de comunicació

Títol: Turismo y desarrollo sostenible en la Reserva de Biosfera de Sierra del Rosario, Cuba.

Autor /s: Bauzá, A., García, M. i Rita, J.

Publicació: Buenas prácticas en la cooperación al desarrollo en el ámbito del turismo sostenible. Ponencias. Palma, Universitat de les Illes Balears i Conselleria d'Immigració i Cooperació (Govern de les Illes Balears), : 130-138.

Caràcter: Internacional

Entitat organitzadora: Universitat de les Illes Balears i Conselleria d'Immigració i Cooperació (Govern de les Illes Balears)

Ciutat: Palma País: Espanya Data: 2006

Paraules - clau: turisme sostenible / Reserves de Biosfera / desenvolupament sostenible / Cuba / gestió d'espais naturals

Congrés: Island Geographies- The Inaugural Meeting of the IGU Commission on Islands. 29 October-3 November

Tipus de participació: presentació de comunicació

Títol: Insular Land Use Planning on the Balearic Islands (Spain): weak or strong sustainability?

Disponible a http://igu-islands.giee.ntnu.edu.tw/conf_papers.htm (I. Forum on Issues...)

Autores: Bauzá, A.

Caràcter: Internacional

Entitat organitzadora: . IGU Commission on Islands and Geography Department- National Taiwan University

Ciutat: Taipei País: Taiwan Data: 2007

Palabras Clave: planificación regional / Illes Balears / sostenibilitat

Congrés: Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio.

IX Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana.. 9-14 Junio

Tipus de participació: presentació de comunicació

Títol: El aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compactación espacio-temporal de la isla

Autor /s: Bauzá, A.

Publicació: Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. Actas del IX Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana. Sevilla, Universidad de Sevilla (en premsa). Disponible a http://www.uib.es/ggu/actes/Actas_Sevilla_2008.pdf

Caràcter: Nacional

Entitat organitzadora: Universidad de Sevilla y Grupo de Geografía Urbana – Asociación de Geógrafos Españoles

Ciutat: Sevilla, Cádiz i Ceuta País: ESPAÑA Data: 2008

Paraules - clau: compressió espai - temporal / solució espai - temporal / infraestructures aeroportuàries / negoci turístic - immobiliari / Mallorca

Congrés: IGU Commission on Islands 2010 Conference: Finding Their Place: Islands in Social Theory

Tipus de participació: secretària del comitè organitzador

Autor /s: Bauzá van Slingerlandt, A.

Informació disponible a: <http://www.keg.lu.se/IGUislands/index.html>

Caràcter: Internacional

Entitat organitzadora: IGU Commission on Islands and Department of Human Geography-Lund University

Ciutat: Illa de Ven País: Suècia Data: 2010

Paraules - clau: estudis sobre illes

Congrés: IGU Commission on Islands 2010 Conference: Finding Their Place: Islands in Social Theory

Tipus de participació: presentació de comunicació

Títol: Embracing global capitalism through tourism: Transport mega-projects and time-space compression on Mallorca

Autor /s: Bauzá van Slingerlandt, A.

Caràcter: Internacional

Entitat organitzadora: IGU Commission on Islands and Department of Human Geography-Lund University

Ciutat: Illa de Ven País: Suècia Data: 2010

Paraules - clau: turisme / megaprojectes de transport / transformació socioambiental / xarxes de transport aeri / estudis sobre illes

Congrés: 2010 AAG Annual Meeting

Tipus de participació: presentació de comunicació

Títol: Airport mega-projects and social contestation in Mallorca

Autor /s: Bauzá van Slingerlandt, A.

Caràcter: Internacional

Entitat organitzadora: Association of American Geographers

Ciutat: Washington País: Estats Units d'Amèrica Data: 2010

Paraules - clau: turisme / megaprojectes de transport / transformació socioambiental / xarxes de transport aeri / contestació social

Congrés: 4th Nordic Geographers Meeting

Tipus de participació: presentació de comunicació

Títol: Planning of transport mega-projects on Mallorca: The power of tourism and scale

Disponible a <http://ruconf.ruc.dk/index.php/ngm/ngm2011/paper/view/265>

Autor /s: Bauzá van Slingerlandt, A.

Caràcter: Internacional

Entitat organitzadora:

Ciutat: Roskilde País: Dinamarca Data: 2011

Paraules - clau: turisme / Megaprojectes de transport / Producció de l'espai / Conflictes de planejament interescales

Congrés: Jornadas contra la depredación de los bienes comunes. Ciudad, territorio y capitalismo
 Tipus de participació: presentació de comunicació
 Títol: La profundización de la vía urbano-turística-financiera en Palma (2007-2011): políticas, materialización y resistencias
 Disponible a <http://stop-depredacion-territorio.net>
 Autor /s: Artigues, A.; Bauzá, A.; Blázquez, M.; González, J.; Murray, I.; Rullan, O; Vives, S; Yrigoy, I.
 Caràcter: Nacional
 Entitat organitzadora:
 Ciutat: Madrid País: Espanya Data: 2011
 Paraules - clau: crisi financera / Palma / turisme / sector turístic - immobiliari / Geografia Urbana

Assistència a reunions científiques (sense presentar comunicació ni publicació)

Activitat: Geospace & Cyberspace. Contiguous territories, network territories (Palma)
 Data: 26/05/1997 - 29/05/1997
 Àmbit: Internacional
 Entitat: Commission on Communication Networks and Telecommunications (IGU), Department de Ciències de la Terra (Universitat de les Illes Balears) and UMR E.S.P.A.C.E. INTERTRANS (Université Montpellier III)

Activitat: El Medi Ambient a les Illes Balears. Qui és Qui? (Palma)
 Data: 27/11/1997 - 29/11/1997
 Àmbit: Local
 Entitat: Obra Social i Cultural de "Sa Nostra" Caixa de Balears

Activitat: Jornades de Pensament Crític i Economia Ecològica (Palma)
 Data: 22/11/2001 - 24/11/2001
 Àmbit: Local
 Entitat: Associació de Geògrafs de les Illes Balears i Departament de Ciències de la Terra (Universitat de les Illes Balears)

Activitat: Fòrum per a la Sostenibilitat de les Illes Balears (Palma)
 Data: 05/02/2002 - 19/11/2002
 Àmbit: Local
 Entitat: Conselleria de Medi Ambient (Govern de les Illes Balears)

Activitat: Jornades de Participació Ciutadana. Una aposta per a la sostenibilitat (Palma)
 Data: 13/12/2002 - 14/12/2002
 Àmbit: Local
 Entitat: Conselleria de Medi Ambient (Govern de les Illes Balears)

Activitat: Conferencia sobre "Gestión Integral del Litoral en Zonas Turísticas del Mediterráneo" (Calvià)

Data: 24/01/2003 - 25/01/2003
 Àmbit: Internacional
 Entitat: Ajuntament de Calvià

Activitat: La ciutat i el territori en el trànsit al segle XXI (Palma)
 Data: 27/03/2003 - 28/03/2003
 Àmbit: Local
 Entitat: Societat Geogràfica de les Illes Balears (SOGIB), Col·legi de Geògrafs i Grup d'Estudis d'Història Econòmica (Universitat de les Illes Balears)

Activitat: 1er Foro Urbanismo para un desarrollo más sostenible (Palma)
 Data: 20/11/2003 - 21/11/2003
 Àmbit: Local
 Entitat: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España i Col·legi Oficial d'Arquitectes Illes Balears (COAIB)

Activitat: L'acció de l'espècie humana en la transformació de la T(t)erra: una lectura heterodoxa des de les ciències socials (Palma)
 Data: 02/02/2007
 Àmbit: Nacional
 Entitat: Departament de Ciències de la Terra - Universitat de les Illes Balears

Activitat: Seminario sobre Alimentación de Calidad en los Centros Escolares "Una opción para la Agricultura y la Ganadería" (Algaida)
 Data: 13/03/2007 - 14/03/2007
 Àmbit: Nacional
 Entitat: Asociación Comité Andaluz de Agricultura Ecológica (CAAE)

Activitat: I Jornada de Cartografia i SIG de les Illes Balears (Palma)
 Data: 26/04/2007
 Àmbit: Local
 Entitat: Serveis d'Informació Territorial de les Illes Balears (SITIBSA)

Activitat: Workshop on 'Small Island Sustainability Studies' (Taipei)
 Data: 05/11/2007 - 09/11/2007
 Àmbit: Internacional
 Entitat: Graduate Institute of Environmental Education (National Taiwan Normal University)

Activitat: Transport i Medi Ambient (Palma)
 Data: 28/03/2008
 Àmbit: Local
 Entitat: Fundació Gas Natural

Activitat: Island Research, a workshop for identifying a common research agenda to promote collaboration between researchers in Spain, Greece, Germany, Denmark and Sweden.

Data: 15/05/2008 - 19/05/2008

Àmbit: Internacional

Entitat: Department of Social and Economic Geography (Lund University)

Activitat: Dret a l'habitatge i a la ciutat en el marc de la crisi: Un debat pendent (Barcelona)

Data: 10/10/2008

Àmbit: Nacional

Entitat: Observatori DESC

Activitat: II Jornada d'Informació Geogràfica de les Illes Balears (Palma)

Data: 30/10/2008

Àmbit: Local

Entitat: Serveis d'Informació Territorial de les Illes Balears (SITIBSA)

Activitat: The right to stay put. International workshop.

Data: 15/10/2009 - 16/11/2009

Àmbit: Internacional

Entitat: Department of Human Geography, Lund University

Activitat: III Jornada d'Informació Geogràfica de les Illes Balears (Palma)

Data: 26/11/2009 - 27/11/2009

Àmbit: Local

Entitat: Serveis d'Informació Territorial de les Illes Balears (SITIBSA)

Activitat: La Geohistòria de la bombolla immobiliària espanyola

Data: 08/10/2010

Àmbit: Nacional

Entitat: Departament de Ciències de la Terra - Universitat de les Illes Balears

Publicacions en revistes científiques i capítols de llibres

2000

ALEMANY, G.; BAUZÀ, A.; COX, J. R.; GARCIES, D. y SAMPAIO, H. (2000): "Uso público en el parque natural de Mondragó (Mallorca): régimen jurídico, análisis de la oferta y la demanda y propuestas de actuación" a **Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI** (Fernández, F.; Pumares, P. y Asensio, Á., eds.) Almería, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Almería, 149-162.

2001

BALAGUER, P.; BAUZÀ, A. et al. (2001): "Los usos recreativos de la comarca de Lluç: caracterización socio-espacial de los usuarios de los espacios formales de ocio al aire libre" a **Geografía y Territorio. El Papel del Geógrafo en la Escala Local** (Blázquez, M.; Cors, M.; González, J.M. y Seguí, M., coord.). Palma, Universitat de les Illes Balears, 203-210.

2003

BAUZÀ, A. (2003): "**Viure en un món segur?**", a **Pla d'Acció per a la sostenibilitat de les Illes Balears** (Murray Mas, I., coord.), Palma, Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears, 26-28. Editat en format CD-ROM

BAUZÀ, A. (2003): "Què menjam a les Illes Balears? Agricultura i seguretat alimentària", a **Pla d'Acció per a la sostenibilitat de les Illes Balears** (Murray, I., coord.), Palma, Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears, 41-43. Editat en format CD-ROM

BAUZÀ, A. (2003): "Menys transport i més accessibilitat", a **Pla d'Acció per a la sostenibilitat de les Illes Balears** (Murray, I., coord.), Palma, Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears, 68-70. Editat en format CD-ROM

BAUZÀ, A., ESCALAS, F.; GUAITA, F.; RUIZ, M.; SEGUÍ, J.M. (2003): "La planificación de rutas de transporte escolar a través de un SIG: el proyecto SIGTEBAL", *Geofocus. Revista Internacional de Ciencia y tecnología de la Información Geográfica* Revista digital, 3, 58-76. Disponible a <http://www.geo-focus.org/>

2004

BAUZÀ, A.; RITA, J. (2004): "Local participation for sustainability: The Minorca Biosphere Reserve (Balearic Islands-Spain)", a *Local Institution Building for the Environment: Perspectives from East and West. Proceedings* (Osti, G.; Pellizzoni, L., eds.) Girozia, ISIG-Istituto di Sociologia Internazionale di Gorizia, 1-22.

2005

BAUZÀ, A.; RITA, J. (2005): "Les Reserves de Biosfera Insulars (RBI)", a **Jornades sobre els 10 anys de la Reserva de la Biosfera de Menorca** (Vidal, J.M.; Lamarca, E., eds.) Maó, Institut Menorquí d'Estudis, 241-253.

2006

BAUZÀ, A. (2006): "Menorca... is different", a **Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears. Guía de Campo** (Artigues, A. et al.), Palma, Universitat de les Illes Balears, 76-106. Disponible a http://www.uib.es/ggu/pdf_VIII%20%20JCGU/03_BAUZA.pdf

BAUZÀ, A. (2006): "De Eivissa a Dénia: cerrando el círculo", a **Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears. Guía de Campo** (Artigues, A. et al.), Palma, Universitat de les Illes Balears, 76-106. Disponible a http://www.uib.es/ggu/12_BAUZA.pdf

2007

ARTIGUES, A.A.; BAUZÀ, A.; BLÁZQUEZ, M.; GONZÁLEZ, J.M.; MURRAY, I. y RULLAN, O. (2007): **Los procesos urbanos postfordistas. Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana**. Palma, Universitat de les Illes Balears – AGE (Asociación de Geógrafos Españoles). Disponible a http://www.uib.es/ggu/viii_coloquio.html

2009

BAUZÀ, A. (2009): "El Aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compresión espacio-temporal de la isla", a **Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. IX Coloquio de Geografía Urbana** (Caravaca, I.; Fernández, V.y Silva, R., eds.), Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, 259-276.

2010

BAUZÀ, A. (2010): "Planificació territorial insular a les Illes Balears: sostenibilitat forta o dèbil?", a **Homenatge a Bartomeu Barceló i Pons, geògraf**, (Mayol, J.; Muntaner, LL. i Rullan, O. eds.), Palma, Lleonard Muntaner editor, 355-369.

BAUZÀ, A., MURRAY, I. (coordinador); AMENGUAL, C.; ARTIGUES, A.A.; BLÁZQUEZ, M.; BUADES, J.; CANALS, J.; GINARD, X.; GONZÁLEZ, J.M.; MARTÍNEZ, A.; MOZO, I.; PONS, A.; PONS, G.; RAMIS, M.M.; RODRÍGUEZ, A.; RULLAN, O.; VIDAL, M.; VIVES, S.; van WALRE, N. (2010): **Els indicadors de sostenibilitat socioecològica de les Illes Balears (2003-2008)**, Palma, UIB - Caixa Pollença. Disponible a <http://www.uib.cat/ost>

Activitat en Geografia Aplicada

Entitat: Col·legi de Geògrafs.

Data d' inici: 20/10/2001 -

Àmbit: Nacional

Classificació: membre d' institució. Nº de col·legiat 279.

Activitat: Participació en l'elaboració del Pla Integral del Litoral del municipi de Calvià

Institució: Pandion SL - Consultoria ambiental

Data d' inici: 17/04/2000 Data de finalització: 31/12/2000

Activitat: Tècnica de Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG)

Institució: Laboratori de Sistemes d'Informació Geogràfica - UIB

Data d' inici: 23/07/2001 Data de finalització: 22/12/2001

Activitat: Tècnica de Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG)

Institució: WSC Studio d'Ingegneria Ambientale

Data d' inici: 01/12/2001 Data de finalització: 31/07/2002

Activitat: Tasques de secretariat i transcripcions del Fòrum per a la Sostenibilitat de les Illes Balears

Institució: Conselleria de Medi Ambient (Govern de les Illes Balears)

Data d' inici: 05/02/2002 Data de finalització: 19/11/2002

Activitat: Gestió de Bases de Dades i elaboració d'estadístiques del Consell Balear de la Producció Agrària Ecològica

Institució: Enginyeria i Medi Ambient SL

Data d' inici: 03/05/2005 Data de finalització: 31/10/2005

Activitat: Gestió de Bases de Dades, elaboració d'estadístiques, tramitació de certificacions i sistema de qualitat

Institució: Consell Balear de la Producció Agrària Ecològica

Data d' inici: 01/11/2005 Data de finalització: 11/10/2007

Activitat: Participació en la realització de tasques de cartografia de l'estudi 'Estudis Ambientals i Paisatgístics en relació a les normes de protecció d'àrees d'especial valor ambiental' (realització d'informes tècnics per encàrrec)

Institució: Direcció General d'Ordenació del Territori (Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, Govern de les Illes Balears).

Entitat: Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial (GAAT)

Data d' inici: 01/11/2007 Data de finalització: 31/12/2007

Activitat: Tècnica SIG i activitats de recerca

Institució: Universitat de les Illes Balears

Data d' inici: 15/10/2007 Data de finalització: 31/12/2009

Conferències impartides

Títol: Propostes ecologistes per un transport sostenible a Mallorca

Localitat: Palma País: Espanya Data: 24/11/2004

Acte: Curs Ecologisme a les Balears. Organitzat pel Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB). Octubre-desembre 2004

Títol: Tourism Development in the Balearic Islands

Localitat: Palma País: Espanya Data: 04/04/2008

Acte: Conferència impartida a un grup d'estudiants de geografia del St. Mary's University College (Belfast) durant la seva visita formativa a Mallorca.

Títol: Time-space compression and spatial fix on Mallorca

Localitat: Lund País: Suècia Data: 13/05/2008

Acte: David Harvey Seminar Series.

Department of Social and Economic Geography and Division of Social Anthropology, Lund University

Títol: Tourism beyond tourists: a land transformation force on the Balearic Islands

Localitat: Lund País: Suècia Data: 30/05/2008

Acte: Course 'Development and Sustainability'.

LUMES-Lund University International Master's Programme in Environmental Studies and Sustainability Science, Lund University

Títol: To Global Capitalism through Tourism: The Role of the Airport in the Time- Space Compression Process of Mallorca

Localitat: Lund País: Suècia Data: 23/04/2009

Acte: Human Ecology-Social and Economic Geography Seminar Series 2009.
Department of Social and Economic Geography and Division of Human Ecology, Lund University

Títol: L'aeroport i el procés de compressió espai-temporal de Mallorca

Localitat: Portocolom País: Espanya Data: 21/08/2010

Acte: Converses a la fresca. Organitzat per Plataforma Quin Port Volem?. Agost 2010

Participació en associacions

Membre de l' Associació de Geògrafs de les Illes Balears - AGIB (actualment Societat Geogràfica de les Illes Balears - SOGIB) des de la seva fundació en el 1998. Secretària (1998-2000) i vocal (2000-2002). Membre del Consell Editorial del Bolletí de Geografia Aplicada publicat per l'AGIB (1998-2002).

Membre del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB) des de l'1 de setembre de 1997.

Membre de la Comissió d'Ecologisme Polític del GOB (2005-2008)

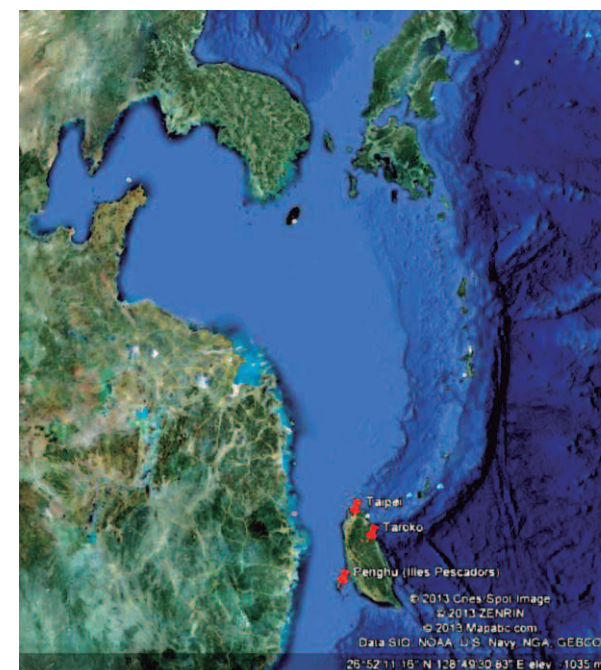
Altres mèrits i circumstàncies

Títol de patró d'embarcacions d'esplai (31/05/2000) expedit per la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports (Govern de les Illes Balears)

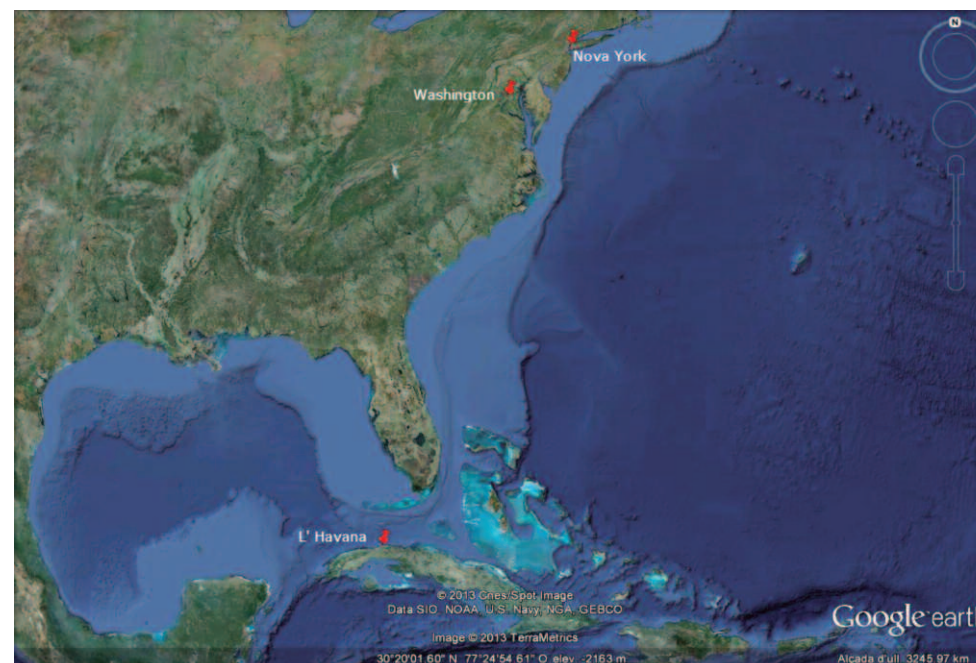
L'espai d'Alícia (1)



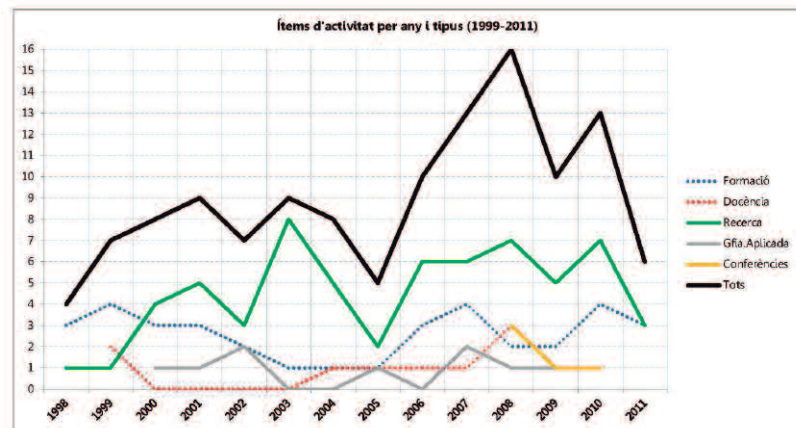
L'espai d'Alícia (2)



L'espai d'Alícia (3)



El temps d'Àlícia



Fotografies



La primera promoció (1994-1998) d'estudis de Geografia en una travessa per la serra de Tramuntana el 1995. La foto es va fer a les escales de l'església de Selva. Alícia Bauzà és la quarta per l'esquerra a la segona fila de dalt.



Viatge als Alps amb l'assignatura Pràcticum de Geografia. Dreta, quarta per la dreta, Alícia. Autora: Irene Moya, 1997



La primera promoció (1994-1998) d'estudis de Geografia durant la realització de l'assignatura Pràcticum de Geografia Humana a Lluç, Mallorca. Alícia Bauzà és la primera per l'esquerra a la primera fila. 1998.



Alícia amb alguns dels amics italians després de l'estada a Trento, durant les seves vacances a Mallorca. Amb Anna, Gianka, Annalisa i Mirko al Cap de Formentor, Mallorca. Autor: Mirko, 2002



Alícia durant la seva estada amb la beca Leonardo, a Trento, amb els seus amics i companys: Gianka, Gabriele, Lou Jing, Mirko, Giuliano, Marcella. Baselga di Pinè, Italia. Autor: Mirko, 2002.



A banda de la seva activitat acadèmica, Alícia era sòcia del GOB i en fou membre del grup d'ecologia política. Joan Amer (primer per la dreta) i Macià Blázquez (centre). Autor: Macià Blázquez, 2004



A les noces dels seus amics italians Mirko i Annalisa, amb Anna, Alessandro, Scheggia, Yoyo, Cesco, Annalisared, Ivi Volano. Trento, Itàlia. Autor: Gianka, 2004.



Alicia amb Joan Rita davant la catedral de la Virgen Maria de la Concepción Inmaculada de L'Havana, durant la visita a Cuba dins del projecte de cooperació de la UIB amb la Reserva de la Biosfera de Sierra del Rosario. Autor: Joan Rita, febrer de 2005.



Alicia a una zona reforestada de la Reserva de la Biosfera de Sierra del Rosario, Cuba. Autor: Joan Rita, febrer de 2005.



Alicia a una reunió de feina amb Damaysa Arzola i Fidel Hernández, de l'Estació Ecològica de la Reserva de la Biosfera Sierra del Rosario, Cuba. Autor: Joan Rita, febrer de 2005.



Alicia a la "Bierstrasse" de s'Arenal en un descans després d'una reunió preparatòria de l'organització local del 8è Col·loqui i Jornades de camp del Grup de Geografia Urbana de l'AGE.



Alicia preparant el 8è Col·loqui i Jornades de Camp de Geografia Urbana amb el GIST al Puig de Randa, Mallorca. Autor: GIST, desembre de 2005.



Assistents al 8è Col·loqui de Geografia Urbana al port d'Eivissa. Autor: Fundació Balearia, 2006.



Alicia amb la resta del comitè organitzador del 8è Col·loqui i Jornades de Camp de Geografia Urbana al Puig de Randa, Mallorca. Autor: Grup de Geografia Urbana de la AGE, juny de 2006.



Alícia amb els companys del GIST a Cala Mastella, Eivissa, en finalitzar el 8è Col·loqui i Jornades de Camp de Geografia Urbana. Autor: GIST, 2006.



Alícia i Ivan Murray a Sóller, Mallorca. Autor: Gianka, 2007.



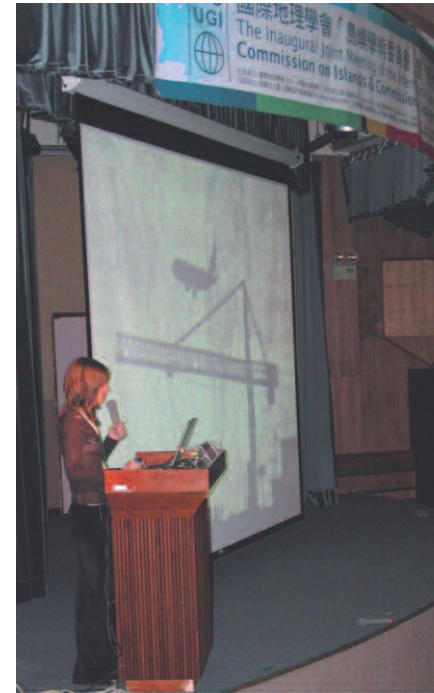
Alguns dels membres del grup de recerca a Camp de Mar, Andratx. Autor: GIST, 2006.



Amb Ramón Fernández-Durán i Ivan Murray al Port de Sóller, Mallorca. Foto: Ana Hernando, 2007.



Mosaic organitzat per l'Obra Cultural Balear a la Plaça Major de Palma. Fou realitzat per milers de persones, entre elles Alícia, per formar el lema "El Futur és nostre", per reclamar als futurs governants respecte cap a la llengua i cultura catalana. Autor: Antoni Riera, maig de 2007.



Alícia presentant la seva comunicació al Congrés Inaugural de la Comissió d'Illes de la Unió Geogràfica Internacional, Taipei (Taiwan). Autor: Antoni A. Artigues, 2007



Al Congrés Inaugural de la Comissió d'Illes de la Unió Geogràfica Internacional, Taipei (Taiwan), on va conèixer qui seria el seu director de tesi, Eric Clark. A la foto, d'esquerra a dreta, Eric Clark, Alícia, Anders Lund i Antoni A. Artigues. Autor: Antoni A. Artigues, novembre de 2007.



Alícia amb companys de la Facultat de Geografia de la Universitat de Lund. Autor: Eric Clark, maig de 2008.



Primera casa on Alícia va viure a Lund, Suècia. Autor: Antoni A. Artigues, maig de 2008.



Alícia amb Sònia Vives i Jesús González, companys del GIST. 9è Col·loqui de Geografia Urbana de la AGE, a Cadis. Autor: GGU de la AGE, juny de 2008.



Ivan Murray (a l'esquerra), Alícia i Bartomeu Barceló (a la dreta), a la clastra de la Baronia de Banyalbufar en una conferència. Autor: Antoni A. Artigues, agost de 2008.



Alícia al seu despatx a la Facultat de Geografia de la Universitat de Lund. Autor: Eric Clark, 2009.



Trobada a la II Comissió d'Illes de la Unió Geogràfica Internacional, illa Ven, Suècia. Autor: Eric Clark, 2010.



A Eivissa, amb investigadors de les Universitats Rovira i Virgili (Tarragona), Alacant i les Illes Balears. Alícia està asseguda a l'extrem inferior de l'esquerra. Autor: Antoni A. Artigues, maig de 2010.



Alícia amb companys de les Universitats de Màlaga i de les Illes Balears a Marbella. Autor: Antoni A. Artigues, juny de 2011



Alícia a Torremolinos, Màlaga. Autor: Antoni A. Artigues, juny de 2011



Retrat d'Àlícia fet a Lloret de Vistalegre. Autora: Margalida Roig, maig de 2011



Darrera exposició oral pública d'Àlícia, amb Fernando Gaja i Ivan Murray, al Museu Reina Sofía, Madrid. Autor: Ismael Yrigoy, novembre de 2011.



Sopar d'antics companys de la primera promoció (1994 - 1998) del pla d'estudis de Geografia (1994 - 2012). Autor: Gaspar Guaita, juny de 2011.



Àlícia i Ramón Fernández-Durán teixint la xarxa social per construir alternatives. Autora: Isa Vázquez, 2012.

