

CAMBIOS EN EL SISTEMA URBANO E INDICADORES DE MERCADO Y TURÍSTICOS DE LAS CIUDADES ESPAÑOLAS

Lorenzo López Trigal

Introducción.

En la presente comunicación se trata, por un lado, de interpretar los datos básicos de **cuota de mercado e índice turístico**, combinando con los de población, y, por otro lado, de encuadrar estos cambios en el **sistema urbano**, de manera que se puedan explicar algunas alteraciones en la jerarquía urbana a partir de la terciarización y en particular de la tendencia a la concentración e incremento del índice turístico, en especial en las poblaciones litorales mediterráneas e insulares.

En este sentido se aprecia que el crecimiento del turismo de sol y playa ha tenido repercusión en el sistema urbano, en particular en las islas y en el litoral mediterráneo y andaluz, donde han ido germinando en las cuatro últimas décadas “nuevas ciudades-balneario” en ciertos tramos de la costa, o bien ha reforzado a algunas otras ciudades con cierta especialización en la oferta turística vacacional, en cuanto a hostelería, apartamentos y equipamientos. Mientras que la actividad turística relacionada con el surgimiento de centros de esquí no ha supuesto aún la creación de ciudades, aunque sí ha potenciado estaciones muy bien equipadas en Sierra Nevada y en los Pirineos.

Entre otras repercusiones del crecimiento turístico litoral, se encuentra también el derivado de las alteraciones en la delimitación administrativa municipal, al haberse segregado en estos años pasados algunas de las localidades de mayor crecimiento como consecuencia del fenómeno turístico -Puerto de la Cruz, Punta Umbría, Fuengirola, Torremolinos o Salou-, o con reivindicación de segregarse en un futuro, por ejemplo, Torre del Mar respecto de Vélez-Málaga.

Es desde este enfoque que vamos a analizar la distribución del sistema urbano español,

tal como ya hicimos referencia en estudio anterior (LÓPEZ TRIGAL, 1995 a), en cuatro diferentes **subsistemas urbanos**: el de las Islas Canarias, el de la Fachada Atlántica Ibérica, el de las Regiones Interiores, y, finalmente, el de la Fachada Mediterránea y Andalucía. La especificidad regional del Estado Autonómico español matizaría a su vez el anterior esquema, a la hora de subdividir los distintos subsistemas (a excepción de Canarias) y encuadrar las jerarquías urbanas según el territorio de cada una de las diecisiete Comunidades Autónomas, englobando a Ceuta y Melilla (más Gibraltar) de hecho en la red andaluza.

Se revisarán a continuación, en primer lugar, cada uno de los diferentes subsistemas en cuanto a los rasgos del proceso urbano y los **niveles jerárquicos según la cuota de mercado**: en los escalones superiores (dos ciudades de nivel VII, con más de 2430 unidades de cuota, las ocho de nivel VI, de 810 a 2429 unidades) e intermedios (en el nivel V, cuarenta y una ciudades de 270 a 809 unidades, y en el nivel IV, ciento cuatro ciudades de 90 a 269 unidades). En segundo lugar, se señalarán como **municipios urbanos turísticos**, a partir de un cociente [Índice Turístico / Cuota de Mercado] superior a 2, tal como se definen estos parámetros en los Anuarios del Mercado y los Anuarios Comerciales, véase para ello este último Anuario (1998, 271), a nivel municipal y en ambos casos sobre una base nacional de 100.000 unidades:

- “Cuota de Mercado” que expresa la capacidad de compra y de consumo, en función de las variables de población, teléfonos, automóviles, camiones, oficinas bancarias y actividades comerciales.
- “Índice Turístico” en función de la cuota tributaria por este concepto, que tiene en cuenta el número de habitaciones, así como la ocupación anual y categoría de los establecimientos turísticos.

1. Los subsistemas urbanos regionales.

El subsistema de **Canarias** presenta una singular caracterización, concentrado esencialmente en las dos islas mayores, donde se encuentran siete de los ocho municipios urbanos de rangos superiores e intermedios: Las Palmas (nivel VI), Santa Cruz y La Laguna (nivel V), Telde, San Bartolomé de Tirajana, Arona, Arrecife y Santa Lucía (nivel IV). Rasgos diferentes son también el reciente crecimiento de los índices de urbanización (así Las Palmas pasa de 193.000 habitantes en 1965 a 355.000 en 1996) y la incorporación a su red urbana de nuevas ciudades y urbanizaciones del ocio en ciertos municipios de las islas orientales y de las dos islas mayores, como Antigua, La Oliva, Pájara en Fuerteventura; Tegui, Tías, Yaiza en Lanzarote; Mogán, San Bartolomé de Tirajana en Gran Canaria; Adeje, Arona o Puerto de la Cruz en Tenerife. El índice de urbanización alcanza a ser en Canarias entre los más elevados de España, en torno a un 90 por ciento, fruto del fenómeno turístico sobre todo.

Por otro lado, se ha reducido su perifericidad y aislamiento tradicional en la medida que se ha internacionalizado su economía, a la vez con cultivos de exportación, el turismo europeo de masas y la infraestructura portuaria y aeroportuaria de casi todas sus islas. Sin embargo precisa este archipiélago de una mayor conectividad con las otras islas portuguesas y Cavo Verde (los archipiélagos de la “lusofonía atlántica”), de un lado, y de Marruecos, Mauritania y Senegal, de otro, lo que por ahora pasa por una llegada moderada de inmigrantes africanos y unas incipientes relaciones comerciales. Mientras tanto, la integración de España a la Unión Europea ha conservado en lo posible la especificidad de la región canaria, que en todo caso se dirige a la capital de Madrid para todo lo relacionado con las funciones centrales del nivel superior.

En los **subsistemas de la Fachada Atlántica** existen discontinuidades entre sus diferentes regiones, hasta el punto que en buena parte ha servido el Norte de Castilla y León como vía de conexión inevitable entre estos territorios no bien estructurados y articulados, sin una

capitalidad indiscutida. Por otra parte, esta fachada reúne a la vez amplios sectores marcados por una ruralidad profunda al lado de viejas zonas industriales en declive. Esta dicotomía se encuentra en el umbral de las fuerzas y de las debilidades de su estructura urbana que opone áreas urbanas, potentes a menudo en términos de población e incluso de potencial económico y vastas comarcas prácticamente sin presencia urbana, como se aprecia sobre todo en el interior de Galicia, Asturias y Cantabria, tal como hemos presentado en un estudio colectivo (LABORDE, dir. 1996).

Estas distorsiones revelan condiciones históricas y económicas del desarrollo tanto como derivadas de las múltiples fragmentaciones de orden físico que cortan este espacio alargado y en buena parte litoral. Esto se encuentra hasta tal punto admitido en el caso de Galicia, que en ese finisterre particular se piensa tanto o más en el llamado “eixo atlántico” que prosigue desde La Coruña a Porto que en tomar parte de la “cornisa cantábrica” y así se considera que la relación con Asturias y el resto de la fachada no es estratégica por ahora, pues importa más reforzar el acceso con la Meseta o con Portugal.

Mientras tanto, continúan los bloqueos y permanecen las rupturas entre estas regiones mal trabadas entre sí como consecuencia de los condicionamientos físicos, de la insuficiencia de infraestructuras adecuadas como de la falta de interrelaciones e interés mutuo en las iniciativas locales y regionales. Pero el nuevo espíritu del proyecto europeo “Arco Atlántico” (en cuyo grupo de regiones se ha incorporado también Navarra y Castilla y León) se abre paso, sino tanto en el extremo gallego sí al menos en el País Vasco con relación a Aquitania pero sobre todo con Cantabria y Navarra, entre cuyas capitales y las tres vasco españolas se forma una malla que he venido a denominar como “pentapole”, que asume la complementariedad e interrelaciones urbanas de cooperación y competitividad entre las cinco ciudades, a las que se sumaría la vasco francesa de Bayonne.

Los índices de urbanización son bien desiguales: Mientras que en la Galicia interior, la

población urbana es poco más de 50 por ciento, en la Galicia atlántica es del 76 por ciento, tasa similar a la de Asturias con un 80 por ciento y Cantabria con el 75 por ciento, pero menor que la del País Vasco, con un 90 por ciento. Por otro lado, la evolución urbana está marcada por un proceso de concentración, que recientemente se alterna con una expansión residencial e industrial en relación con la extensión de las infraestructuras rúteras y de los terrenos urbanizables. Mientras que el fenómeno del ocio y el turismo de masas está aquí mucho más limitado a algunas localidades de nivel III (pequeñas ciudades de Sanxenxo, LLanes, Laredo) o del nivel II (villas como O Grove, Castro Urdiales, Hondarribia), restando Santiago de Compostela y San Sebastián como centros de atracción turística.

La apertura al mar y a la emigración sobre todo exterior así como el aislamiento del interior y la desigual incorporación a la revolución industrial han sido los principales factores de formación de estos subsistemas urbanos regionales, con ciertas diferenciaciones en todo caso: mientras que en el País Vasco aparece como sistema más equilibrado merced a la existencia de una malla urbana bastante densa en Vizcaya y Guipúzcoa, el modelo metropolitano y concéntrico dominante caracteriza a Asturias y Cantabria como a Álava, entre tanto aparece Galicia con un sistema dual a la vez.

Las jerarquías urbanas presentan una distribución siguiente por regiones: en el nivel VI, un solo lugar central, la aglomeración de Bilbao; en el nivel V se cuentan ocho centros representados en las cuatro regiones, en Galicia (Vigo, A Coruña, Ourense), en Asturias (Gijón, Oviedo), en Cantabria (Santander) y en el País Vasco (Vitoria, San Sebastián); en el nivel IV, en número de dieciseis ciudades o municipios en algún caso periurbanos, Santiago, Lugo, O Ferrol y Pontevedra en Galicia, Avilés, Mieres, Siero (con varias localidades en el entorno de Oviedo), Langreo en Asturias, Torrelavega en Cantabria, Baracaldo, Guecho (ambas en el Gran Bilbao), Irún, Portugalete, Basauri, Santurce (las tres últimas en el Gran Bilbao), Rentería (en el

entorno de San Sebastián) en el subsistema del País Vasco.

Se observa una fuerte competitividad interurbana al no haber una primacía clara, ni siquiera en el caso de Bilbao, compitiendo en centralidad con Vitoria y San Sebastián para las funciones política, universitaria, cultural y comercial. Del mismo modo, entre las ciudades asturianas (Oviedo versus Gijón) se llega a competir en casi todos los ámbitos y especialmente en la función de ocio y cultura. En el caso de Santander, si no existe esa competencia en su propia Comunidad, sí la tiene con Bilbao, destacando la ciudad cántabra en la dotación clínica, cultural y de ocio. Las ciudades gallegas igualmente se caracterizan por una fuerte competitividad, en especial A Coruña/Santiago/Vigo, pero se asiste en los últimos años a un proceso de cooperación interurbana a través de la red “Eixo Atlántico”.

Los subsistemas de las **Regiones Interiores** (LÓPEZ TRIGAL, 1995 b) que corresponden a la Meseta y a buena parte del Valle del Ebro están situados entre las regiones litorales atlánticas y mediterráneas a modo de interface y donde destaca el área de influencia de la metrópoli de Madrid, muy sobresaliente en todo el ámbito meseteño, como lo es en otro sentido Zaragoza en el Valle del Ebro. En efecto, el subsistema urbano de las regiones interiores es una red desigualmente jerarquizada, pues aunque están presentes todos los niveles jerárquicos, por regiones existen vacíos importantes como la ausencia de nivel VI de ciudades capitales, salvo en Aragón, o el vacío de los niveles intermedios, el V en esta misma región aragonesa o el IV en las de La Rioja y Navarra. En total, la red urbana está formada por unas 90 ciudades, de las cuales 42 en los niveles superiores e intermedios (VII a IV) de la jerarquía, con una dinámica urbana reciente en buena parte a partir del desarrollo del terciario multifuncional, pero apenas de componente turística, si bien destacan la base industrial de Madrid y algunas ciudades de su metrópoli así como Zaragoza, Pamplona, Valladolid o Burgos.

En Castilla y León (LÓPEZ TRIGAL, 1995 c) se establece una jerarquía urbana de tipo policentral, con una capital regional Valladolid a nivel V pero discutida con otras tres ciudades de su mismo rango, Burgos, Salamanca y León, como capitales subregionales situadas en tres esquinas de la región. Tras ellas se sitúan siete ciudades de nivel IV, las restantes capitales provinciales y dos ciudades de cierto crecimiento industrial: Palencia, Zamora, Ponferrada, Segovia, Ávila, Soria, Miranda de Ebro.

En el valle del Ebro, la región de Navarra se establece como único lugar central de estas categorías en un nivel V, su capital Pamplona, al igual que en La Rioja con relación a la ciudad de Logroño, siendo en ambos casos los centros que vienen a continuación del nivel de pequeña ciudad (III), por lo que resulta un vacío bien notable y por tanto una primacía destacada de cada capital en su región, hasta el punto que se puede hacer referencia sin extrañeza alguna a “Pamplona contra Navarra”, “Logroño frente a Rioja”, de igual modo que “Zaragoza frente a Aragón”. En efecto, el índice de primacía de estas ciudades ha seguido incrementándose, hasta el punto que podemos observar en el caso de Aragón cómo Zaragoza se encuentra en un nivel VI, con una cuota de mercado de 1456 unidades y una población de 601.000 habitantes, siguiendo en la jerarquía a un nivel IV Huesca con 123 de cuota de mercado y 45.000 habitantes. Si bien, una lectura del sistema urbano al margen de la regionalización autonómica advertiría que de hecho la red urbana presenta una región de “Aragón y Rioja”, pues en gran medida Zaragoza es la “capital regional” en ambas Comunidades.

En la submeseta Sur, las regiones de Extremadura y de Castilla-La Mancha se caracterizan por un modelo policentral ordenado por cada capital provincial, si bien aparecen otras ciudades, y en los dos casos, las ciudades de mayor rango se sitúan periféricamente con relación al territorio regional. Así en Extremadura, en un nivel V, está la ciudad de Badajoz, y ya al nivel IV Cáceres, que compite con la anterior muy de cerca en cuanto a centralidad o bien se reparte funciones como la universitaria, la nue-

va capital autonómica Mérida, y la ciudad de la alta Extremadura, Plasencia. Mientras que en Castilla-La Mancha, con una red de ciudades que tienen en algunos casos a Madrid por ciudad muy cercana, destaca en un nivel V la ciudad de Albacete, y le siguen en un nivel IV seis ciudades en este orden: Talavera, Toledo, Guadalajara, Ciudad Real, Puertollano, Cuenca.

En cuanto a Madrid, considerada como la ciudad de mayor rango jerárquico VII, supone de hecho, como hemos observado, el fenómeno urbano más sobresaliente, cuya vecindad y atracción afecta directamente a la red urbana de las dos submesetas y más en especial a la de su propia región. Efectivamente la casi totalidad de las quince ciudades que siguen a Madrid en la jerarquía urbana se encuentran en un radio de treinta kilómetros y por tanto forman parte del Área Metropolitana madrileña: en un nivel V, Móstoles, Leganés, Alcalá de Henares, Fuenlabrada, Getafe, Alcorcón, ciudades todas de su entorno con una talla demográfica bien similar entre los 141.000 y 196.000 habitantes; siguiendo en el nivel IV, las ciudades de Alcobendas, Torrejón, Coslada, Parla, Pozuelo, San Sebastián de los Reyes, Las Rozas, Majadahonda y Collado-Villalba.

Los subsistemas urbanos de la **Fachada Mediterránea y Andaluza** se apoyan en un alto índice de urbanización próximo al 85 por ciento y cuentan con una bien trabada malla urbana tradicional en la que la creciente urbanización y el incremento del potencial industrial y sobre todo terciario y turístico ha promovido un desarrollo decidido. Tanto por las múltiples funciones urbanas como por el crecimiento demográfico y económico se han ido transformando las jerarquías urbanas y aparece una redistribución de la población cercana al litoral, con nuevas urbes del ocio como función predominante, una nuevas relaciones interurbanas se crean en torno al “Arco Mediterráneo” conectando de este modo con ejes internacionales, destacando la metrópoli de Barcelona al lado de las capitales regionales restantes, pues si la capital catalana crece en centralidad y multifuncionalidad no quedan atrás ciudades como Valencia, Alicante o Sevi-

lla, sin olvidar el resto de ciudades intermedias e incluso las ciudades del ocio.

Pero la red urbana de esta fachada se encuentra también con ciertos territorios desarticulados, tanto a escala subregional en el caso de los subconjuntos de Andalucía Oriental y Occidental, como a escala local es de anotar también la desarticulación radical de las ciudades de Ceuta y de Melilla así como el área del Campo de Gibraltar o Bahía de Algeciras con relación al subsistema andaluz, motivado tanto por causas políticas como económicas y de problemas de accesibilidad.

Los efectos difusores de Cataluña y de la Comunidad Valenciana en cuanto a industrialización, primeramente, y del boom turístico y de la terciarización, han llegado a buena parte de estas regiones, en especial a las áreas litorales y las islas, de modo que ésto encierra un indudable desajuste con relación a los espacios interiores de esas mismas regiones peninsulares, donde las tradicionales diferencias de desarrollo y urbanización entre el interior y la marina se han profundizado en mayor o menor grado en los últimos decenios, favorecido por el turismo o la agricultura intensiva en el litoral. Pero junto al dinamismo de la fachada mediterránea y los desajustes intrarregionales ha habido asimismo crisis de la industria en algunas localidades, Alcoi o Sagunto entre otras, y en comarcas como el Campo de Cartagena. Sin embargo, a pesar de esas crisis el potencial del comercio exterior y el subsector turístico han colaborado para que estas cinco regiones se encuentren a la altura de los años 90 en una cierta medida en el “Norte del Sur” del Mediterráneo europeo, siendo así privilegiada la posición de Baleares así como de las comarcas litorales catalanas, valencianas, murcianas y aún andaluzas en el “ranking” de la España más dinámica y urbana.

En cuanto a la jerarquía urbana estamos ante un subsistema monocentral primado en Cataluña y Baleares, y monocentral equilibrado con tendencia a policentral en Andalucía, Murcia y Valencia. Matizaciones éstas que encierran, de un lado, las distribuciones primadas de las capitales del primer grupo de regiones, y, de otro

lado, distribuciones más ajustadas a la regla rango-tamaño en el segundo grupo de regiones.

En la jerarquía urbana de Andalucía se posicionan treinta ciudades en los rangos superiores e intermedios, encabezada en el nivel VI por las ciudades de Sevilla y Málaga, a las que siguen en el nivel V otras seis ciudades entre las que destacan Córdoba y Granada, yendo a continuación Almería, Jerez de la Frontera, Huelva y Cádiz. En el nivel IV, una veintena de ciudades se establecen en tres grupos, los centros tradicionales de la red, las nuevas ciudades del ocio de la costa malagueña y almeriense, y los núcleos periurbanos de las áreas metropolitanas de Sevilla y Bahía de Cádiz, siguiendo la ordenación siguiente por cuota de mercado: Marbella, Jaén, Algeciras, Dos Hermanas, San Fernando, El Puerto de Santa María, Linares, Alcalá de Guadaira, Vélez-Málaga, Sanlúcar de Barrameda, La Línea de la Concepción, El Ejido, Fuengirola, Motril, Chiclana de la Frontera, Torremolinos, Roquetas de Mar, Utrera, Estepona y Antequera. En este mismo nivel se sitúan también las dos ciudades del mediterráneo sur, Ceuta, unida a la Bahía de Algeciras, y Melilla, en cierta medida relacionada con Málaga y Almería.

La jerarquía urbana de la región murciana mantiene un equilibrio entre todos los niveles: en el VI la capital de Murcia con 845 unidades de cuota de mercado y 345.000 habitantes, en el nivel V la ciudad de Cartagena con 412 de cuota y 170.000 habitantes, y en el nivel IV Lorca con 173 de cuota y 69.000 habitantes y Molina de Segura, ubicada en el entorno periurbano de Murcia, con 96 de cuota y 41.000 habitantes.

En la Comunidad valenciana la jerarquía urbana en estos niveles alcanza a dieciseis ciudades, destacando en el nivel VI la capital Valencia, en el nivel V Alicante, Elche (en realidad una misma área metropolitana) y Castellón, y en el nivel IV, al igual que en Andalucía se distribuyen en tipos de ciudades tradicionales, del ocio y del periurbano, añadiendo aquí las de carácter industrial, y cuya ordenación por cuota de mercado es Alcoy, Gandía, Benidorm, Torrent,

Sagunto, Elda, Orihuela, Paterna, Villareal, Torrevieja, Alzira, Mislata.

Las Islas Baleares presenta una clara primacía en su jerarquía urbana, siendo destacada la ciudad de Palma de Mallorca en un nivel VI (realmente considerada a lo largo de la historia como “la ciudad” a diferencia de las otras poblaciones de las islas o “ciudadelas”). Hasta tal punto esta apreciación está vigente que de las dos ciudades que siguen en el orden jerárquico, ya en un nivel IV, Calviá e Ibiza, la primera de ellas es municipio periurbano del área metropolitana de Palma que ha crecido recientemente como fruto del turismo hacia Mallorca.

Por último, la red urbana de Cataluña tiene una alta densidad de núcleos en sus comarcas litorales y en especial en el área metropolitana barcelonesa, donde se localizan 19 de los 27 lugares centrales distribuidos en estos niveles jerárquicos.

En el nivel VII la capital de Barcelona destaca de forma primada al no existir centro urbano hasta el nivel V, donde se hallan cinco ciudades de su área metropolitana y dos capitales provinciales, L'Hospitalet, Badalona, Sabadell,

Terrassa, LLeida, Tarragona, Santa Coloma. En un nivel IV están las ciudades y municipios periurbanos de Mataró, Reus (del área urbana de Tarragona), Girona, Cornellá, Sant Boi, Manresa, El Prat, Granollers, Rubí, Vilanova i Geltrú, Viladecans, Cerdanyola, Sant Cugat, Esplugues, Mollet, Gavá, Vic, Castelldefels e Igualada.

En este nivel jerárquico se posiciona también Andorra.

2. Los municipios urbanos turísticos

En el análisis de los subsistemas urbanos se ha constatado la incidencia de la actividad turística en los diferentes niveles de las jerarquías urbanas de las regiones litorales e insulares españolas, en especial en los escalones intermedios de tipo IV, como así mismo en las pequeñas ciudades y villas de nivel III y II de la jerarquía. Para llegar a una constatación estadística de esta interrelación entre el fenómeno urbano y el fenómeno turístico, se puede seguir por la **evolución del Índice Turístico**, que describe de hecho la variación, positiva o negativa, que ha habido en las tres últimas décadas en el “ranking” de los municipios turísticos españoles, que recogemos a continuación con un indi-

Orden	municipio	Índice Turístico 1965	municipio	Índice Turístico 1996
1	Madrid	13.998	Madrid	9.362
2	Palma Mallorca	8.364	Barcelona	6.815
3	Barcelona	6.767	Palma Mallorca	4.298
4	Las Palmas	3.923	San Bartolomé Tirajana	3.605
5	Málaga	3.227	Calviá	2.909
6	Calviá	2.992	Sevilla	2.584
7	Marbella	2.258	Benidorm	2.400
8	Sevilla	2.209	Puerto de la Cruz	2.245
9	Puerto de la Cruz	1.899	Arona	2.048
10	Benidorm	1.772	Valencia	1.776
11	LLoret de Mar	1.700	Adeje	1.580
12	San Sebastián	1.660	Marbella	1.562
13	Valencia	1.335	Torremolinos	1.439
14	Granada	1.285	Zaragoza	1.347
15	Santa Cruz de Tenerife	1.024	Las Palmas	1.142
16	Sitges	1.016	Tías	1.118
17	LLuchmajor	1.000	Granada	1.071
18			LLoret de Mar	1.062

cador al menos de 1000 unidades, desde la fecha de 1965 (ANUARIO DEL MERCADO ESPAÑOL 1967) en que ya se contaba con una década de crecimiento del turismo de masas en nuestro país, hasta la última publicada de 1996 (ANUARIO COMERCIAL DE ESPAÑA 1998).

Se advierte en esta ordenación que en sólo tres municipios en 1965 y cuatro en 1996 no se encuentran sus términos en el litoral, destacando entre ellos el enorme potencial de Madrid, pero también las dos ciudades andaluzas de mayor atracción turística-cultural Sevilla y Granada, aunque localizadas en el interior. Es asimismo aparente la variación de carácter negativo entre esas dos fechas por parte de Palma de Mallorca, de Málaga (que en el periodo intermedio se ha separado de su término Torremolinos), de Las Palmas o de Santa Cruz de Tenerife, pues en realidad son los municipios aledaños los que van a tener un fuerte crecimiento en los últimos años. Pero sí en cambio es relevante el descenso de San Sebastián, única localidad turística de la fachada atlántico-cantábrica presente en la primera fecha y ausente en la segunda. Mas sobre todo se constata la emergencia de los núcleos turísticos de crecimiento más reciente localizados en las islas Canarias (San Bartolomé, Arona, Adeje, Tías). Al lado, pues, de ocho ciudades de talla grande o intermedia están presentes en la ordenación del índice de 1996, diez centros de vacaciones, del “dolce farniente”, ubicados en las Baleares, en las Canarias, y en la costa mediterránea.

Pero indudablemente no están todos los que son en esa relación anterior. De un lado, habría que observar que existen ciertas ciudades del ocio donde el aposento predominante del turista no es en hoteles, hotelesapartamentos, hostales, ciudades de vacaciones, campings, sino en pisos, apartamentos y chalets o adosados, y por tanto su índice turístico es reducido en gran medida al no constatarse tales alojamientos. Es el caso de buena parte de las localidades litorales de la Comunidad valenciana (por ejemplo, la ciudad de Alicante con un índice de 758 unidades, Torrevieja con 99, Calpe, 48, Denia 96, San Juan 23, Santa Pola 32...). De otro lado, se puede observar también una diferente ordenación de estas ciudades especializadas en el turismo

por el número de plazas hoteleras, tal como se precisa en la última Guía (1998), donde las primeras “localidades hoteleras a pie de playa” son por este orden: Benidorm (17.056 plazas), Lloret de Mar (12.435), Torremolinos (8.880), Salou (8.706), Calella (6.215), a las que siguen Calviá, Alcudia, Puerto de la Cruz, Marbella, Roquetas de Mar, Fuengirola.

Para concluir, hemos detectado los **municipios urbanos turísticos** en los que la actividad turística es primordial, cuando el indicador resultante del cociente Índice Turístico / Cuota de Mercado sea superior a 2 (según valores recogidos en el ANUARIO COMERCIAL, 1998). De esta manera es posible efectuar una evaluación y comparación de cada uno de estos municipios señalados como turísticos, que de mayor a menor especialización los podemos clasificar en tres grupos:

- Primero, con un cociente superior a 20, se encuentran quince municipios **muy especializados** de Baleares, Alcúdia (Port d'Alcúdia), Calviá, Capdepera (Cala Rajada, Canyamel), Muro (Playa de Muro, Can Picafort), San Llorens de Cadassar (S'Illet); en Canarias, Antigua, Mogán (Playa de Mogán, Puerto Rico), Pájara (Jandía), Puerto de la Cruz, San Bartolomé de Tirajana (San Agustín, Maspalomas, Playa del Inglés), Tías (Puerto del Carmen), Yaiza (Playa Blanca), Adeje (Playa América); en Cataluña, Santa Susana y Salou. Se trata de pequeñas ciudades del ocio y vacacionales y de municipios litorales más conocidos por sus urbanizaciones.

-Segundo, con un cociente entre 5,1 y 20, son treinta y dos municipios **bastante especializados** de Baleares, Alaior, Andratx (Port d'Andratx), Ciudadela, Formentera, Lluçmajor, Manacor (Porto Cristo), Pollensa (Port de Pollensa), San José (Cala Vadella), San Antonio, Santa Eulalia, Santa Margalida, Santanyi (Cala D'Or, Cala Figuera), Son Servera (Cala Bona, Cala Millora); de Canarias, La Oliva (Corralejo Playa), Tegui (Costa Tegui), Arona (Los Cristianos); de Cataluña, Calella, Malgrat, Calonge, Castell-Platja d'Aro, Lloret, Torroella de Montgrí, Tossa, Cambrils, Mont-Roig; de Andalucía, Roquetas de Mar (Aguadulce), Benalmádena, Marbella (Nueva Andalucía, Puerto Banús...), Torremolinos; de

Valencia, Benidorm, Benicasim, Peñíscola. Aquí están entre las más reconocidas ciudades del turismo litoral español y diversos municipios de explosión turística más o menos reciente.

- Tercero, con un cociente entre 2,1 y 5, se encuentra un grupo de diecinueve municipios **especializados**, representados en casi todas las áreas del litoral español y en algunas ciudades o en su periferia. Chiclana (Sancti Petri), Tarifa, Almonte (Matalascañas), Estepona, Fuengirola, Nerja, San Juan de Aznalfarache en Andalucía, LLanes en Asturias, Palma de Mallorca (Can Pastilla, S'Arenal), Ibiza (Playa d'en Bossa) y Felanitx (Port Colom) en Baleares, Los Realejos en Canarias, Pineda de Mar, Sitges y Blanes en Cataluña, O Grove y Sanxenxo en Galicia, San Javier (La Manga) en Murcia, Gandía en Valencia. Destaca la ciudad de Palma entre todos ellos.

Por otro lado, sin considerarlos “municipios urbanos turísticos”, pero en los que tal actividad es complementaria y notable en el marco de una multifuncionalidad terciaria, son ciudades con un turismo de corta estancia, con un cociente entre 1 y 2, representadas por veinticuatro ciudades de doce regiones. Madrid o Barcelona, en primer lugar, capitales regionales y provinciales como Sevilla, Cádiz, Granada, Las Palmas, Santander, Ávila, León, Salamanca, Cuenca, Toledo, Tarragona, Alicante, Mérida, Santiago de Compostela, San Sebastián, más algunas localidades del litoral como El Ejido (Almerimar), El Puerto de Santa María (Puerto Sherry), Almuñécar, Mijas, Castelldefels, Orihuela (Dehesa de Campoamor), Cartagena (La Manga).

BIBLIOGRAFÍA

Anuario del Mercado Español. Madrid, Banco Español de Crédito. (Varios años).

Anuario Comercial de España, 1998. Barcelona, Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona, 1997.

Guía Oficial de Hoteles, 1998. Madrid, TURESPAÑA, 1997.

LABORDE, P. (Dir.) (1996): *L'Ibérie Atlantique*. Paris, Éditions de l'Aube.

LÓPEZ TRIGAL, L. (1995 a): “Esquema interpretativo del sistema urbano europeo y español”. En VARIOS AUTORES: *Cambios regionales a finales del siglo XX*. Salamanca, Uni-

versidad de Salamanca, pp. 366-369.

LÓPEZ TRIGAL, L. (1995 b): “El sistema urbano de las regiones interiores españolas”. En CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J., TROITIÑO VINUESA, M.A., CAMPOS ROMERO, M.L. (Coords.), *Las ciudades españolas a finales del siglo XX*, Murcia, Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 47-52.

LÓPEZ TRIGAL, L. (1995 c): “El sistema urbano de Castilla y León en relación con la prospectiva de la Fachada Atlántica Ibérica”. *Medio Ambiente en Castilla y León*, 3, pp. 16-20.