

POLÍTICA TURÍSTICA DE UN DESTINO SINGULAR: MELILLA (ESPAÑA)

TOURISM POLICY IN SINGULAR DESTINATIONS: THE CASE OF MELILLA (SPAIN)

VIRGILIO GONZÁLEZ FERNÁNDEZ.

Universidad de Granada.

TOMÁS LÓPEZ-GUZMÁN.

Universidad de Córdoba.

Resumen: La sostenibilidad o no del turismo de una determinada área geográfica, depende, en gran medida, de la política que las autoridades públicas lleven a cabo en la mencionada área. También, la realidad nos enseña que la imagen turística tiene bastante que ver con el buen hacer de los poderes públicos. Es obvio que una y otra no dependen exclusivamente de lo que hacen las Administraciones Públicas, ya que no son los únicos agentes que intervienen; aunque sí es bastante cierto ya que tiene un peso considerable.

El caso de Melilla es, al menos, razonablemente atípico en lo que se refiere tanto a la sostenibilidad como a la imagen de esta ciudad como destino turístico. Por ello, el objetivo de este artículo no es otro que mostrar una serie de factores y de problemas, sobre los que se tendría que incidir, para hacer viable y sostenible un destino turístico que hoy no lo es y, a la vez, mejorar una imagen, que no responde a la realidad.

Palabras clave: Turismo, Sostenibilidad, Poderes Públicos, Melilla

Abstract: The sustainability of tourism in a particular geographic area depends to a large extent on the political public authorities carry out in that area. Also, the reality teaches as that tourism image has a lot to do with the good of the public authorities. It is obvious that this image also depends on the enterprises.

The case of Melilla is at least reasonably unusual in regards to both the sustainability and the image of this city as a tourist destination. Therefore, our proposal is show a number of factors and problems which would have to work to make viable and sustainable tourist destination that today is not and, in turn, improve an image which no correspond to reality.

Keywords: Tourism, Sustainable, Melilla

INTRODUCCIÓN

La acción del hombre sobre su medio natural ha traído consigo que, en este mundo globalizado, nos encontremos por todas partes con ecosistemas cada vez más deteriorados, cuando no destruidos. Este hecho no es más que el reflejo de una Naturaleza maltratada, que se resiste a ser dominada y cuya manifestación más visible es el incremento, día tras día, del número de catástrofes naturales (desprendimientos de tierras, lluvias torrenciales e inundaciones, huracanes y otros agentes meteorológicos -probablemente, efectos del cambio climático-, fenómenos sísmicos, etc.), de los cuáles dan cuenta cotidianamente los medios de comunicación.

Desde el comienzo de la Humanidad, ésta ha dependido de los recursos que le ha brindado la Naturaleza. Las distintas sociedades que han ido surgiendo a lo largo de la Historia han vivido de estos recursos, gracias a las distintas técnicas, pero la sociedad actual ha abusado de dichos recursos por diversas y controvertidas razones. Todo ello ha conducido a tomar conciencia de que los recursos son limitados y que el medio ambiente no puede sufrir más agresiones. Es decir, tomar conciencia de la necesidad de una economía ambiental de carácter sostenible. Y, como es obvio, también de un turismo sostenible.

En otro orden de cosas, la actividad turística se caracteriza en la actualidad por grandes cambios motivados por la necesidad de adaptarse a una demanda cada vez más exigente y activa. Así, y entre otros cambios, nos encontramos con que los viajeros suelen realizar más viajes a lo largo del año, aunque de menor duración, están más informados tanto del destino como del producto (a través de Internet) o buscan nuevos tipos de recursos turísticos. Fruto de todos estos cambios, aparece un turismo temático entre el cuál destaca todo lo relacionado con la recuperación de la herencia cultural y social de las áreas geográficas, el contacto con la naturaleza y el conocimiento de las costumbres de la propia comunidad local (Pulina *et al.*, 2006; Nogues, 2007).

Por otra parte, la acción de los Gobiernos, a través de la formulación, implementación y evaluación de las políticas públicas aplicables a los espacios geográficos en los que ejercen su poder, es, quizás, uno de los mejores medios para alcanzar un mundo sostenible, aunque no el único. Por ello, analizaremos las políticas públicas, en materia de turismo, de un área geográfica singular por diversas razones: Melilla (España).

Nuestro objetivo es presentar como el turismo en una ciudad, verdaderamente, singular, por los motivos que se apuntarán a continuación, no puede ser sostenible, por las políticas públicas que se aplican, tanto por el Estado, en la parte que le corresponde, como por parte de los responsables de Turismo de la Ciudad Autónoma. Políticas públicas

equivocadas y no sostenibles, por varios hechos: El tremendo precio que ha de pagarse para poder llegar al propio destino, la ausencia de una planificación con vistas a largo plazo y otros elementos, como una visión clara de cómo y en que forma debe actuarse en el marco de la propia ciudad, para incrementar la demanda turística y, en este sentido, bástenos decir que, probablemente, mas de un 60% de la población Peninsular no sepa donde esta la ciudad y, casi un 75%, confunda Melilla con Ceuta. Si esto sucede a nivel español, a nivel internacional puede ser un auténtico desastre. La solución que se le ha venido dando a la mayoría de los problemas, es, también insostenible: la subvención

En este orden de cosas, presentaremos, en síntesis, las singularidades, unas veces positivas y otras, tal vez no tanto de la ciudad. Para a continuación, hacer un breve esbozo de la Política Turística española y a continuación de la de la Ciudad Autónoma. Señalaremos cuales son los principales problemas a resolver y como se podría enfocar la ciudad para que fuese mas atractiva. Finalmente, presentaremos unas conclusiones.

LA CIUDAD Y SU SINGULARIDAD

La singularidad de Melilla abarca no sólo el espacio geográfico que ocupa, no más de 12 kilómetros cuadrados en el Norte de África y perteneciendo al Estado español, sino que esta singularidad se extiende a su contexto histórico, religioso, cultural, social, urbanístico, económico y político.

Desde el contexto histórico, la ciudad fue creada en el siglo XVI, siguiendo la idea portuguesa de crear un enclave en la costa de África, con el fin de comerciar con el interior. Pero dado el hecho de que el territorio circundante era muy pobre y que la hostilidad de los asentamientos circundantes era cada vez mayor, acabo convirtiéndose en una ciudad fortaleza de algo más de un kilómetro cuadrado. Esta ciudad más adelante tendrá la función de presidio, donde irán a parar todas aquellas personas que sean clasificadas como indeseables: ladrones, criminales, liberales, cautivos del ejército napoleónico, prisioneros de las guerras carlistas, republicanos, etc.

Durante muchos siglos, la religión de los habitantes de Melilla ha sido la católica, pero en la actualidad, la población se encuentra dividida entre católicos, protestantes, judíos, hinduistas y musulmanes, teniendo todas ellas templos en la ciudad.

En el caso de la cultura, la predominante es la cultura española a lo largo de toda su historia, aunque en los últimos años, ha empezado a emerger la cultura rifeña del Norte de Marruecos y la hebrea. Si bien debe entenderse que hablamos de manifestación pública y no privada.

Demográficamente, la población melillense esta compuesta, hoy día, por un 51% de población europea, un 47% de población rifeña marroquí; un 1,5% de población hebrea; 1% de población hindú y asiática; 0,3% de población gitana y un 0,2% de población subsahariana. En épocas anteriores no hubo más que población europea y hebrea.

Desde el punto de vista de social, se trata de una sociedad de frontera, una “isla” europea en África, cerrada sobre sí misma y unida a la Península, en la actualidad, a través de los medios de comunicación y de transporte, pues antaño no había otro medio de relación sino era por vía marítima y los grandes temporales del mar de Alborán, podían dejarla incomunicada durante días e incluso meses.

También podemos encontrar rasgos de singularidad en su economía. La ciudad carece de todas las materias primas ya que no ha habido más agua que la de los aljibes, carecía de central eléctrica, o de instalaciones de gas. Actualmente, esto se soluciona gracias a las importaciones de Marruecos y del resto de la España peninsular.

Desde antaño, el mercado laboral gira en torno a los funcionarios públicos, ya sean estos civiles o militares. En la actualidad, se mantiene esta tendencia, a la que se añaden los comerciantes (comercio tradicional, comercio atípico o contrabando, franquicias, etc.), y un sector servicios, con empresas unipersonales la mayor parte de ellas. Sin olvidar la época del Protectorado, donde la minería y la guerra, también fueron negocios.

En el plano político, baste mencionar, que Melilla no es Ayuntamiento hasta los años treinta del siglo pasado y que tiempo después de promulgada la Constitución de 1978 adquiere el estatus de Ciudad Autónoma, mestizaje entre una Comunidad Autónoma y un Ayuntamiento.

La singularidad urbana de esta ciudad se debe a distintas épocas. Una primera que se reduce a un kilómetro cuadrado y que los melillenses denominan “El Pueblo”, que se desarrolla hasta casi finales del siglo XIX. La segunda, cuando se expande extra muros y alcanza los 12 kilómetros cuadrados, cuyo diseño se hace por los militares, con barrios en cuadrícula y casas bajas (barrio del Real), grandes acuartelamientos y zona industrial. La tercera, cuando llegan los arquitectos civiles y, por supuesto, la actual. Melilla, se convertiría en la segunda ciudad Modernista de España y donde el Art Decó, también dejó huella.

Podríamos seguir hablando de singularidades de esta ciudad, pero consideramos que sería extendernos demasiado, cuando nuestro tema debe centrarse en turismo. Si nos hemos parado a desglosar las anteriores, es por una singularidad más: el eterno desconocimiento que tiene la gente de la existencia de esta ciudad.

REVISION DE LA LITERATURA

Dada la importancia que cada está alcanzando el fenómeno turístico, tanto en el plano económico, social y medio ambiental, casi todas las administraciones públicas suelen tener competencias en el ámbito del turismo, ya sea en el campo de la ordenación, planificación, coordinación, etc. Así pues, cuando hablamos de política turística, en realidad, nos estamos refiriendo a la acción que desarrolla la Administración de un país en materia de turismo. En el caso español, las competencias en materia turística, desde la Constitución de 1978, está repartida entre el Estado Central, Las Comunidades Autónomas y la Administración Local.

Esta relevancia del turismo comienza a ser reconocida tímidamente en la literatura económica a comienzos de la década de los años sesenta, considerándola como una política económica sectorial. A medida que han ido pasando los años, si bien permaneció esta visión, lo cierto es que los enfoques han ido cambiando en función de la evolución de la materia objeto de estudio. En España, la literatura científica en este campo, comienza bien entrada la década de los setenta con autores como Cals (1974) y Torres (1976), para continuar con Figueroa (1984), Torres (1985), Esteve (1991), Fayos (1993), Hawkins (1993), Angulo (1996 y 1998), Nacher (1999), y ya en la década actual con Monfort (2000), Valdés (2004), Pulido (2004) y Figueroa (2004). En este mismo ámbito, han venido moviéndose diversas organizaciones internacionales, como la Organización Mundial del Turismo, la OCDE e incluso la Unión Europea, aunque esta última no se planteó una política turística europea hasta bien entrada la década actual.

Con las aportaciones de Velasco González (2004 y 2005) se abre en España el enfoque politológico en materia de política turística en nuestro país, si bien existían algunos artículos publicados anteriormente como los de Marchena (1989) y los de Marchena y Vera (1994), sin olvidar a Bayon (1999). Asimismo, también existía una importancia referencia en la literatura científica internacional (Hall, 1994; Gartnet, 1996; Elliot, 1997; Jeffries, 2001; Ivars, 2004). Por otro lado, ha existido también un enfoque desde el punto de vista normativo y, mucho más recientemente, desde el punto de vista de la sostenibilidad, como pueden ser los trabajos de Pine y Gilmore (1999), Crouch y Ritchie (1999), Mihalic (2000) y Genest y Legg (2003).

Lo cierto es que el análisis de las políticas públicas y, dentro de ellas, el de la política turística, exige ya un conocimiento multidisciplinar que da origen a diversas aproximaciones teóricas y ello conlleva una diversidad de enfoques distintos, como hemos podido apreciar.

LA POLÍTICA TURÍSTICA EN ESPAÑA

Centrándonos en las políticas turísticas, hemos de referirnos, en primer lugar, a la evolución de éstas en el Estado español, para, aproximarnos, posteriormente, a la política turística desarrollada por el Gobierno de Melilla.

Cuando un Gobierno interviene en el sector turístico, las funciones que desarrolla pueden resumirse en tres etapas: Una primera, de estímulo y promoción. La segunda estaría marcada por la planificación, la regulación y la coordinación. En una tercera, buscaría la armonización, donde su actividad es menor. Los objetivos perseguidos en estas tres etapas, serían, el desarrollo de la actividad para la primera fase; el intento de impulsar los flujos turísticos hacia las zonas o regiones más pobres, en la segunda fase y, en la tercera fase, su objetivo sería el control de las relaciones del sistema turístico. Así, cumplida la fase primera y el primer objetivo, hablaríamos de crecimiento y desarrollo del sector turístico. Por su parte, alcanzadas las fases y objetivos dos y tres, nos referiríamos a la adaptación y mejora del mencionado sector.

Para hacer este recorrido, los gobiernos tienen una serie de herramientas a su disposición: los instrumentos organizativos, los Planes Generales, los Programas, los instrumentos normativos, los instrumentos financieros y las acciones de comunicación.

Los Gobiernos españoles, desde los años cincuenta del siglo anterior hasta hoy, han seguido esta trayectoria en una serie de etapas y existe un consenso casi general sobre su secuenciación a lo largo del tiempo: etapa de los inicios (1951-1962); etapa de desarrollo (1962-1975); etapa de modernización (1974-1982); etapa de adaptación institucional (1982-1991); etapa de innovación (1991-1996); etapa de comercialización (1996-2004); etapa de búsqueda de la excelencia y de cooperación (2004-2010). Si bien, puede ser de interés señalar que desde 1905 hasta 1950, el Estado español también intervino en el sector turístico aunque de una forma muy tímida, con la creación de algunos organismos: Comisión Nacional de Turismo (1905); Comisaría Regia (1911); Patronato Nacional de Turismo (1928); Servicio Nacional de Turismo (1938) y Dirección General de Turismo (1939).

La descripción de estas etapas con los objetivos perseguidos y las acciones realizadas, así como la normativa a la que dieron lugar, está fuera de este contexto. No obstante, sí es necesario apuntar dos cuestiones: La primera sería que parte de estas etapas se recorrieron bajo una dictadura (1950 a 1974) y otras bajo una democracia (1975 hasta hoy) y, dentro de la segunda, con gobiernos de ideología socialdemócrata y gobiernos de ideología conservadora. Pero, en todas ellas, por razones económicas (desarrollo de zonas desfavorecidas, creación de empleo, etc.), se ha seguido una misma línea: el incremento de medidas favorecedoras al desarrollo del sector turístico.

Sin embargo, si hay una diferencia entre el periodo que va desde 1950 a 1975 y el que parte de este último año hasta hoy: la Constitución de 1978, que dividirá el territorio español en 17 Comunidades Autónomas y dos Ciudades Autónomas y donde la Administración estatal asume unas competencias y las Administraciones Autonómicas otras, que han de reflejarse en sus respectivos Estatutos de Autonomía. Así, se plantea el problema de las transferencias competenciales, por un lado, y, el de la coordinación y colaboración entre administraciones. De esta forma, en materia de turismo, el Estado retendrá una serie de competencias y las Comunidades Autónomas otras. En cualquier caso, el Estado marcará las líneas generales y actuara a especie de “paraguas”, de las políticas turísticas de las autonomías. El resultado será la aparición de planes estratégicos estatales para el desarrollo del turismo, tales como: FUTURES I (1992-1995), Plan Marco de Competitividad del Turismo Español, FUTURES II (1996-1999), Plan Marco de Competitividad del Turismo – PICTE- (2000-2006), Plan Integral de Competitividad del Turismo Español; Plan HORIZONTE 2020.

LA POLITICA TURISTICA DE LA CIUDAD AUTONOMA DE MELILLA

Desde la aprobación de la Constitución de 1978 los gobiernos de Melilla podríamos, quizá, definirlos de dispares y anacrónicos, aunque no vamos a entrar en ello, ya que está fuera de contexto. Lo cierto es que en 1995, por Ley Orgánica de 13 de marzo, las Cortes Generales aprueban el Estatuto de Autonomía de la Ciudad Autónoma. Este Estatuto, en su Título II que habla de las competencia transferidas por el Estado, podemos leer en el artículo 21.16 “la promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial”. En 1996, por Real Decreto 337/1996 de 23 de febrero, ‘la ciudad de Melilla, en el ámbito de su territorio, asume las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de turismo, con las siguientes competencias:

- a) La planificación general de la actividad y de la industria turística en el ámbito territorial de la ciudad de Melilla y de su infraestructura.
- b) La ejecución de la legislación del Estado en materia de agencias de viajes, cuando éstas tengan su sede en la ciudad de Melilla y operen fuera de su ámbito territorial.
- c) La concesión y revocación, en su caso, del título-licencia de las agencias de viajes con sede social en la ciudad de Melilla
- d) La regulación, coordinación y fomento de las profesiones turísticas, así como la

- regulación y administración de la enseñanza para la formación y perfeccionamiento de los profesionales del turismo,
- e) Autorizar la apertura y cierre de los establecimientos de las empresas turísticas
 - f) Inspeccionar las empresas y actividades turísticas, vigilando el estado de las instalaciones, las condiciones de prestaciones de los servicios y el trato dispensado a la clientela turística; vigilar el cumplimiento de cuanto se disponga en materia de precios; sustanciar las reclamaciones que puedan formularse en materia de empresas y actividades turísticas e imponer sanciones a las mismas.
 - g) Otorgar el título o licencia de agencia de información turística
 - h) Autorizar, controlar y tutelar las entidades de fomento del turismo local, así como su actividad promocional.

En la actualidad, la Ciudad Autónoma cuenta con **una** Consejería de Economía, Empleo y Turismo, donde se encuentra ubicada orgánicamente la Viceconsejería de Turismo y Transportes, y le corresponde la planificación general de la actividad y de la industria turística en el ámbito territorial de la ciudad y ejerce competencias, entre otras materias, sobre la promoción y ordenación del Turismo. Cuenta, además, con un Observatorio Turístico, que se define como un instrumento de gestión de la política turística local, encaminado a conseguir los siguientes objetivos:

- Disponer de información precisa sobre la evolución del turismo en Melilla -a nivel macroeconómico, de oferta y de demanda- con objeto de poder realizar comparaciones con otros destinos.
- Establecer y poner en marcha un sistema de indicadores turísticos que permitan visualizar los resultados de las políticas e iniciativas turísticas.
- Informar sobre la situación y evolución futura del turismo en la Ciudad.

Su actuación en materia turística iría encaminada a organizar un equipo de trabajo, que esté en condiciones de soportar el funcionamiento del Observatorio a nivel de obtención de datos de las distintas fuentes de información; elaboración y cálculo de los valores de los indicadores turísticos de forma periódica y preparación de las tablas informativas con la evolución de los mismos; realización y procesamiento de encuestas propias a establecimientos y visitantes; edición, publicación y difusión de los informes periódicos previstos; y archivar en adecuadas condiciones la información sobre el turismo de Melilla obtenida y elaborada.

A pesar de ello, desde la transferencia de las competencias a la Ciudad Autónoma,

aún no hemos tenido conocimiento de la formulación de ningún Plan Estratégico de la ciudad en materia de turismo. Si bien es cierto que en octubre de 2002 la Ciudad Autónoma firmó un Convenio con el Ministerio de Economía para desarrollar un Plan de Dinamización Turística, en el que se declara a Melilla Zona Piloto y que perseguiría los siguientes objetivos: mejora del medio urbano y natural del municipio; puesta en valor de recursos turísticos; creación de nuevos productos; articulación de los recursos, servicios y oferta turística como producto y su integración como destino; creación de órganos de cooperación y coordinación para la gestión del turismo; estudio y diseño de políticas y estrategias de producto, precio, promoción y comercialización; fortalecimiento e integración del tejido empresarial; Sensibilización e implicación de la población y agentes locales en la dinamización turística y la cultura de la calidad; integración del destino en redes que agrupen a otras con ofertas turísticas similares. Para conseguir estos objetivos, la Viceconsejería de Turismo se comprometía a procurar el conocimiento y difusión de la filosofía, los objetivos y las realizaciones del Plan de Dinamización Turística entre la población y los agentes turísticos del municipio; a velar por el desarrollo de la actividad turística en el ejercicio de sus competencias; a fomentar la sostenibilidad económica, social y medioambiental del municipio y especialmente la calidad del medio ambiente urbano y natural y la de los servicios públicos; a evitar el crecimiento incontrolado de los núcleos turísticos y de la oferta de alojamiento; y a velar por el estricto cumplimiento de la normativa urbanística y de ordenación territorial.

Este Plan de 2002, se firmo bajo el marco del Plan Integral de Calidad Turística Española (PICTE), 2000-2006.

Cuatro años después, el tema del turismo en la ciudad es tratado en la Agenda 21 Local. Un proceso hacia la sostenibilidad, completada en noviembre de 2006. En el apartado dedicado al Desarrollo Económico, se hace referencia, en último lugar, al turismo, del que se dice lo siguiente:

“Las autoridades deben poner todos los medios a su alcance para crear las condiciones necesarias con el fin de convertir esta ciudad en un enclave turístico como medio de expansión económica y creación de puestos de trabajo. Ofreciendo campañas publicitarias que propongan precios populares, paquetes que incluyan trayecto de ida y vuelta en avión o en barco, hotel y amplia oferta de actividades culturales y de ocio para el tiempo de estancia en Melilla (Guía de restaurantes, chiringuitos, sitios de copas, recomendación de playas, cine, teatro, centros culturales y posibles visitas guiadas a Marruecos, etc.), así como proporcionar a los profesionales del sector turístico homologados, encargados de atender con la máxima profesionalidad y excelencia todas las actividades relacionadas con dicha actividad, la formación necesaria”.

Otras medidas que propone esta Agenda 21 Local son las siguientes:

- “Mejorar el tránsito de la frontera con Marruecos, favoreciendo los flujos turísticos a Melilla
- Mejorar las infraestructuras de Melilla la vieja, volviendo al proyecto de los talleres artesanales, reubicando el cañón “el Caminante” y estableciendo un hotel en dicha zona.
- Mejorar y aumentar los establecimientos de hostelería, incluyendo más plazas de hoteles, bares y restaurantes en las rutas turísticas.
- Inventar formulas de turismo cultural, implicando los recursos infraestructurales, económicos y humanos de las instituciones culturales y de la Vice consejería de Turismo en tales eventos”.

En el año 2006 se elaboro el Plan Estratégico de la Ciudad Autónoma, financiados por la Consejería de Economía, Empleo y Turismo. Dicho Plan, debía de abordar los retos y necesidades de la ciudad y hace una serie de propuestas con un horizonte de 10 a 15 años. Entre estas propuestas, se encuentran las relativas al turismo, que se plasman en un objetivo estratégico: Potenciar el turismo y las actividades anexas; el cual se conseguiría a través de cuatro objetivos específicos, que serian: La mejora de la promoción turística de la ciudad. La ampliación y diversificación de la oferta turística de la ciudad. La mejora de la calidad del Turismo. El fomento de actividades complementarias al sector turístico de la ciudad (servicios a empresas y servicios personales a ciudadanos no residentes en la ciudad). Las medidas a tomar, para cada uno de estos objetivos específicos, serian muy variadas que por el ahorro de la economía de tiempo, no vamos a plasmar aquí. Al objetivo estratégico y a los cuatro específicos, tendremos que añadir una línea de actuación, que viene definida por mejorar la imagen de Melilla en el exterior como impulso de la actividad económica con la potenciación de la difusión de una nueva imagen: “Melilla como ciudad moderna e innovadora”.

El 6 de mayo de 2009 se volvía a firmar, esta vez entre la Secretaria de Estado de Turismo y la Ciudad Autónoma, un nuevo Plan de Competitividad enmarcado en el Plan de Turismo Horizonte 2020, con una dotación de tres millones de euros, y para llevar a cabo una serie de actuaciones y objetivos: la recuperación del Patrimonio Modernista de la Ciudad, la implantación de una Oficina de Información Turística, el desarrollo de un amplio Plan de Formación destinado a los profesionales del sector turístico y hostelero, la puesta en marcha de acciones de promoción y comercialización, el fortalecimiento e integración del tejido empresarial, la sensibilización e implicación de la población y agentes

locales en la Dinamización turística y la cultura de la calidad, así como la creación de nuevos productos turísticos.

A pesar de todo lo anterior, se deja echar de menos un Plan Estratégico Integral del Turismo en la ciudad, como existe en otras ciudades españolas.

ANÁLISIS ESTADÍSTICO DEL TURISMO EN LA CIUDAD

Como es natural, al hablar de turismo, hemos de acercarnos al frío criterio de las estadísticas. En este punto, tenemos que señalar que hemos acudido a las del Instituto Nacional de Estadística (INE) y a las del Observatorio Turístico de Melilla. Pero, en el caso de Melilla, las estadísticas de turismo son superfluas, si tomamos el número de viajeros transportados por cualquier medio de transporte hasta la ciudad, no nos sirven y si tomamos las pernoctaciones en hoteles menos, ya que en Melilla estas pernoctaciones se suelen deber a razones ajenas al turismo: representantes comerciales, profesores de Universidad y otras instituciones educativas, técnicos y obreros de la construcción, Guardia Civil y Policía Nacional (más o menos unos cincuenta mensualmente de cada institución, para el relevo en la frontera), miembros de ONG, periodistas (con un número importante sobre todo en 2005 y 2006 cuando se produjo la entrada masiva de extranjeros), etc., que ayudan a confundir entre un viaje turístico y uno laboral. A los que habría que añadir a todos aquellos que tienen que venir forzosamente a las competiciones deportivas y de otro tipo. Aunque reconocemos un escaso número que vienen a la ciudad a ver a sus familiares o que pernoctan un día o dos, para seguir camino de Marruecos. Por tanto, aunque en otros destinos turísticos esta estadística podría considerarse más o menos fiable (caso de Barcelona, Málaga y otras ciudades del Mediterráneo español o del interior), en el caso de Melilla, es mejor no tocarla, salvo que alguna vez se haga una encuesta a pie de Hotel. Cosa que no ofrecería mucha dificultad, dado que la ciudad cuenta con un hotel de cuatro estrellas; dos de tres; un Parador de la misma categoría anterior y tres hostales. Pero en este punto, no podemos olvidar que en fecha anterior a 31 de diciembre de 2001 cumplían el servicio militar obligatorio en Melilla, aproximadamente, 11.500 soldados de reemplazo, más oficiales y suboficiales. Este número suponía un gran beneficio económico para la ciudad, además, de una atracción importante de familiares a ésta. En la actualidad, contando toda la oficialidad, suboficialidad y tropa, no llegan a los 8.000 efectivos, la mayor parte de ellos pertenecientes a la propia ciudad. Así mismo, como dato a añadir a lo anterior, en la Ciudad Autónoma entran diariamente de Marruecos de

20.000 a 30.000 personas por las fronteras establecidas; pero no los podemos contar como turistas ya que entran a trabajar, en el mejor de los casos.

ALGUNOS DE LOS PROBLEMAS DE LA CIUDAD COMO DESTINO TURÍSTICO

Hemos descrito, con criterios de síntesis, los temas de las políticas públicas; las singularidades de la ciudad, etc. Ahora nos enfrentamos a la parte más desagradable de este trabajo, que no es otra que intentar hacer patentes los grandes problemas con los que se enfrenta esta ciudad para poder lograr un turismo de gran calidad, para hacer posible que el probable turista que se encuentra en la Península o en cualquier parte del mundo, sienta la necesidad de visitar Melilla y pasar una temporada en ella o bien en hacer de ella su lugar de vacaciones. Lo que si es cierto, es que si se cierran los ojos a la realidad, movidos por determinados sentimientos o intereses, no lograremos nunca que un destino singular como este se reconocido y apreciado.

Comenzaremos por algo que nos parece primordial: como trasladarnos a la ciudad o qué medios de transporte tenemos para hacerlo. En este sentido, hemos tocado uno de los puntos más débiles del eslabón. Melilla está comunicada con Marruecos por dos fronteras que admiten el paso de vehículos; pero por ahí, serian pocos los turistas que podrían entrar, dado que el *hinterland* circundante esta en vías de desarrollo. Otra forma de llegar a Melilla es por vía aérea, ya que la ciudad cuenta con conexiones con Madrid, Granada, Málaga y Almería, y aquí el problema esta en que es más caro llegar a Melilla que a Roma, Londres, Moscú o Nueva Cork. Pero existe la vía marítima, con conexiones a Málaga y Almería; el primero un trayecto de ocho horas y el segundo de seis, siempre que no nos encontremos con un temporal en el Mar de Alborán. Trayecto que puede costar sobre unos 15 euros, siempre que venga sin coche, pues con él le puede subir a algo más de 600. He aquí, el primer problema para hablar de turismo sostenible.

Del transporte, pasamos a las playas. Melilla posee dos tipos de playas; las primeras y más importantes se encuentran encerradas dentro de una bocana en la que coexisten dos puertos: el puerto de Melilla y el de Beni Enzar (Marruecos). A esto tenemos que añadir el hecho que dentro de esta bocana portuaria es donde vierten las aguas de la depuradora de la ciudad. Para acabar la descripción, señalaremos que aquí también desemboca el Rio de Oro, rio de muy escaso caudal en épocas secas; pero, que en la época de lluvias o cuando se produce una avenida fuerte de aguas por tormentas, arrastra toda la

basura depositada en su cauce marroquí hasta Melilla, llenando las playas completamente de la más diversa basura, que, por regla general, se tarda en retirar entre una semana y diez días. Aun cuando la mayoría de los análisis realizados señalan la contaminación de la arena y del agua, todos los años consiguen una bandera azul. Son playas de arena fina y todas ellas están circunvaladas por el Paseo Marítimo. El segundo tipo de playas están situadas en mar abierto, debajo de acantilados de difícil acceso, aunque recientemente se han acondicionado compactando la basura de la incineradora y destruyendo parte del acantilado, con la correspondiente destrucción de su ecosistema. Por ello, entendemos que el turismo de playa es poco o nada sostenible.

Desde la perspectiva cultural, es difícil la atracción hacia Melilla; cierto que se ha publicitado como una ciudad multicultural, incluso en su promoción se ha empleado el eslogan “Melilla ciudad de la cuatro culturas”, aunque de la hindú no quedan ni los bazares y el número de habitantes que respondan a esta cultura son ya muy escasos. Pero cualquier buen observador podría darse cuenta que la razón de una convivencia pacífica entre ellas, se debe a que unas viven a espaldas de las otras. Recientemente, confundiendo cultura con religión, se publicita la llamada “ruta de los templos” por la existencia de varias mezquitas, (de la que se suele visitar una); iglesias católicas (de las que se suelen visitar dos) y una sinagoga. Aunque existe un Palacio de Congresos, estos suelen ser escasos y de poca importancia, ciñéndose su uso para eventos locales. Así mismo, existe algún museo, que es poco visitado por los propios habitantes de la ciudad. Un turismo basado en las actividades culturales, por sí solo, no sería sostenible.

En otro orden de cosas, estaría el turismo de deportivo y de juego. Con relación al primero, los eventos que atraen a Melilla participantes serían la Semana Náutica y aquellas actividades que tienen que ver con los 4X4 o las motos. La primera está casi subvencionada por la ciudad y el resto se encuentra en las mismas circunstancias, con el agravante de la degradación del medio que producen. Hasta hace poco, las actividades de 4X4 se desarrollaban en las playas y, tras una denuncia de los ecologistas, han pasado a desarrollarse por las zonas circundantes de la ciudad y por los cauces secos de los ríos, degradándolas. Tampoco aquí, pensamos en sostenibilidad, pues en la mayoría de los casos, si no hay subvención no hay deporte. En cuanto al juego, queriendo emular otras áreas geográficas, se construyó un Casino, tal vez con la idea peregrina de que nuestros vecinos marroquíes viniesen a gastar parte de sus economías en él; pero la idea no fue buena y el Casino languidece.

Por otra parte, está el urbanismo y el patrimonio. Hablamos de urbanismo, por que Melilla tenía un urbanismo peculiar, herencia de su pasado militar. Por un lado, estaba

la antigua ciudad fortaleza de un kilómetro cuadrado y por otro su expansión en el siglo XIX. La primera, se encuentra bastante bien conservada, gracias a los auspicios de la UNESCO, pero en ella se han levantado nuevas edificaciones, en vez de restaurar las existentes. Es bella, pero tiene poco dinamismo. En cuanto a la expansión producida en el siglo XIX, tiene un cierto encanto, como el barrio denominado del Real, con un esquema en damero, de calles arboladas y casa bajas de una sola planta del tamaño ideado por los arquitectos militares. El problema es que, por falta de protección, en la actualidad reina un tipo de edificación caótica y poco a poco va perdiendo su inicial encanto. Del viejo barrio del Industrial, queda alguna edificación de época y ello debido a las protestas de los vecinos que las ocupan, sino hubieran desaparecido. Después, está el barrio del Centro, en el que se haya gran parte del patrimonio Modernista de la ciudad y que alberga el CBD de Melilla, que se encuentra deteriorado por falta de conservación y por la especulación. El resto del urbanismo es un urbanismo desestructurado.

En cuanto al patrimonio, volvemos a repetir que se considera la segunda ciudad modernista de España y que posee una ciudad- fortaleza del siglo XVI. Esta última con cuatro recintos construidos a lo largo de su historia, donde uno de ellos no ha podido ser recuperado por la especulación inmobiliaria. Los demás se encuentran recuperados y en buen estado de conservación. En cuanto al patrimonio modernista, se han realizado auténticas barbaridades pues al habilitar las edificaciones para negocios y al deshacer muchos de los interiores, (portales, por ejemplo), para adaptarlos a oficinas o por reformas privadas de vivienda, ha ido perdiéndose. Lo último acontecido es que un teatro Kursaal Nacional, de la época, que ya había sufrido una agresión en 1954 y que ahora ha sido vaciado, para hacer un teatro moderno. La mayor parte de los edificios están mal conservados y algunos de ellos han caído bajo las palas mecánicas, sin conservar sus fachadas. Además, en muchas ocasiones, cuando se ha producido un arreglo de fachada, no se han conservado ninguno de sus elementos. Si bien es cierto que muchos de los edificios muestran una espléndida conservación. En la actualidad se está actuando sobre uno de los dos parques de época existentes, pero desconocemos su resultado. En fin la mala conservación, la escasa protección que ha habido y la especulación, han sido un duro golpe para este patrimonio, que también ha afectado al Art-Decó. A pesar de lo mencionado, se ha creado la Fundación Melilla Monumental, con el objetivo de lograr ser Patrimonio de la Humanidad.

En fin, consideramos igualmente un problema, no tanto y de momento, el tema hotelero, pero si se echa de menos la posibilidad de la existencia de apartamentos turísticos a un buen precio, para hacer posible las estancias superiores a dos semanas. Pero, no vamos a entrar en el campo de otros profesionales y empresarios, que consideramos que están haciendo lo que pueden en función del movimiento turístico existente.

La transversalidad del turismo nos obligaría a entrar en otros campos (transporte público, contaminación, limpieza urbana, etc.), pero por razones de síntesis y por considerar que queda puesto de manifiesto la insostenibilidad del turismo en Melilla, tal como se intenta llevar a cabo por las políticas públicas actuales, no vamos a entrar en ello. Tan solo añadir, que en una de las pocas encuestas realizadas a la población, sino la única, sobre el turismo en la ciudad, tan solo el 9%, considera que este pueda ser un motor económico para el desarrollo de la ciudad.

ALGUNAS REFLEXIONES PARA ENCONTRAR UNA SOLUCION

Para finalizar, plantearíamos una cuestión difícil de responder y que podría ser objeto de un trabajo de investigación futuro: ¿Sería posible un turismo sostenible en Melilla?. Aventurándonos un poco en esta cuestión, señalaremos algunas líneas sobre la que se podrían trabajar:

- 1º. Melilla no tendrá nunca un turismo sostenible, salvo que se logre abaratar el precio del transporte. Para ello, pueden tomarse varios caminos: romper el monopolio actual que tienen tanto Transmediterránea como Air Nostrum, declarar el transporte de interés público; realizar obras de infraestructura, como la ampliación del aeropuerto donde solo pueden aterrizar pequeños aviones de hélice, y mejorar las aduanas de acceso a Marruecos.
- 2º. Convirtiendo a Melilla en la ciudad verde de Europa en África. Lo que llevaría consigo la creación de un cinturón verde de la ciudad y que toda la energía que se obtuviera, fuera energía renovable.
- 3º. Convertir a Melilla, además, en una ciudad geriátrica, sustituyendo los viejos acuartelamientos militares semi-abandonados, en residencias de gran calidad.
- 4º. Creando empresas de aventura para internarse en el país vecino.
- 5º. Conservando su patrimonio, mirando hacia el exterior y no hacia el interior; recortando la especulación urbanística y elaborando unas políticas públicas realistas en las que no sea necesario subvencionar al turista, para que llegue a la ciudad.

Todas estas medidas, obviamente, tendrían que ir acompañadas de una acción general, encaminada a erradicar los problemas que hemos señalado en el apartado anterior por bien del turista que nos visita y por algunas medidas de planificación urbana y medioambiental, por el bien de este y de los habitantes de la ciudad, que verían con mayor satisfacción a los visitantes.

En gran medida, todo lo dicho hasta aquí, dependerá de la elaboración e implementación de unas políticas públicas coherentes y racionales con el espacio geográfico melillense.

CONCLUSIONES

Antes de esbozar cualquier conclusión, es importante hacer una salvedad: Si no se presentan y conocen los aspectos negativos o debilidades, no se puede llegar a dilucidar un problema, pero siempre, también, han de verse los aspectos positivos o fortalezas. Melilla, ciertamente, tiene aspectos muy positivos, de los cuales hemos destacado algunos, sin ser muy prolijos y, el motivo de ellos, es que nos preocupan mucho mas aquellos aspectos negativos, que son la base de la sostenibilidad del sector turístico de la ciudad. En muchas ocasiones, estos aspectos nada positivos, son tan palpable que los propios ciudadanos llegan a pesar que el sector turístico o que la propia ciudad como destino turístico es inviable. Pero ello, no es cierto, ya que posee un gran potencial.

Consideramos que la política turística tanto del Estado como de la propia Ciudad Autónoma debe empezar por plantearse una reestructuración casi total. En este aspecto, en Melilla se ha empezado por el tejado, olvidándose de la estructura y, sobre todo, de los cimientos. No vamos a negar, de ello queda alguna muestra en este escrito, que se ha trabajado y se trabaja por conseguir que Melilla sea un destino turístico, pero siempre subvencionando los escasos paquetes turísticos y lo que entendemos que es peor, sin una planificación del sector a largo plazo. Falta un Plan Estratégico de Turismo, que, por un lado, oriente al sector privado de lo que se va a hacer la Administración y de lo que se le va a exigir que hagan y que entusiasme a los ciudadanos, para que contribuyan a que la acción del Gobierno, sea Estatal o Local, tenga unos resultados positivos y sostenibles. Falta, una buena colaboración y coordinación entre administraciones y, consideramos, por lo que hemos visto, voluntad política para resolver todos los problemas y hacer de Melilla un destino turístico sostenible.

BIBLIOGRAFIA

AGUILÓ, E. y TORRES, E. (1990): “Realidad y perspectivas del sector turístico”, en Papeles de Economía Española, núm. 42.

- AGUILÓ, E. y VICH, G. A. (1996): “La investigación en el ámbito de la política turística”, en *Estudios Turísticos*, núm. 129.
- AYUSO, S. (2003): Turismo sostenible: ¿reto o ilusión?: www.ecotropia.com
- ARCARONS, R. Y J. DATZIRA (2004). Los destinos turísticos locales: Singularidad de la gestión. . Universidad de Barcelona. Disponible en <http://www.cett.es>
- BAYÓN MARINÉ, F. (ed.) (1999): 50 Años del Turismo Español: Un análisis histórico y estructural. Madrid. Centro de Estudios Ramón Areces.
- BLANCO HERRANZ, F.J. (1998): Descentralización y cooperación interadministrativa en el turismo español: proceso, instrumentos y propuestas de futuro. *Revista Estudios Turísticos*, n° 137, págs. 67-86.
- BIGNÉ, J. E. y LÓPEZ, D. (1999) (eds.): Planificación territorial y comercialización turística, Universitat Jaime I, Castellón.
- BOTE, V. (1990): Planificación Económica del turismo: de una estrategia masiva a una estrategia artesanal, Ed. Trillas, México.
- BOTE, V. (1998): “La política turística española de la Administración Central: ¿repliegue o necesidad de definir nuevos objetivos estratégicos?”, en *Tribuna AECIT*, NEXOTUR, núm. 1
- CALLE, M. DE LA (2002): La ciudad histórica como destino turístico. Ed. Ariel Turismo, Barcelona.
- CALS, J. (1974): Turismo y política turística en España. Una aproximación, ARIEL, Barcelona.
- CALS, J. (1983): “El modelo turístico español”. *Revista de Estudios Turísticos*, 80.
- CAMISÓN, C. y MONFORT, V. (1998): “Estrategias de reposicionamiento para destinos turísticos maduros”, en *Estudios Turísticos*, núm. 135, pp. 5-28.
- CIUDAD AUTONOMA DE MELILLA (2006): Agenda 21, Melilla, CAM.
- ELLIOTT, J. (1997): *Tourism Politics and Public Sector Management*. New York. Routledge.
- ESTEVE, R. (1991): Un nuevo modelo turístico para España, Universidad de Málaga, Málaga.
- ESTEVE, R. y FUENTES, R. (2000): Economía, historia e instituciones del turismo en España, Ediciones Pirámide, Madrid.
- FAYOS-SOLÁ, E. (1993): “El turismo como sector industrial: la nueva política de competitividad”, en *Economía Industrial*, núm. 292, pp. 163-172.
- FAYOS-SOLÁ, E. (1995): “Política turística, ¿una visió estiuença?”, en *Revista Econòmica de Catalunya*, núm. 28.
- FIGUEROLA, M. (2000): Introducción al estudio económico del turismo, Civitas, Madrid.

- FULLANA, P. y AYUSO, S. (2002): Turismo sostenible. Barcelona. Rubes ed.
- GARTNER, W. (1996): Tourism Development: Principles, Processes and Policies. New York. Van Nostrand Reinhold.
- GONZÁLEZ MORANTE, A., SÁNCHEZ GARCÍA, I. y SANZ BLAS AGUA, S. (2004): “La imagen como factor clave del comportamiento del turista”. En Estudios Turísticos, n° 165, pp. 57-75.
- HALL, C. M. (1994): Tourism and Politics: Policy, Power and Place. London. Belhaven Press.
- HALL, C. M. y J. M. JENKINS (1995): Tourism and Public Policy. London. Routledge.
- IRANZO, J. ET AL (2003): La estructura económica de los mercados turísticos, Instituto de Estudios Económicos, Madrid.
- IVARS BAIDAL, J. (2004): Planificación turística de los espacios regionales en España. Madrid. Síntesis.
- JEFFRIES, D. (2001): Governments and Tourism. Oxford. Butterworth-Heinemann.
- JENKINS, W. I. (1978): Policy Analysis: A Political and Administrative Perspective. Oxford. Martin Robertson.
- JOHNSON, P. y B. THOMAS (ed.) (1992): Perspectives on tourism policy. London. Mansel.
- LATIESA RODRÍGUEZ, M. y A. ÁLVAREZ SOUSA (ed.) (2000): El turismo en la sociedad contemporánea. Granada. Proyecto Sur de Ediciones.
- LAGUNA GARCÍA, M. (2005): “La celebración de eventos culturales como atractivos turístico en las ciudades históricas: Análisis del impacto económico y turístico”. En Estudios Turísticos, n° 166, pp. 65-96.
- LOBO MONTEROS, P. (2001): “Promoción y comercialización turística de las ciudades históricas españolas”. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, n° 36, pp. 150-169.
- LÓPEZ, A. (2001): Turismo y desarrollo sostenible. Sistema, vol. 162-163.
- MARCHENA, M. (1989): “El turismo en España: razones de Estado, política regional y ordenación del territorio”, en Boletín Económico de ICE, núm. 2.197, pp. 3.399-3.405.
- MONTANER, J. (2002): Política y relaciones turísticas internacionales, ARIEL, Barcelona.
- MONFORT MIR, V. M. (2000). La política turística: una aproximación. Cuadernos de Turismo n° 6, págs. 7-28.
- NÁCHER ESCRICHE, J. (1999): “Competitividad y política turística”. Boletín Económico del ICE, 2610: pp. 25-34.

- OIT (1999): Guía de las Administraciones Locales: Desarrollo Turístico Sostenible. Madrid. OIT.
- PÉREZ DE LAS HERAS, M. (2004): Manual del Turismo Sostenible. Madrid. Mundi-Prensa.
- SECRETARÍA DE ESTADO DE TURISMO Y COMERCIO (2007): Plan de Turismo 2020 y Plan de Turismo 0812, Madrid, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1992): Plan Marco de competitividad del turismo español: 1992-1996. Madrid. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1995): Plan Marco de Competitividad del Turismo Español: 1996-1999. Madrid. Ministerio de Comercio y Turismo.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (2000): Plan Integral de Calidad del Turismo (PICTE): Madrid. Ministerio de Economía y Hacienda.
- TROITIÑO VINUESA, M.A. (2000): Ciudades históricas y turismo: los desafíos de la sostenibilidad. Badajoz. Consorcio Ciudad Monumental Histórico-Artística y Arqueológica de Mérida
- UNION EUROPEA, (2008): España-Programa operativo 2007-2013: Melilla, MEMO/08/375, Bruselas, U.E.
- VV.AA. (2007): Plan Estratégico de Melilla. Diagnostico y análisis de la situación, Melilla, PROMESA.
- VV.AA. (2008): Plan Estratégica Ciudad Autónoma de Melilla, Melilla, POMESA-Fundación UNED
- VALDÉS, L. y RUÍZ, A. (1996) (coord.): Turismo y promoción de destinos turísticos: implicaciones empresariales, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, Oviedo.
- VELASCO GONZÁLEZ, M. (2004) La Política Turística. Gobierno y Administración Turística en España 1952-2004. Valencia. Tirant Lo Blanch.
- ZÁRATE MARTÍN, M. A. (2006): “Medio siglo de cambios en los centros urbanos españoles”. En Estudios Geográficos, vol. LXVII nº 260, pp. 283-315.