

Gegantisme turístic i nanisme urbanístic a les Illes Balears¹

Onofre Rullan i Salamanca

Universitat de les Illes Balears

orullan@uib.es

 <https://orcid.org/0000-0001-7686-580X>

Resum

La condició insular té múltiples conseqüències tant sobre la biogeografia com sobre les activitats humanes que es desenvolupen a les illes. Des de la biogeografia sovint es parla de nanisme i gegantisme per referir-se a alguns d'aquests tipus d'efectes. Al seu torn, les conseqüències territorials, matisadament, es poden veure també reflectides en les activitats econòmiques i en el grau d'expansió urbanística. Centrant l'anàlisi a les Illes Balears, però contextualitzant-la a la Mediterrània Occidental europea, es conclou que el gigantisme i el nanisme poden servir per a un relat metafòric del fort creixement turístic balear i del seu més reduït creixement urbanístic, respectivament.

Paraules clau: turisme, urbanització, illeïtat, Illes Balears.

Resumen: *Gigantismo turístico y enanismo urbanístico en las Islas Baleares*

La condición insular tiene múltiples consecuencias tanto sobre la biogeografía como sobre las actividades humanas que se desarrollan en las islas. Desde la biogeografía a menudo se habla de enanismo y gigantismo para referirse a algunos de estos efectos. A su vez, las consecuencias territoriales, matizadamente, se pueden ver también reflejadas en las actividades económicas y en el grado de expansión urbanística. Centrando el análisis en las Islas Baleares, pero contextualizándola en el Mediterráneo Occidental europeo, se concluye que el gigantismo y el enanismo pueden servir para un relato metafórico del fuerte crecimiento turístico balear y de su más reducido crecimiento urbanístico, respectivamente.

Palabras clave: turismo, urbanización, isleidad, Islas Baleares.

1. El treball s'insereix en els projectes de recerca "Cap a un habitatge emancipador. Anàlisi de l'opressió de classe i gènere a través de la financiarització de l'habitatge a les Illes Balears" (PRD2018/07) i "Gentrificacions financiaritzades i desigualtats urbanes postpandèmia" (RD2020/82). Ambdós han estat finançats per la Conselleria d'Innovació, Recerca i Turisme del Govern de les Illes Balears.

Abstract: *Touristic Gigantism and Urban Dwarfism in the Balearic Islands*

The insular condition has multiple consequences both on the biogeography and on the human activities that take place in islands. Biogeography has often used the terms dwarfism and gigantism to refer to some of these effects. In turn, their spatial effects can be partially reflected in economic activities and urban expansion. By focusing the analysis on the Balearic Islands, but contextualising such an analysis in the Western European Mediterranean, one may conclude that gigantism and dwarfism can work as a metaphorical account of the increasing Balearic growth, respectively: strong in touristic terms and weaker in urban development terms.

Keywords: tourism, urban development, islandness, Balearic Islands.

* * *

Centrats en el cas de les Illes Balears, i tot contextualitzant l'arxipèlag en la Mediterrània Occidental, el present treball analitza la particular transformació geogràfica que ha experimentat la regió arran de la seva plena incorporació a l'economia turística, tant internament com pel que fa a les seves relacions i vinculacions exteriors. Comparant amb altres regions del seu entorn geogràfic les Balears mostren notables diferències tant pel que fa al seu grau d'urbanització costanera com pel que afecta l'estructura empresarial i expansió geogràfica del sector turístic. Aquestes diferències poden ser interpretades, i així es proposa, en funció dels avantatges i desavantatges per les activitats humanes que implica la condició insular i, en concret, del que s'ha descrit i definit com la illeïtat.

L'article s'organitza a partir de dos apartats teòrics (1 i 2) sobre la condició insular i els principals efectes territorials que sobre les illes sovint es manifesten. Posteriorment s'analitza el cas balear tot palesant els canvis recents en la seva condició insular (3) i aprofundint, després, en el seu gegantisme turístic (4) i en el seu relatiu nanisme urbanístic (5). S'acaba amb un apartat conclusiu on s'albiren algunes tendències cara al futur.

1. Sobre la condició insular

Des del punt de vista terminològic sovint hi ha imprecisió, quan no confusió, entre els termes insularitat i aïllament, fins al punt que en moltes ocasions s'usen com a sinònims quan no ho són. L'aïllament, més enllà de si parlem d'illes, fa referència a la dificultat de comunicació, a la manca de fluxos tant materials com de comunicació que afecten els territoris. Dit això cal matisar immediatament que: *a)* no totes les porcions de terra voltades d'aigua són illes; *b)* les illes no tenen per què estar aïllades; i *c)* l'aïllament també afecta territoris no insulars.

El primer d'aquests matisos ens porta a nebulosa la frontera entre el que es considera una illa i un continent (Lois, 2013) que, com les illes, també és una porció de terra (ara més extensa) voltada d'aigua per tots costats. Fins al punt que alguns diccionaris geogràfics han definit el continent com a “gran superfície de terra rodeada per océanos” (George, 1991, p. 142), cosa que fa que, sovint, es parli indistintament d' Austràlia com l'illa més gran o com el continent més petit.

El segon matís és encara més escaient. Partint de l'evidència que l'aïllament absolut només és considerable en situacions pretèrites, cal constatar el gradient d'aïllaments que hi ha entre situacions tant poc aïllades com la de l'illa de Hong Kong, connectada directament al continent amb túnels i línies de tren, i determinades illes del Pacífic.

El tercer matís ens adverteix de les situacions d'aïllament no insulars. Aquestes poden ser per mor de diverses circumstàncies però sovint es donen a regions muntanyoses o zones desèrtiques.

Un concepte proper però no equivalent als d'insularitat i aïllament es fa necessari considerar pel tal de precisar el que és la condició insular; ens referim al d'illeïtat.² El concepte fou proposat originàriament per Abraham A. Moles (1982) i, al nostre entorn, fou manejat sobretot per Bartomeu Barceló (1997) i, més recentment, per Antoni Pons (2016, 2019; Pons i Rullan, 2014, 2020). La literatura internacional més destacada sobre el tema sol aparèixer a la revista *Island Studies Journal*³ i a les publicacions de la comissió d'illes de la Unió Geogràfica Internacional.⁴ Més enllà d'aproximacions “post” a la illeïtat que centren els seus punts d'interès més en les formes que en el fons (Capellà, 2022), entre els autors que han treballat la illeïtat cal destacar les aportacions de Françoise Péron (2004), Godfrey Baldacchino (2004) i Eric Clark (2013).

Des d'aquestes aproximacions més formalistes, la illeïtat es defineix com la combinatòria de tres paràmetres fàcilment mesurables però que poden variar per l'acció humana: la grandària de les illes, la seva distància a les terres continentals i la seva diversitat interna. Els tres indicadors es poden manifestar amb diferent intensitat, la qual cosa implica que es poden esperar molts i variats graus d'illeïtat. A més, com dèiem, la illeïtat és potencialment variable per l'acció humana atès que, fins i tot, les illes poden deixar de ser-ho tot connectant-se directament al continent, la distància es pot reduir incrementant els fluxos i reduint els costos dels transports i les comunicacions i la diversitat interna pot variar per l'acció humana.

A més, les illes tenen algunes característiques que, malgrat òbvies, és important retenir per tal d'entendre algunes de les conseqüències més importants de la illeïtat: són d'una relativa reduïda extensió, els seus límits estan clarament definits i els ecotons de transició terra-mar, quan no són absents, afecten una

2. Îléité en francès, islandness en anglès, isledad en castellà.

3. <https://islandstudiesjournal.org/> (consulta 27/07/2022).

4. <http://geogsoc.org.tw/IGU-Islands/> (consulta 27/07/2022).

franja molt prima. La seva petitesa fa que s'hi redueixi la biodiversitat interna per minva en el nombre d'individus i per la simplificació de l'estructura de les biocenosis. Una reducció, però, que pot ser matisada per la grandària de l'illa i el grau d'aïllament, els altres dos components bàsics de la illeïtat.

Sense entrar en la qüestió de les illes artificials o dels terrenys guanyats al mar per obres fetes a les illes, la variació de la seva grandària es fa realment efectiva quan aquestes es connecten mitjançant ponts o túnels, com el pont del *Gran Belt* que connecta les illes daneses de Selàndia i Fiònia. En aquests casos es pot dir que neix una nova illa com a suma de les anteriors o que, fins i tot, desapareix integrant-se directament al continent quan s'hi connecta amb túnels o ponts, com en el cas de l'illa gallega d'Arousa. Això tindrà conseqüències indirectes sobre la diversitat biogeogràfica i directes sobre la diversitat econòmica de les illes. Els ponts i els túnels, si no s'estableixen filtres amb peatges o controls de fluxos, desinsularitzen les illes en incorporar-les plenament a les lògiques territorials dels continents als quals s'adhereixen. Aquestes connexions expandeixen el domini del més gran sobre el més petit, en el cas que ens ocupa del continent sobre l'illa.

En dues illes amb les mateixes condicions de grandària i aïllament, és esperable que ens trobaríem amb el mateix grau de diversitat d'espècies i d'empreses. Però si la grandària és diferent, a l'illa menor hi hem d'esperar un menor grau de diversitat tant biològica com econòmica.

El segon component de la illeïtat, la distància al continent, és també de cabal importància. En biogeografia es parla sovint d'illes continentals i oceàniques, una distinció que també pot ser aplicable en termes de geografia econòmica. Combinant grandària i aïllament podem esperar tres situacions teòriques: *a)* illes d'igual grandària amb menor diversitat a la més aïllada o oceànica; *b)* si la més continental és major, superarà amb escreix la diversitat de la més aïllada i petita; i *c)* si la més continental és la menor pot tenir el mateix grau de diversitat biològica i econòmica que l'oceànica.

El tercer component de la illeïtat, la diversitat interna, és, en realitat, la lògica resposta autàrquica a l'aïllament que es manifesta especialment en termes de geografia humana i no tant de biogeografia. Tota illa, en tenir reduïdes segons quines possibilitats d'intercanvi amb l'exterior, ha d'intentar produir internament tot el que li cal per a la seva subsistència. El resultat geogràfic d'aquesta pràctica és un mosaic heterogeni i divers d'ocupació del sòl en comparació a les grans extensions homogènies de les terres continentals. Una diversitat que es va perdent a mesura que es va reduint l'aïllament de les illes.

Tot i això, cal insistir, l'aïllament pot augmentar o disminuir com a efecte directe de l'acció humana. Tot plegat fa que els territoris insulars puguin tenir molt obertes les seves possibilitats territorials en funció del rumb que segueixin les seves relacions amb l'exterior. Aquestes obertes possibilitats també s'han descrit i definit en termes biogeogràfics. Ens referim a dos efectes, aparentment contradictoris, en l'evolució de les espècies a les illes que poden servir per analitzar el cas que ens ocupa: el nanisme i el gegantisme.

2. Gegantismes i nanismes territorials insulars

Hi ha un cert paral·lelisme, ni que sigui metafòric, entre la territorialitat i la biogeografia insular. La metàfora es recolza precisament en el nanisme i el gegantisme que tracta la biogeografia a partir dels treballs pioners de Foster (1964) i MacArthur i Wilson (1967). La teoria segueix plenament vigent com es pot comprovar en treballs més recents com el de Benítez-López *et al.* (2021). Exemples prou coneguts de gegantisme són el conill gegant que visqué a Menorca del Messinià al Pliocè (Quintana *et al.*, 2005) o els moes de Nova Zelanda (Perry *et al.*, 2014) extingits al segle xv amb l'arribada dels primers caçadors polinesis. Per la seva part exemples de nanisme prou espectaculars són l'elefant nan d'algunes illes mediterrànies com Malta i Sicília (Scarborough, 2022) o el mateix humà de Flores (Brumm, 2016), la darrera espècie humana descoberta i descrita.

Es tracta de dos processos aparentment contradictoris però que responen a l'anomenada regla de Foster⁵ que, succintament, ve a dir que quan la fauna colonitza les illes es poden donar processos on les espècies més petites desenvolupin cossos més grans (gegantisme) i les més grans cossos més petits (nanisme). El gegantisme s'explica per l'eliminació de restriccions atesa la protecció enfront de potencials predadors que proporciona l'aïllament. Al seu torn, el nanisme és una disminució de la grandària per tendència evolutiva adaptada a la restricció dels recursos.

Sense pretendre generalitzar, la metàfora biogeogràfica derivada de la regla de Foster podria servir també per descriure i, potser, interpretar el paisatge humà balear. El turisme seria "l'espècie" que, en colonitzar l'arxipèlag, s'hauria apegantat per manca de competidors, és a dir, per manca d'altres sectors econòmics capaços de produir un espai amb millors expectatives que el turisme. Per contra, la urbanització seria "l'espècie" que per restricció o encariment —els economistes en diuen "costos de la insularitat"— s'hauria vist obligada a fer-se més petita en comparació amb el seu desenvolupament peninsular. D'aquí que parlem de gegantisme turístic i nanisme urbanístic a les Illes Balears.

La illeïtat fa possible l'aparició tant del gegantisme com del nanisme territorial, no només biogeogràfic. Com han apuntat els que han treballat el tema (Baldacchino, 2004; Pons, 2016, 2019) l'esmentada variabilitat de la illeïtat fa que les illes es puguin moure entre el extrems. Per un costat les illes són força d'atracció turística que invoca la calma, el sedentarisme i la relaxació carregades de connotacions positives i, per l'altre, tenen dificultat per generar determinades economies d'escala per mor de la seva reduïda grandària i els conseqüents increments dels costos de producció, dificultat aquesta carregada de connotacions econòmiques negatives. Com s'ha apuntat amb claredat:

"[L]es illes [són] sistemes simultàniament oberts i tancats, insulars i integrats dins sistemes complexos multirelacionals, que posen més èmfasi en les interaccions que

5. En referència al seu treball de 1964. Va ser ampliat pels ja citats MacArthur i Wilson (1967).

en els límits [...]. Els límits d'una illa no són una tanca, sinó un «filtre» de fluxos: d'anada i tornada dels illencs i d'interaccions amb els «forasters» que venen i van o es queden.” (Kallis *et al.*, 2022, p. 3; traducció personal).

Més contradiccions encara, les illes s'han fet servir com a presó i lloc de desterrament, la qual cosa contrasta amb el mite paradisiac de l'illa robinsoniana. Lewis Mumford deia que la vida humana es mou entre dos pols: el moviment i l'assentament (Mumford, 2012, p. 12), que, portats a l'extrem, serien la quietud i calma insular enfront del moviment com a forma de viure que ens invoquen altres mites com el de la ruta 66 nord-americana. Les illes, per tant, tant poden significar dificultat econòmica, desterrament o presó com refugi enfront dels mals del món. Presó i/o paradís, en altres paraules: les illes són potencialment bipolars.

3. Canvis en la condició insular balear

La condició insular, la illèit, no és un determinant, sinó només un condicionant que la producció de l'espai pot transformar parcialment o totalment. Per fer aquesta aproximació, per tant, cal concebre l'espai en termes lefebvrians: un producte –i no un contenidor– al qual la societat s'hi acobla, fruit de les relacions socioeconòmiques que s'hi projecten (Lefebvre, 1974).

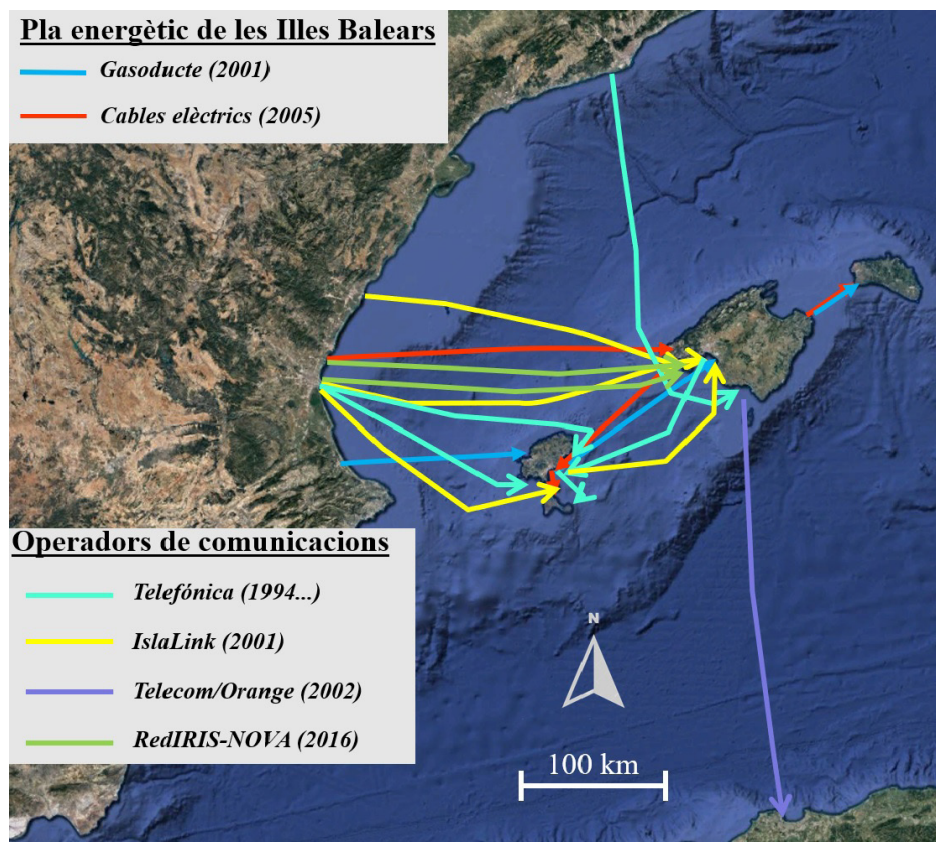
Per dur a terme aquestes modificacions, per produir espai, resulta decisiu aïllar per la via de desconnectar-se encara més del continent o, en direcció oposada, continentalitzar (llegiu colonitzar) tot incrementant les connexions continent-illa. El cas balear ha estat un clar exemple de continentalització.

3.1. Infraestructures que connecten

Per tal de continentalitzar, per tal de produir espai amb la lògica de les dinàmiques socioeconòmiques continentals, a les illes cal augmentar els fluxos amb l'exterior mitjançant transports (aeris i marítims), comunicacions (telègraf, telèfon, Internet...) o connexions energètiques (oleoductes, gasoductes...). En el cas de les Illes Balears totes aquestes opcions, en menor a major mesura, s'han dut a terme. El telègraf i el telèfon connectaren les Balears amb la península des de la segona meitat del segle XIX per consolidar-se plenament al primer terç dels segle XX. Ja al segle XXI la connexió amb la península s'ha fet efectiva en el camp de l'energia (Rullan, 2010, p. 420-422) i d'Internet (fig. 1)

El procés de desinsularització via connexions amb l'exterior venia a sumar-se al progressiu increment dels fluxos marítims i aeris. Al prepanedèmic 2019 els tres aeroports balears (Palma, Eivissa i Maó) registraren 20.640.255 moviments de passatgers que arribaren a les illes i 20.698.257 que en sortiren, mentre que els ports exportaren 1.327.270 tones per un valor de 1.842 milions d'€ i im-

Figura 1. Les connexions fixes de les Illes Balears amb l'exterior



Font: Elaboració pròpia a partir de Red IRIS (2016), CNMC blog (2017), Islalink (s. d.), i TeleGeography (s. d.)

portaren 1.144.229 tones per un valor de 1.574 milions d'€ (IBESTAT, s. d.). Unes xifres que, a la vista de les primeres estimacions dels postpandèmic 2022, sembla que som a prop de tornar assolir.

Aquests indicadors són prou eloqüents del poc grau aïllament de les Illes Balears, però hi ha un mode de transport, el terrestre, que es resisteix a la des-insularització. Projectes de ponts a les Balears, més enllà de cançons d'encuny turístic de la dècada del 1960,⁶ no han estat plantejats. Els 85 quilòmetres que separen el valencià cap de la Nau d'Eivissa i els altres tants que hi ha entre la mateixa Eivissa i Mallorca, són una distància ara mateix no assumible per l'enginyeria i l'economia. El rècord mundial en aquest tipus d'infraestructures l'ostenta la connexió, amb ponts i túnels, que uneix Hong Kong, Zhuhai

6. La cançó "El Puente a Mallorca" (<https://www.youtube.com/watch?v=FUYQFL3kO8k>; consultat 27/07/2022), èxit de l'estiu de 1968, planteja el desig d'anar de València a Mallorca en el context de l'arribada turística del primer turisme fordista. Cal adonar-se que no es tracta d'un desig dels mallorquins d'anar en cotxe a la península sinó del de peninsulars d'anar per carretera a Mallorca.

i Macau des de 2018. En total una connexió de 55 km amb un pont marítim principal de 30 km (Viquipèdia, s. d.), lluny encara dels 85 que serien necessaris per arribar per carretera a Eivissa des de la Marina valenciana.

3.2. Fluxos humans que connecten

Tant les connexions fixes com l'increment de fluxos són iniciatives desinsularitzadores que persegueixen l'objectiu, no sempre explícit, d'inserir els territoris insulars en àmbits regionals de major abast per incorporar-los en xarxes econòmiques superiors. Per a la producció d'aquest espai l'operatiu fàctic és implementat per empreses que cerquen posar en contacte treballadors i consumidors al lloc escaient per tal de generar negoci. En el cas balear aquesta inserció, des de la segona meitat del segle xx, s'ha duit a terme aportant consumidors (turistes) des del centre i nord d'Europa i treballadors (cabrers i picapedrers) des del sud de la península Ibèrica primer i, després, des del sud global.

Figura 2. Expansió urbana europea i èxode rural sud-peninsular a la dècada del 1960



Font: Elaboració pròpia a partir de Santos (2003, p. 39), Starbird (1978, p. 681) i Rullan (2002, p. 362)

La fig. 2 vol representar aquesta producció d'espai al període desenvolupista. Aleshores es genera un doble flux, un de turistes cap a sud i un altre de treballadors cap al nord econòmic. Un procés que s'ha d'entendre com el de la consoli-

dació d'una escala de relacions de consum i producció que aviat farà saltar pels aires les fins aleshores hermètiques fronteres dels vells Estat-nació westfalians.

El turisme que arribà a Mallorca i Eivissa a la dècada del 1960 era, i encara és majoritàriament, una activitat rotacional. Això vol dir que els clients es reemplacen després de les seves estades malgrat puguin repetir al llarg de les diferents temporades turístiques. Aquest model és el que va fer possible la construcció hotelera i, més endavant, els apartaments turístics. Però un segon canvi, lent i continu, es va dur a terme sobretot a partir de la dècada del 1990 i fins a la crisi del 2007, quan s'amplien els vincles de les Balears amb el nord i centre europeu amb la proliferació del turisme residencial i, a partir del segon decenni del segle XXI, amb la irrupció dels fons d'inversió i les societats anònimes cotitzades d'inversió immobiliària (SOCIMI) al negoci turístic i, com a nova oferta, la proliferació del lloguer turístic.

La portada del diari alemany *Bild* de 9/7/1993 (Mallorca Magazin, 2013) reivindicant –mig en broma, mig seriosament– que Mallorca es constituís com el Land 17 d'Alemanya va fer saltar les alarmes i va generar algunes publicacions de fort ressò (Seguí, 1998). El detonant era la compra de propietats immobiliàries insulars per part de ciutadans europeus, especialment alemanys. Una tendència que, val a dir, s'ha incrementat força des d'aleshores i ja no provoca tanta alarma com a finals del segle XX. En aquesta qüestió altre cop som davant indicadors de desinsularització, ara per mor de les xifres creixents de turisme residencial, que inserien les illes en contextos demogràfics i sistemes urbans de major abast. Aquesta segona volta de clau de la turistització va ser possible, entre d'altres, gràcies a la liberalització d'inversions europees que possibilità el tractat de Maastricht (1992).

El cicle expansiu que propicià Maastricht i la paral·lela bombolla acabaren l'any 2007 amb la crisi generalitzada de les economies que s'havien vinculat en excés a la promoció immobiliària. La derivada bancària d'aquesta crisi desembocà amb el rescat de l'economia espanyola de 2012 concretat en l'eufemísticament anomenat, per evitar la paraula «rescat», *Memoràndum d'entesa entre Espanya i la Unió Europea*. El rescat tenia com a contrapartida una altra volta de clau en la liberalització de les inversions europees després de la que havia implicat Maastricht. En aquest cas serien especialment els fons d'inversió que, des d'aleshores, s'han estès en diferents sectors. Pel que fa al turisme això es manifestà en l'eclosió del lloguer turístic, el hotels urbans i les compres immobiliàries per part d'estrangers d'alt poder adquisitiu que ja ens permet parlar d'un quart boom turístic (Rullan, 2019, p. 43-45).

Hotels, apartaments, turisme residencial i lloguer turístic en successives onades d'inversió, separades per les corresponents crisis, han aprofundit en l'afany d'inserir les illes en xarxes econòmiques de major abast, afany implícit en l'objectiu no reconegut de desinsularitzar o, el que és el mateix, continentalitzar. La manca de connexions directes amb les xarxes de transports terrestres peninsulars ha filtrat el procés a favor dels inversors de classes d'alt poder adquisitiu.

4. El gegantisme turístic balear

Tot i el relatiu fre a la desinsulatització que implica la no connexió amb les xarxes terrestres peninsulars, l'increment dels fluxos marítims i aeris ha fet possible la inserció de les Balears en els sistemes urbans europeus i, de rebot, la unificació econòmica de l'arxipèlag sota l'hegemonia turística. L'aviació a reacció posterior a la II Guerra Mundial va igualar les possibilitats, mesurades en costos i temps, de volar des de Londres o Frankfurt fins a Màlaga, Alacant, Palma o Eivissa. Per la seva banda, la globalització neoliberal ha permès operar l'expansió geogràfica de l'oferta més enllà de les fronteres insulars.

4.1. L'oferta interior

El negoci turístic ha estat el gran beneficiari d'aquesta nova situació que, de passada, ha unificat econòmicament, i en part també territorialment, el fins aleshores divers i heterogeni arxipèlag balear. Als albors del primer turisme (1962) Bartomeu Barceló encara advertia que

“L'error més estès dins la coneixença de les Illes és de considerar llur conjunt com a una unitat física, humana i econòmica [...] quan en realitat cadascuna d'elles té característiques prou definides per a ésser considerades separatament, i solament es reuneixen per a formar part d'una unitat geogràfica immediata, que comprèn les terres de parla catalana.” (Barceló, 1962, p. 22).

Una afirmació que mantenia a finals de la dècada del 1960 quan sentenciava amb contundència que “*Lo balear no existe como determinativo de las islas*” (Barceló, 1968, p. 302). Com ja hem vingut insistint en altres ocasions la unificació balear efectiva ha quallat, en primera instància, amb el turisme i, en segon terme, gràcies a la Comunitat Autònoma des de la seva creació l'any 1983 (Rullan, 2019). El turisme balear és, per tant, anterior a l'organització política unificada per la Comunitat Autònoma i s'ha fet important tant a l'interior com per l'expansió de les cadenes hoteleres balears cap a l'exterior. A escala interior ho va fer des de la dècada del 1960 a Mallorca i Eivissa mentre que Menorca es turistitzà una mica més tard, a la dècada del 1980, però en tots els casos sempre en localitzacions costaneres (Pons *et al.*, 2014). Cap a l'exterior de l'arxipèlag el sector turístic es consolida amb l'expansió de les cadenes turístiques mallorquines i eivissenques en el context de la globalització neoliberal (Rullan, 2008; Murray, 2012).

El procés de turistització ha anat vinculat, amb diferents graus d'intensitat, al creixement paral·lel del sector immobiliari, un procés que s'ha donat en suggestives onades que en la literatura acadèmica mallorquina hem anomenat “booms”. Fins ara n'hem descrit quatre (Rullan, 2019, p. 43-45) que han estat activats per iniciatives de política econòmica que, una rere l'altre, han obert les fronteres als inversors estrangers. Aquests aixecaments de comportes a la inver-

sió internacional han implicat successives allaus d'inversions i, més important encara, de retorns cap a les carteres dels inversors.

El pla d'estabilització i la conseqüent obertura franquista a la inversió estrangera va activar el que hem anomenat com a primer boom turístic. Aleshores els *tour operators* estrangers vehicularen l'operació. El segon boom va venir de la mà de l'Acta d'Adhesió a les Comunitats Europees (després Unió Europea, UE) de 1985, gràcies a la qual tot tipus d'empreses podien aterrar a les illes. El tercer boom es va detonar després de l'entrada en vigor del tractat de Maastricht (1993) i s'accelerà amb la implantació de la zona euro a finals de la dècada del 1990. Aleshores el sistema financer espanyol podia subscriure préstecs amb la banca alemanya i francesa tot nodrint les caixes d'estalvis i el sector immobiliari fins a l'esclat de la bombolla (2008). El quart boom és conseqüència del *Memoràndum* de 2012 que rescatava l'economia espanyola afectada per l'esclat de la bombolla de 2008 i s'ha manifestat, especialment, amb l'arribada de SOCIMI i diferents fons d'inversió interessats principalment en el sector immobiliari.

4.2. L'oferta exterior

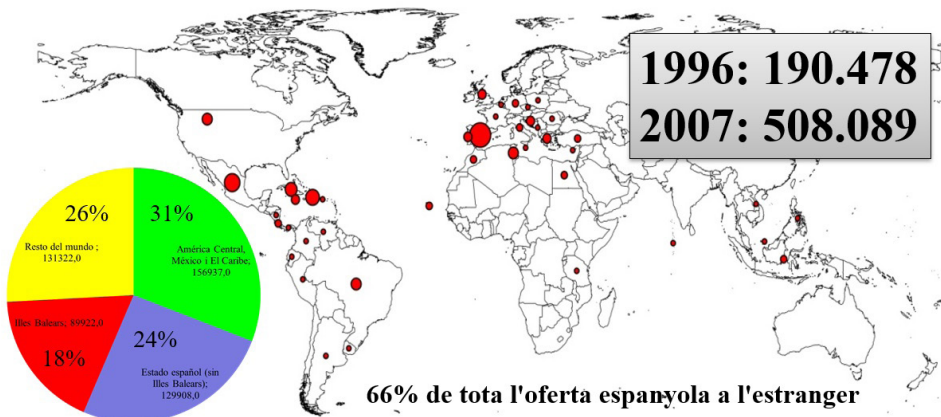
Però més enllà del metabolisme econòmic intern de les Illes Balears, pel que fa al turisme costaner, és palès que les Illes Balears (i les Canàries) presenten dades turístiques més destacades que les peninsulars, de manera que el mite insular ha tingut el seu efecte tot atraient inversors i turistes. L'any 2015 hi havia 820.100 places turístiques reglades a les illes Balears i Canàries mentre que a la costa mediterrània espanyola, de Girona a Màlaga, eren 759.877 (Pons i Rullan, 2020). En el cas de les Balears, comptabilitzant totes les tipologies de places, el 2021 s'ha assolit la xifra de 625.418 places (1 plaça cada 2 residents) i, en densitats de places turístiques/km² de la franja del primer km de costa (2012), les Balears assoliren les 518 places/km², mentre que a la península mediterrània espanyola només eren 504 (Pons i Rullan, 2020) quan, cal no oblidar-ho, a les Balears no s'hi pot arribar per carretera.

Però per al cas de les Illes Balears el gegantisme és encara més contundent si, en comptes d'oferta a l'arxipèlag, parlem d'oferta turística balear a escala internacional. El capitalisme turístic balear va superar la crisi del vell model de producció fordista amb la concentració d'empreses a l'entorn de cadenes hoteleres que aviat s'expandirien a escala internacional. L'atomisme de l'oferta del primer boom turístic es va reduir i, quan no va desaparèixer, va quedar circumscrit a l'oferta interior. El procés s'inicià a la dècada del 1980, en el context de l'albada de la globalització neoliberal, quan, després del reescalament de l'Estat a escala UE, algunes empreses espanyoles iniciaren el seu procés d'expansió geogràfica internacional, entre elles les turístiques.

Amb dades de 2007, Murray (2012) va quantificar la internacionalització de les cadenes balears (fig. 3). Resumidament, les xifres venien a dir que: 1) les cadenes hoteleres balears tenien fora de les Balears tanta oferta com tota la que

hi ha a les nostres illes, i 2) que dues de cada tres places hoteleres espanyoles que hi ha fora d'Espanya són balears. Les principals cadenes d'origen balear són les conegudes Meliá, Barceló, Riu, Iberostar i Palladium, avui ja dirigides per les segones generacions dels llinatges Escarrer, Barceló, Riu, Fluxà i Matutes (Vidal, 2020).

Figura 3. Places turístiques controlades per cadenes hoteleres balears transnacionals (2007)



Font: Elaboració pròpia a partir de Murray (2012)

Aquest gegantisme, també cap a l'exterior, de les cadenes turístiques mallorquines i eivissenques, ja respon a dinàmiques clarament continentals. El fet que només el 18% de l'oferta d'aquestes cadenes es localitzi a les Balears palesa que, malgrat conservin les seves seus, hotels emblemàtics i residències oficials de les nissagues propietàries a l'arxipèlag, el negoci ja se n'ha anat fora. Són empreses que operen des de la borsa o des de ciutats globals, ja en tenen poc d'insulars.

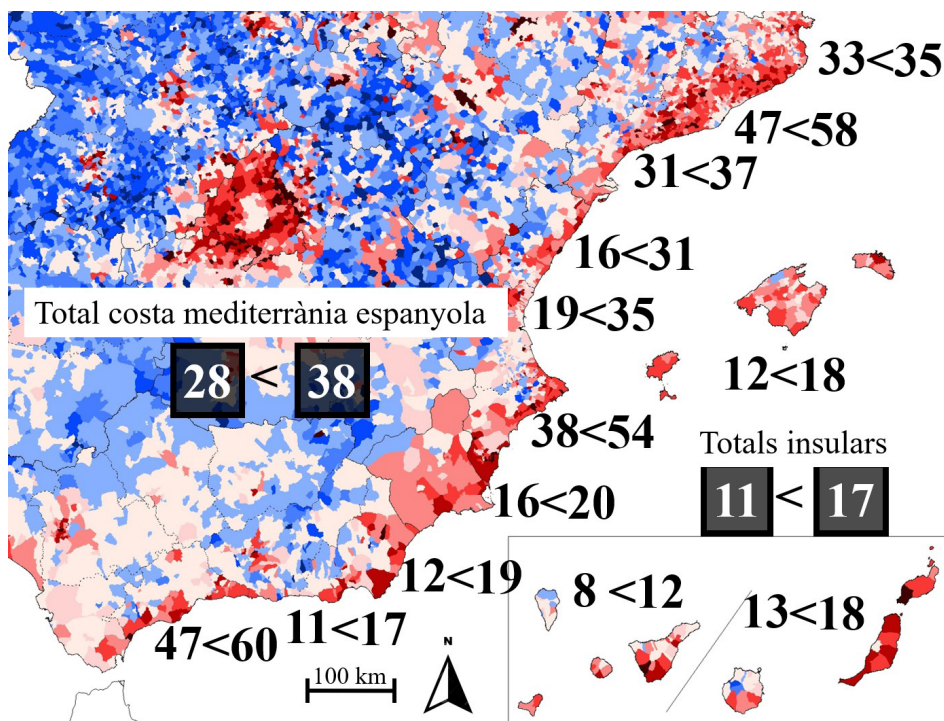
A escala interna, a finals del segle xx, l'arxipèlag ja era totalment turístic assolint, l'any 2019, els 16 milions de turistes. Empresarialment hi ha una força concentració d'empreses hoteleres en cadenes que s'han expandit geogràficament a escala internacional. Es tracta d'una situació que, amb dades a la mà, justifica parlar de gegantisme turístic, com a mínim en comparació al nostre entorn regional més proper.

5. El nanisme urbanístic balear

Amb dades de l'any 2012, elaborades a partir del *Corine Land Cover*, el grau d'artificialització del primer km de costa a les Illes Balears era del 18% enfront del 47% del País Valencià, el 42% de Catalunya o el 37% d'Andalusia (Pons i

Rullan, 2020). La fig. 4 detalla aquesta mateixa dada per als anys 1990 i 2012 a escala de les províncies espanyoles més turístiques.

Figura 4. Percentatge d'artificialització als primers 1000 m a les províncies costaneres turístiques espanyoles (1990 < 2012)



Font: Elaboració pròpia a partir de Pons i Rullan (2020)

Per als anys 1990 i 2012 les dades d'artificialització costanera eren del 28 i 38 % per a la costa peninsular front al 12 i 18 % per a les Illes Balears, 11 i 17 % si feim el càlcul conjunt dels dos arxipèlags espanyols (fig. 4). Dues tesis, no incompatibles, s'han invocat sovint per explicar aquestes diferències de 16 i 20 punts entre la costa espanyola i les Balears per als anys 1990 i 2012 (Rullan, 2011, p. 295-296). La primera és més aviat de caràcter endogen, en el sentit que “la residència insular” en forma de mobilitzacions populars –els espais de representació tot seguint Lefebvre (1974)– hauria frenat l'arribada de l'allau urbanística continental. A la pressió popular s'hi hauria sumat la planificació territorial (les representacions de l'espai d'acord amb Lefebvre, 1974), sovint amb el recolzament implícit del sector turístic per tal de frenar la competència exterior tant turística com urbanística. La segona tesi invoca el condicionant insular per al creixement urbanístic que es manifesta en forma d'increments de costos de producció, per manca d'economies d'escala, agreujat pels majors terminis d'amortització que implica l'acusada estacio-

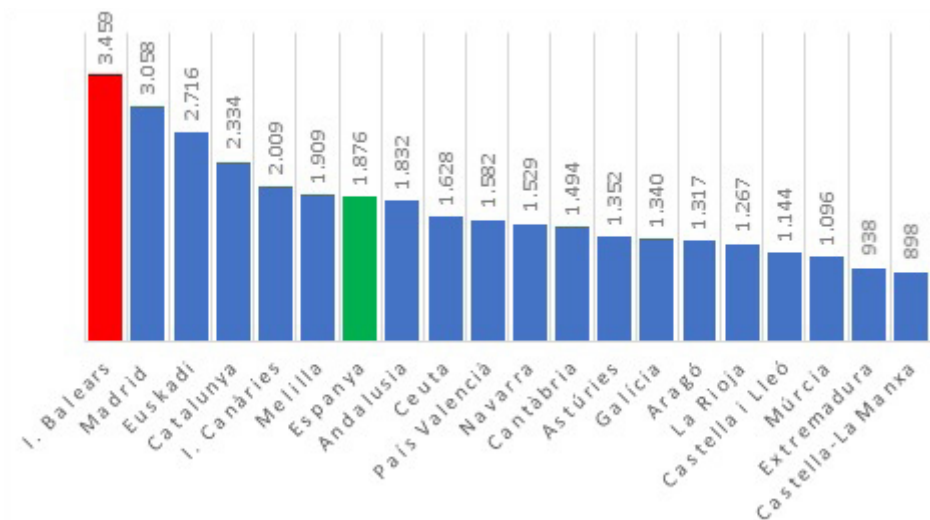
nalitat; seguint Lefebvre (1974), això serien pràctiques espacials adverses al creixement urbanístic.

Com sempre hem defensat, aquestes explicacions no són excloents, són dos vectors que marxen en la mateixa línia. L'interessant seria esbrinar quin dels dos factors pesa més. En la nostra opinió el factor clau es el segon, el factor negatiu de la il·leïtat⁷ als ulls de les mirades més economicistes i no tant, sense desmerèixer-la, la resistència local a la urbanització.

Totes aquestes dades venien a qüestionar alguns dels tòpics més freqüents en la bibliografia geogràfica insular. Un menor grau d'urbanització costanera que, tanmateix, és comú a les illes de la Mediterrània occidental (Pons i Rullan, 2014). La interpretació d'aquest relatiu nanisme hem defensat que rau en la coincidència, només a Balears, de l'estacionalitat (no compartida amb les Canàries) i la no connexió terrestre amb els sistemes urbans continentals (no compartit amb les comunitats autònomes peninsulars). Tot plegat fa que puguem parlar de nanisme urbanístic de les illes Balears.

Sigui com vulgui, el cas és que una de les conseqüències de la forta pressió turística i del relatiu fre a la nova urbanització, en una economia capitalista on és l'oferta qui posa els preus, fa que, en relació amb d'altres regions, els preus de l'habitatge residencial siguin superiors. Això afecta tant la venda (fig. 5) com el lloguer (fig. 6).

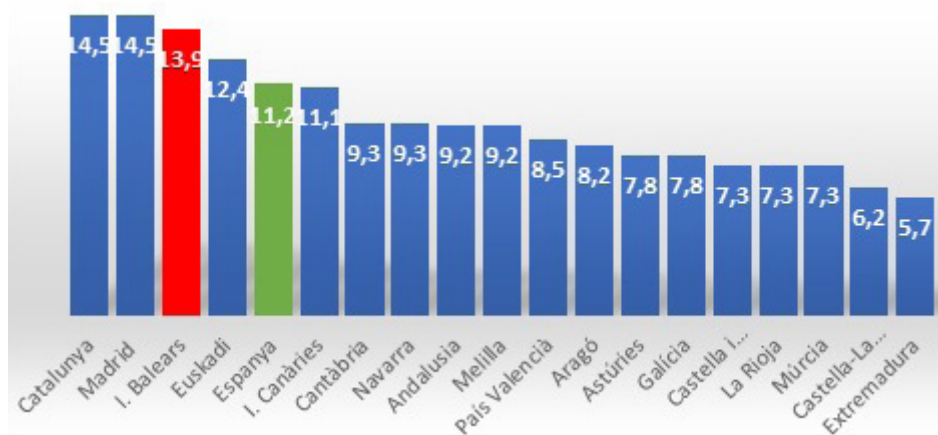
Figura 5. Preu mitjà dels habitatge €/m² (juny de 2022)



Font: Elaboració pròpia a partir d'Idealista (2022a)

7. Les dades i els mapes que ens van donar la pista per primer cop d'aquest fet va ser quan, impartint l'assignatura *Geografia dels Països Catalans* cap al 2005, me'n vaig adonar de la radical diferència que hi havia entre, per un costat, Catalunya i el País Valencià i, per l'altre, les Illes Balears pel que fa a places hoteleres i, especialment, de càmpings. Aquestes darreres eren pràcticament inexistentes a les Balears i abundantíssimes tant a Catalunya com al País Valencià (López Palomeque, 1994, p. 68 i 75). La impossibilitat d'arribar directament per carretera era la variable discriminatòria decisiva.

Figura 6. Preu mitjà del lloguer en €/m²/mes (juny de 2022)



Font: Elaboració pròpia a partir d'Idealista (2022b)

Aquesta situació dels preus immobiliaris situa (2022) les Illes Balears en la posició de ser la comunitat autònoma més cara d'Espanya si es vol comprar un habitatge i amb la tercera, només superada per Catalunya i Madrid, si es vol llogar. Això fa pensar en processos de gentrificació generalitzats⁸ on les classes baixes i mitjanes, les potencialment més desplaçables, es veuen afectades de manera diferent en funció de si es tracta de treballadors permanents o temporals. En el primer cas els desplaçaments residencials no desitjats es produeixen cap a l'interior de cada illa, amb una clara tendència a la marginalització en aquelles zones urbanes no costaneres on els transports públics ofereixen possibilitats de desplaçaments diaris; a Mallorca el cas d'Inca en seria un exemple clar. Per la seva banda, els treballadors temporals no han de fer front a la despesa d'allotjament en temporada baixa però sí en temporada alta, quan precisament els preus són més alts. Aquesta situació està provocant casos de manca de personal per atendre l'oferta laboral de temporada per mor de l'esforç financer que s'ha de suportar per cobrir les despeses d'allotjament. La sortida d'aquest coll de botella s'està afrontant per dues vies: infrahabitatge per als treballadors més marginals (llogar balcons, dormir a cotxes...) o oferta d'allotjament als treballadors per part dels empresaris hotelers com es feia al primer boom turístic. Aleshores els treballadors dormien al soterranis dels hotels atès que no hi havia encara infraestructura urbana per satisfer la demanda habitacional de l'allau de cambres i cambres provinents del sud de la península. Ara no és que no hi hagi habitatge disponible a les zones turístiques, com passava els anys 1960, sinó que el que hi ha és massa car per a les nòmines que ofereix el sector turístic.

8. Una tendència que també es detecta a les Illes Canàries, on es reivindica el dret a l'illa com reformulació del dret a ciutat (Armas-Díaz *et al.*, 2021) i on emergeixen fortes oposicions a noves infraestructures portuàries per tal de preservar l'esmentat dret (Armas-Díaz i Sabaté-Bel, 2020).

Vist en perspectiva, després de dècades de polítiques restrictives enfront del creixement urbanístic i turístic, ha quedat palès que també hi ha negoci en contextos de contenció de la demanda i amb llibertat de circulació dels diners.

6. Tendències

Les tendències que es dibuixen a les Balears es perfilen, per un costat, a escala regional balear i, per l'altre, a escala europea i global. En primer lloc, a escala balear s'han impulsat moltes mesures de contenció urbanística i turística des que es van assumir aquestes competències amb l'Estatut d'Autonomia de 1983. Unes mesures, per tant, que s'han desplegat al període de transició cap a contextos polítics i econòmics postfordistes i neoliberals. Dins la novetat d'aquest nou marc, els principals agents econòmics, especialment els hotelers, no han vist del tot malament les mesures que podien frenar l'arribada de promotors immobiliaris i hotelers forans que els nous temps neoliberals anunciaven. La legislació turística tancava pràcticament la possibilitat d'incrementar l'oferta turística reglada i la urbanística restringia molt la nova urbanització mentre que, pel que fa a la gestió urbanística, s'ha seguit prioritzant el sistema de compensació. Al seu torn, fórmules més neoliberals com les de l'agent urbanitzador no han estat plantejades ni reivindicades per cap partit polític. Per tant, la contenció urbanística i de l'oferta turística s'ha mantingut en paral·lel a una certa restricció a la competència interempresarial.

L'aïllament per via terrestre ha ajudat força aquesta política de fons –mai explícita–, mentre els agents econòmics posaven pressió per aconseguir combatre els “costs de la insularitat” (que n'haurien de dir de l'aïllament) i no tant en promocionar la competència empresarial obrint les portes a l'empresariat forà. La reivindicació d'un règim econòmic especial va directament en aquesta línia.⁹

A escala europea, a les primeres dècades del segle XXI i ja superada la transició fordisme-postfordisme, s'està consolidant un sistema urbà que aspira a cohesionar territorialment Europa, si més no la UE. Aquesta estructuració del sistema urbà europeu és una rèplica de les que es van donar a diferents escales regionals després de la II Guerra Mundial. Aleshores hi va haver, primer, implosió cap a les ciutats des del món rural i, després, explosió suburbana cap a les perifèries de les àrees i regions metropolitanes. Ara, en moments postmetropolitans, sembla que s'esdevé el mateix però a escala europea: per un costat

9. La seva darrera formulació és el *Reial decret llei 4/2019, de 22 de febrer, del règim especial de les Illes Balears*. A la seva exposició de motius es detallen els suposats desavantatges insulars que la norma vol combatre: carestia de la vida, majors costos de producció de les empreses, carestia dels productes energètics, majors costos d'inversió en béns d'equip, majors costos de funcionament de l'administració, menor aprofitament de les economies d'escala, conductes anticompetitives als mercats, dependència dels ports i aeroports, vulnerabilitat davant de conjuntures. Uns objectius de marcat caràcter comptable i que ignoren els efectes territorials, socials i ambientals que podrien implicar el seu desbloqueig.

augmenta la primacia de les ciutats centrals a l'entorn del que Roger Brunet (1989) en va dir la Banana Blava on hi ha implosió de treballadors provinents del sud global i, per l'altre, els processos de suburbanització actuen a una escala de molt més abast (es comença a parlar fins i tot de suburbanització aèria) gràcies als més potents fluxos de transports i comunicacions internacionals. El cas dels alemanys a Mallorca, els anglesos a Menorca, els holandesos a Eivissa i els italians a Formentera és un clar exemple d'aquest nou abast de la suburbanització.

Mentrestant, a escala balear, la política institucional segueix insistint en les exitoses polítiques de contenció tant urbanística¹⁰ com turística.¹¹ En una altra línia d'actuació també han vist la llum algunes iniciatives més innovadores com les quotes a l'arribada de cotxes a determinades illes en temporada alta¹² o algun intent, per ara no consolidat, d'establir quotes anuals de nous habitatges (Rullan, 2005).

La continuació de les polítiques de finals del segle xx, malgrat les novetats més recents, ha provocat el desviament de l'oferta cap al sector immobiliari en sòl urbà i no tant cap a la promoció en noves urbanitzacions. Aquesta política està conduint directament al conflicte urbà que, en temps postmetropolitans, en podem dir territorial. L'expansiva oferta d'hotels urbans i del lloguer turístic ha posat a disposició dels no residents espais fins ara d'ús preferent dels residents. Aquesta població usa cotxes de lloguer (uns 100.000 als estius) i a més de zones urbanes, arriba arreu saturant també carreteres, espais naturals i rurals. És la postmetròpoli en versió no resident. Tot plegat ha provocat escassetat d'habitatges assequibles per als residents i, sobretot, una forta sensació de saturació, més turística que urbanística, la qual cosa ha fet emergir nous moviments de protesta (SOS Residents, s. d.).

En resum, si des de la dècada del 1980 es va intentar contenir el creixement a través de reclassificacions de sol urbanitzable i posant frens a la nova oferta turística, ara caldrien noves polítiques que amortissin l'allau d'inversions urbanes tant residencials com turístiques que afecten el sòl no reclassificat per les polítiques anteriors. Sense control efectiu del lloguer turístic i dels fluxos dels aeroports, ni regulació dels preus del lloguer residencial, ni pressió fiscal sobre les compra-ventes, és impossible alleugerir aquestes tensions. Quatre dècades després de la constitució de les Illes Balears com a Comunitat Autònoma, hi ha un redefinit gegantisme turístic que incorpora hotels urbans i lloguer turístic a l'oferta anterior alhora que s'ofereix tot l'arxipèlag per al gaudi dels no residents.

10. El *Decret llei 9/2020, de 25 de maig, de mesures urgents de protecció del territori de les Illes Balears* segueix amb la política de reclassificacions de sols urbanitzables no desenvolupats i, per primera vegada, reclassifica també sol urbà no consolidat.

11. La *Llei 3/2022, de 15 de juny, de mesures urgents per a la sostenibilitat i la circularitat del turisme de les Illes Balears* implica una moratòria per noves places sobre els sostres màxims de places per illes que ja havien establert normes anteriors. Fins i tot es comença a parlar de «creixement quantitatiu» en exigir, en determinats casos, que per obrir una nova plaça se n'han de donar dues de baixa.

12. En concret així ho fa la *Llei 7/2019, de 8 de febrer, per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera* i sembla que la futura *Llei de Menorca Reserva de Biosfera* vol seguir el mateix camí.

S'estan gentrificant amb força el nans espais urbanitzats costaners de les Illes Balears i, fora d'aquests, els interiors de les illes ja són a l'abast també dels no residents. L'extracció de rendes s'ha demostrat tant o més efectiva en contextos de restriccions urbanístiques i turístiques si hi ha llibertat de circulació del diner.

Bibliografia

- ARMAS-DÍAZ, Alejandro; Fernando SABATÉ-BEL (2020). "Struggles on the Port of Granadilla: Defending the Right to Nature". *Territory, Politics, Governance*, vol. 10, núm. 2, p. 256-276. DOI: <https://doi.org/10.1080/21622671.2020.1773918>
- ARMAS-DÍAZ, Alejandro; Fernando SABATÉ-BEL; Ivan MURRAY; Macià BLÁZQUEZ-SALOM (2021). "Beyond the Right to the Island: Exploring Protests Against the Neoliberalization of Nature in Tenerife (Canary Islands, Spain)". *Erdkunde*, vol. 74, núm. 4, p. 249-262. DOI: <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2020.04.02>
- BALDACCHINO, Goldfrey (2004). "The Coming of Age of Island Studies". *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 95, núm. 3, p. 272-283. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2004.00307.x>
- BARCELÓ, Bartomeu (1962). "Les Balears i la insularitat". *Serra d'Or*, núm. 5, p. 22-25.
- (1968): "Islas Baleares", dins: Manuel de TERÁN; Lluís SOLÉ. *Geografía Regional de España*. Barcelona: Ariel, p. 302-331.
- (1997). "Illes, illeïtat i insularitat: Les Illes Balears, per exemple", dins: Josep GONZÁLEZ-AGÀPITO [ed.]. *Comunicacions dels membres de la Secció de Filosofia i Ciències Socials XXII*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, p. 111-127.
- BENÍTEZ-LÓPEZ, Ana *et al.* (2021). "The Island Rule Explains Consistent Patterns of Body Size Evolution in Terrestrial Vertebrates". *Nature Ecology & Evolution*, núm. 5, p. 768-786. DOI: <https://doi.org/10.1038/s41559-021-01426-y>
- BRUMM, Adam *et al.* (2016). "Age and Context of the Oldest Known Hominin Fossils from Flores". *Nature*, núm. 534, p. 249-253. DOI: <https://doi.org/10.1038/nature17663>
- BRUNET, Roger [dir.] (1989). *Les villes « européennes »*. París/Montpellier: DATAR/RECLUS.
- CAPELLÀ, Hugo (2022). "La insularitat descolonitzada: l'estigmatització de la imatge d'Eivissa al cinema (1960-2020)". *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 93, p. 11-32. DOI: [10.2436/20.3002.01.217](https://doi.org/10.2436/20.3002.01.217)
- CLARK, Eric (2013). "Financialization, Sustainability and the Right to the Island: A Critique of Acronym Models of Island Development". *Journal of Marine and Island Cultures*, vol. 2, núm. 2, p. 128-136. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.imic.2013.10.001>
- CNMC BLOG (2017). ¿Qué cables submarinos conectan el territorio español? Enganchados a los cables submarinos (II). <https://blog.cnmc.es/2017/09/05/que-cables-submarinos-conectan-el-territorio-espanol-enganchados-a-los-cables-submarinos-ii/> (consultat 30/09/2022).
- FOSTER, J. Bristol (1964). "Evolution of Mammals on Islands". *Nature*, núm. 202, p. 234-235. DOI: <https://doi.org/10.1038/202234a0>
- GEORGE, Pierre (1991). *Diccionario de Geografía*. Madrid: Akal.
- IBESTAT (s. d.). Comerç i inversió exterior. Comerç exterior. https://ibestat.caib.es/ibestat/page?&p=px_tablas&nodeId=96fc2a7c-fd08-4820-a020-a04f6608f0e7&path=economia%2Fcomercio-inversio-exterior%2Fcomerc-exterior&lang=ca (consultat 30/09/2022).
- IDEALISTA (2022a). Evolució del preu de l'habitatge en venda a Spain. <https://www.idealista.com/cal/sala-de-premsa/informes-preu-habitatge/> (consultat 1/10/2022).
- (2022b). Evolució del preu de l'habitatge de lloguer a Spain. <https://www.idealista.com/cal/sala-de-premsa/informes-preu-habitatge/lloguer/> (consultat 1/10/2022).

- ISLALINK (s. d.). The Most Advanced and Robust Connectivity Between the Balearics and the Peninsula. <https://islalink.com/balalink/> (consultat 30/09/2022).
- KALLIS, Giorgos; Angelos VARVAROUSIS; Panos PETRIDIS (2022). “Southern Thought, Islandness and Real-Existing Degrowth in the Mediterranean”. *World Development*, vol. 157, núm. 105957. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2022.105957>
- LEFEBVRE, Henri (1974). *La production de l'espace*. París: Anthropos.
- LOIS, Carla (2013). “Isla vs. continente. Un ensayo de historia conceptual”. *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 54, p. 85-107. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000100006>
- LÓPEZ PALOMEQUE, Francisco (1994). “El turismo”, dins: Carles CARRERAS [dir.]. *Geografía General dels Països Catalans*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, vol. 5, p. 17-106.
- MACARTHUR, Robert H.; Edward O. WILSON (1967). *The Theory of Island Biogeography*. Princeton: Princeton University Press.
- MALLORCA MAGAZIN (2013). Als Mallorca deutsch werden sollte. <https://www.mallorcama-gazin.com/nachrichten/lokales/2013/07/04/38253/als-aus-mallorca-das-bundesland-wurde.html> (consultat 30/09/2022).
- MOLES, Abraham A. (1982). “Nissonologie ou science des îles”. *L'Espace Géographique*, núm. 4, p. 281-289. DOI: <https://doi.org/10.3406/spgeo.1982.3782>
- MUMFORD, Lewis (2012). *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Madrid: Pepitas de calabaza. [Edició original: 1961]
- MURRAY, Ivan (2012). *Geografies del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística*. Palma: Universitat de les Illes Balears. [Tesi doctoral]
- PÉRON, Françoise (2004). “The Contemporary Lure of the Island”. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 95, núm. 3, p. 326-339. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2004.00311.x>
- PERRY, George L. W.; Andrew B. WHEELER; Jamie R. WOOD; Janet M. WILMSHURST (2014). “A High-Precision Chronology for the Rapid Extinction of New Zealand Moa (Aves, Dinornithiformes)”. *Quaternary Science Reviews*, vol. 105, p. 126-135. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.quascirev.2014.09.025>
- PONS, Antoni (2016). *Turisme, il·leïtat i urbanització a les Illes Balears (1956-2006)*. Palma: Universitat de les Illes Balears. [Tesi doctoral]
- (2019). “Il·leïtat, turisme i urbanització a les Illes Balears”. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 65, núm. 2, p. 321-343. DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/dag.468>
- PONS, Antoni; Onofre RULLAN (2014). “Artificialization and Islandness on the Spanish Tourist Coast”. *Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development*, vol. 18, núm. 1, p. 5-16. DOI: <https://doi.org/10.2478/mgrsd-2014-0010>
- (2020). “La isleidad como condicionante de la producción del espacio turístico en las Islas Baleares”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 84, p. 1-33. DOI: <https://doi.org/10.21138/bage.2804>
- PONS, Antoni; Onofre RULLAN; Ivan MURRAY (2014). “Tourism Capitalism and the Urbanization of the Balearic Islands: Tourist Accommodation Diffusion in the Balearics (1936-2010)”. *Island Studies Journal*, vol. 9, núm. 2, p. 239-258.
- QUINTANA, Josep; Salvador MOYÀ; Meike KÖHLER (2005). “El conejo gigante de los depósitos cársticos de Punta Nati-Calà's Pous (Menorca, Illes Balears)”, dins: Josep Antoni ALCOVER; Pere BOVER [ed.]. *Proceedings of the International Symposium “Insular Vertebrate Evolution: the Palaeontological Approach”*. Palma: Societat d'Història Natural de les Balears, p. 297-308.
- RED IRIS (2016). La red óptica RedIRIS-NOVA se extiende a las Islas Baleares. <https://www.rediris.es/difusion/publicaciones/e-boletin/6/n1.html> (consultat 30/09/2022).
- RULLAN, Onofre (2002). *La construcció territorial de Mallorca*. Palma: Moll.

- RULLAN, Onofre (2005). “Una técnica urbanística para contener el crecimiento residencial en espacios con fuerte presión inmobiliaria”. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. IX, núm. 194 (32). <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-32.htm> (consultat 30/09/2022).
- (2008). “Reconversión y crecimiento de las zonas turística. Del fordismo al postfordismo”, dins: Miguel Á. TROITIÑO; Joaquín S. GARCÍA; María GARCÍA [coord.]. *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones?* Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, p. 587-624.
- (2010). “Las políticas territoriales en las Islas Baleares”. *Cuadernos Geográficos*, vol. 47, p. 403-428.
- (2011). “La regulación del crecimiento urbanístico en el litoral mediterráneo español”. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. 43, núm. 168, p. 279-297.
- (2019). “Islas globales y paisajes culturales postmodernos en las Islas Baleares”, dins: Juan M. TRILLO; Rubén C. LOIS [ed.]. *Paisaxes nacionais no mundo global*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, p. 37-61.
- SANTOS, Félix (2003). *Exiliados y emigrados: 1939-1999*. Madrid: Fundación Españoles en el Mundo.
- SCARBOROUGH, Matthew E. (2022). “Extreme Body Size Variation in Pleistocene Dwarf Elephants from the Siculo-Maltese Palaeoarchipelago: Disentangling the Causes in Time and Space”. *Quaternary*, vol. 5(1), núm. 17. DOI: <https://doi.org/10.3390/quat5010017>.
- SEGUÍ, Joan (1998). *Les Balears en venda. La desinversió immobiliària dels illencs*. Palma: Documenta Balear.
- SOS RESIDENTS (2022). És ben hora d'aturar. <https://www.youtube.com/watch?v=oH4I5AE1HsU> (consultat 3/10/2022).
- STARBIRD, Ethel A. (1978). “The Balearics. Spain's Sun-Blest Pleasure Isles”. *National Geographic*, vol. 149, núm. 5, p. 678-701.
- TELEGEOGRAPHY (s. d.). Submarine Cable Map. <https://www.submarinecablemap.com/submarine-cable/balalink> (consultat 30/09/2022).
- VIDAL, Margalida (2020). Hoteleros de las Balears (II): nombres y apellidos detrás del negocio turístico. https://www.viaempresa.cat/es/illes-balears/hoteleros-balears-nombres-apellidos-negocio-turistico_2108184_102.html (consultat 01/10/2022).
- VIQUIPÈDIA (s. d.). Pont Hong Kong-Zhuhai-Macau. https://ca.wikipedia.org/wiki/Pont_Hong_Kong-Zhuhai-Macau (consultat 30/09/2022).