

TESIS DOCTORAL

La medida de la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística

Alessandra Antonini

Directora: Rosa Maria Fraguell Sansbello

Directora: Alessandra Casu

Tutor UPC: Xavier Álvarez del Castillo

Tutor UNISS: Arnaldo Cecchini

DOCTORADO EN COTUTELA

“Sostenibilitat, Tecnologia i Humanisme”

“Progetto Ambientale dello Spazio”

Càtedra UNESCO de Sostenibilitat
Universitat Politècnica de Catalunya

Facoltà di Architettura di Alghero
Università di Sassari (UNISS)

La medida de la sostenibilidad de la ciudad histórico turística

Introducción 8

1. Metodología y estructura del trabajo	11
1.1. El objetivo del trabajo	11
1.2. Estructura del trabajo	14
1.3. Metodología	16
1.3.1. Disciplinas e interdisciplinariedad	19
1.3.2. Visión sistémica y complejidad	25
2. Los términos teóricos de la investigación	29
2.1. Orígenes e historia del concepto de sostenibilidad	30
2.2. Ciudad y sostenibilidad	41
2.3. La ciudad histórica	56
2.4. Turismo Urbano, Turismo Cultural, Turismo sostenible	62
2.5. Herramientas de intervención en el territorio: planeamiento y gestión urbana	96

3.	La evaluación de la sostenibilidad de la ciudad y del turismo	101
3.1.	Sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana	106
3.2.	Sistemas de sostenibilidad del turismo	120
3.3.	La medida de la sostenibilidad en la ciudad histórico-turística: algunas consideraciones	127
4.	La sostenibilidad de la ciudad histórico-turística: algunas pautas	130
4.1.	La ciudad histórico-turística: una definición	132
4.2.	El turismo en una ciudad histórica: los impactos	137
4.3.	Una reclasificación de los impactos	142
4.3.1.	Impactos y territorio: la dimensión espacial	147
4.4.	Ciudades histórico-turísticas: el papel de la estructura física de la ciudad	149
4.4.1.	Ciudades diferenciadas	152
4.4.2.	Ciudades indiferenciadas	162
4.4.3.	El consumo de recursos	168
4.4.4.	Dinámicas enlazadas	171
4.5.	La ciudad histórico-turística sostenible	174
5.	Medidas de sostenibilidad para la ciudad histórico-turística	184

5.1.	¿Cuales ciudades?	188
5.2.	Criterios de sostenibilidad para la ciudad histórico-turística	190
5.3.	Las relaciones entre temas	200
5.4.	La identificación de las zonas de referencia de los fenómenos	207
5.5.	Rasgos básicos de la insostenibilidad turística en contextos urbanos	219
5.5.1.	La medida de la insostenibilidad turística en contextos urbanos	225
5.6.	Insostenibilidad ligada a la actuación de la Administración Pública	236
5.6.1.	Medida de la insostenibilidad ligada a la actuación de la Administración Pública	240
5.7.	La insostenibilidad debida a la capacidad de acogida urbana	253
5.7.1.	La medida de la insostenibilidad debida a la capacidad de acogida urbana	257
5.7.2.	Los indicadores de la sostenibilidad en la ciudad histórico-turística	269
5.8.	Creación del Índice de Sostenibilidad de Ciudades Histórico-Turísticas	271
5.9.	El uso de los modelos urbanos: un sistema de clasificación	287
5.9.1.	¿Ciudad diferenciada o indiferenciada?	288
5.9.2.	Indicadores de sostenibilidad y modelos de ciudad	290

6. Políticas para la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística	303
6.1. ¿Cuales políticas de gestión del turismo para una ciudad histórico-turística?	308
6.2. Políticas para la gestión de la presión turística	310
6.2.1. Discontinuidad espacial y temporal de flujos	311
6.2.2. Usos específicos	314
6.2.3. Alteración del mercado	316
6.2.4. La gestión de la presión turística en las ciudades diferenciadas e indiferenciadas	319
6.3. Políticas ligadas a la actuación de la Administración Pública	322
6.3.1. Políticas para la mitigación del monocultivo turístico	323
6.3.2. Políticas para la mitigación de la congestión urbana y del territorio ligada a la actividad turística	325
6.3.3. Políticas para limitar el privilegio de los intereses de turistas y operadores del sector ante las necesidades e intereses de la población local	328
6.3.4. Políticas para la eliminación de desequilibrios en la ciudad por estrategias de intervenciones desiguales	331
6.3.5. Políticas ligadas a la actuación de la Administración Pública en las ciudades diferenciadas e indiferenciadas	333

6.4.	Políticas ligadas a la capacidad de acogida	337
6.4.1.	Políticas de control de la presión humana	338
6.4.2.	Políticas de protección del medio ambiente	340
6.4.3.	Políticas para la funcionalidad y viabilidad de las infraestructuras	343
6.4.4.	Políticas ligadas a la capacidad de acogida en las ciudades diferenciadas e indiferenciadas	345
6.5.	Construir políticas: herramientas y escalas de intervención	348
6.6.	Algunos casos de estudio	353
6.7.	Algunas conclusiones	353
7.	El caso de estudio	358
7.1.	Alghero: una introducción	360
7.2.	El análisis morfológico	370
7.2.1.	¿Ciudad diferenciada o indiferenciada?	373
7.2.2.	Identificación de las zonas de referencia	388
7.3.	El análisis de impactos	389
7.3.1.	Impactos ligados a los caracteres del turismo	390
7.3.2.	Impactos ligados a la actuación de la Administración Pública	402

7.3.3.	Impactos ligados a la capacidad de acogida de la ciudad	407
7.3.4.	El indicador de insostenibilidad turística	414
7.3.5.	La evaluación de los resultados en los indicadores calculados	422
7.3.6.	La clasificación	436
7.4.	La insostenibilidad de Alghero como ciudad histórico- turística	439
7.5.	¿Cuáles políticas para Alghero?	443
7.5.1.	Análisis de las políticas para Alghero	454
8.	Conclusiones	463
8.1.	La utilidad del estudio	464
8.2.	Algunos aspectos críticos	469
8.3.	El uso del modelo	472
8.4.	Comunicar los resultados	474
8.5.	¿Y los turistas?	476
8.6.	Indicaciones para futuros desarrollos	478
8.7.	Para concluir	480
9.	Bibliografía	481

Introducción

Esta investigación nace de un profundo interés por el tema de la sostenibilidad, que desde hace muchos años me parece uno de los temas centrales de la contemporaneidad y que me ha motivado a entrar en el mundo de la investigación.

Desde el principio, pues, tuve claro que investigaría sobre este tema.

Por otro lado, la formación de arquitecto me ha llevado a considerar que los fenómenos territoriales tengan especial importancia y que entre ellos la ciudad, siendo el lugar de vida de la mayoría de habitantes del Planeta, constituya el nudo crucial de la edad contemporánea por variedad de fenómenos y complejidad de relaciones.

Que este estudio fuera de alguna manera a hablar de sostenibilidad urbana, pues, es algo que tuve claro desde el principio. A partir de allí, el proceso de definición del tema ha sido una búsqueda continua, casi el primer punto de la misma investigación, entre la necesidad de acotar el tema y la conciencia que el tema de la sostenibilidad es intrínsecamente transversal, y que cualquier visión parcial corre el peligro de comprometer la misma validez del estudio.

En la mayoría de casos, delante de una investigación en sostenibilidad urbana hay dos opciones principales: la de un estudio teórico, dirigido a aclarar temas, establecer medidas o pautas generales, o bien la de un estudio aplicativo, que partiendo de un concepto consolidado lo intenta aplicar, lidiando con las problemáticas y las contradicciones de la realidad concreta.

En estos dos enfoques hay dos grandes peligros. El primero puede alcanzar buenos resultados teóricos que se quedan demasiado lejos de la realidad para hacerse operativos. El segundo puede generar una excelente “buena práctica” demasiado ligada a lo concreto para poderse reproducir, y por lo tanto aplicable solo a ese caso concreto.

De hecho siguiendo el desarrollo de las investigaciones y de las acciones en el campo de la sostenibilidad se nota que hay un punto especialmente crítico, donde muchos estudios acaban hundiéndose: el paso de la teoría a la práctica. Optimas teorías se banalizan una vez aplicadas, optimas prácticas no saben transformarse en algo más que “un caso”. Este problema no se genera por impericia de los autores, sin duda, sino por un nudo contradictorio al interno del mismo concepto de sostenibilidad, que está en la dialéctica entre problemas e intereses globales y locales, entre la oportunidad, por un lado, de generalizar para pautar un problema mundial y la necesidad, por otro, de buscar las soluciones entre las tramas concretas de las realidades locales.

Este punto es exactamente el que me interesa más en el universo de los estudios de sostenibilidad: la difícil transición entre teoría y práctica.

Volviendo a la tesis, pues, he decidido colocarme en el medio entre las dos posturas citadas, puntando a la realización de un estudio teórico y metodológico y a su aplicación. Y quería que esta aplicación no fuera un acto formal de validación, sino un encuentro real con un lugar concreto para que fuera el mismo lugar a sugerir temas generales y para que el conocimiento profundo de la ciudad en análisis me pudiera ayudar de verdad a corregir el planteo teórico.

Siempre partiendo de esa consideración de la tensión entre lo general y lo particular, ha sido necesario retallar en el universo de ciudades posible un subconjunto más homogéneo de interés y no demasiado estudiado todavía. De aquí la elección de la ciudad histórico-turística europea, que engloba el tema del patrimonio, central en la sostenibilidad urbana, y el del turismo, fundamental en la economía mundial.

Partiendo de esto he intentado antes de todo perfilar el tema a nivel teórico. Una vez aclaradas las referencias, he intentado generar un sistema de evaluación y monitorización coherente con el planteo teórico, pero también creíble como herramienta para la Administración Pública, renunciando a muchas finuras científicas que hubiesen dado valor al modelo, pero infirmando su posibilidad de aplicación. Este modelo ha sido aplicado a la ciudad de Alghero, en la isla de Sardegna, donde vivo desde hace más de dos años y donde colaboro con la Facultad de Arquitectura, trabajando junto a los estudiantes en proyecto, planes y análisis sobre la misma ciudad, y colaborando con el Observatorio del Turismo de la ciudad de Alghero.

Cada vez más creo que hacer investigación sea un privilegio y una gran responsabilidad y que esto implique tener que poner todo el entusiasmo posible en trabajos que puedan ser útiles a la sociedad que, de una forma u otra, nos financia.

Espero que esta tesis sepa transmitir este entusiasmo, y que algo de este trabajo, en algún momento, pueda realmente contribuir al difícil camino que nos queda por hacer hacia una nueva cultura.

1. Metodología y estructura del trabajo

1.1. El objetivo del trabajo

Esta investigación se propone el objetivo de analizar la problemática de la sostenibilidad urbana, declinada en el caso de las ciudades histórico-turísticas, cruzando los estudios hechos en diferentes ámbitos y proponiendo una síntesis original del tema.

El objetivo general de la tesis es la **creación de un sistema de indicadores de la sostenibilidad en ciudades histórico-turísticas pequeñas o medianas que se pueda aplicar a escala municipal para evaluar y monitorizar la sostenibilidad urbana en relación al turismo.**

El conseguimiento de este objetivo se articula en los siguientes pasos:

- Conceptualización del problema de la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística
 - Análisis de los antecedentes en este ámbito de estudio.
 - Reclasificación de los impactos del turismo en las ciudades históricas.
- Creación de modelos de referencia de ciudades histórico-turísticas en relación a la estructura de la ciudad.
 - Análisis de la variación de los impactos en función de la organización espacial
- Creación de un sistema de indicadores de sostenibilidad para la ciudad histórico-turística.

- Análisis de los sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana y de sostenibilidad del turismo
 - Propuesta de temas principales
 - Revisión de las temáticas evidenciadas en el análisis de impactos
 - Selección de los indicadores y creación de nuevos indicadores.
 - Creación de un índice agregado de insostenibilidad del turismo.
 - Identificación de los factores más críticos del turismo de cara a la sostenibilidad de una ciudad histórica.
 - Selección o creación de los indicadores para cada aspecto.
 - Creación de subíndices comparables.
 - Creación de un sistema de clasificación de las ciudades histórico-turísticas según los modelos propuestos.
 - Análisis de las características de los modelos propuestos.
 - Estimación de los resultados en los indicadores de los modelos propuestos.
 - Creación de los perfiles tipo.
 - Análisis de las posibles políticas necesarias a gestionar las ciudades histórico-turísticas.
 - Definición de los objetivos de las políticas en función de la tipología de problema.
 - Propuesta de una estructura de políticas por temas.
 - Búsqueda de ejemplo de políticas aplicadas.
 - Validación del modelo mediante la aplicación a un caso de estudio.
 - Selección de un caso de estudio.
 - Análisis del caso de estudio.
 - Aplicación del modelo y revisión de eventuales errores.
-

- o Valoración de la aplicación al caso de estudio.

1.2. Estructura del trabajo

El trabajo se estructura en varias etapas.

En general podemos decir que el trabajo parte de análisis y consideraciones teóricas para llegar primero a la propuesta de un nuevo sistema de indicadores, luego a la propuesta de políticas en finalmente a la aplicación de ambos. A diferencia de varios estudios de esta naturaleza, en este caso se opta por empezar de la teoría encontrando los casos prácticos al final, antes de empezar con los casos de estudio. Esta opción deriva de la necesidad de construir un marco de referencia claro ya que el tema de la sostenibilidad de la ciudad histórico turística no ha sido tratado por muchos investigadores in en este campo sigue habiendo espacio para formulaciones teóricas.

Entramos ahora en los contenidos de los capítulos.

En el capítulo 2 se introducen los temas de referencia haciendo un estado del arte de los cuatro ejes fundamentales de la tesis: sostenibilidad, ciudad, patrimonio y turismo. Los temas se tratan por separado y se analizan los cruces de estos temas.

En el capítulo 3 se analizan diversos sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana y de sostenibilidad turística, para averiguar la necesidad de un nuevo sistema de indicadores y los temas más considerados en estos ámbitos.

En el capítulo 4 se plantea una nueva visión de la sostenibilidad de la ciudad histórico turística reclasificando los impactos y generando unos modelos de ciudad.

En el capítulo 5 se propone el nuevo sistema de indicadores, un índice agregado de sostenibilidad y un sistema de clasificación de las ciudades en relación a los modelos propuestos anteriormente.

En el capítulo 6 se analizan las políticas necesarias a la gestión de las problemáticas y de los impactos diferenciados.

En el capítulo 7 se escoge el caso de estudio de Alghero. A continuación se aplica el sistema de indicadores y el índice, se valoran los resultados, se clasifica la ciudad y se proponen unas políticas adecuadas a la ciudad en análisis.

En el capítulo 8 se sacan las conclusiones y se proponen temas para profundizar y estudiar más en este ámbito.

1.3. Metodología

En muchos casos estos tipos de estudios se llevan a cabo a partir del análisis de casos de estudio.

En este caso se ha optado por una metodología invertida, que parte de lo teórico para llegar a una aplicación concreta. Esta opción tiene varias razones. Antes de todo buscando literatura y estudios sobre la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística se han encontrado pocas escuelas y faltaba un trabajo amplio y consensuado a nivel internacional. Además, los estudios encontrados, muy completos e interesantes partían de enfoques un poco diferentes del que pretendía tener la tesis y por lo tanto no se podían tomar como única referencia. En último, siendo el objetivo de la tesis proponer una metodología de análisis del problema más que una aplicación puntual o una reseña de casos, se ha considerado que la parte teórica tuviese mucha importancia.

Por estas razones se ha decidido empezar el estudio a partir de los ejes fundamentales de la tesis: sostenibilidad, ciudad, patrimonio y turismo.

Estos cuatro temas se han ido estudiando por separado y luego se han buscado las relaciones entre ellos, estudiando la sostenibilidad urbana, la ciudad histórica y el turismo sostenible, para analizar el objeto de estudios desde diferentes puntos de vista.

Con el mismo procedimiento se han analizado los antecedentes en el ámbito específico de la medida, para averiguar la existencia de sistemas de indicadores para la ciudad histórico-turística y analizar como los varios temas se han ido tratando en los diversos casos.

Tanto a nivel teórico como de indicadores, se ha atribuido mucha importancia a documentos, declaraciones y estudios de carácter internacional, porqué considerados

como la natural referencia para el efectivo estado del arte, profundizando luego, tema por tema, con los autores más relevantes.

Una vez creado este marco general, se han vuelto a tomar en cuenta los estudios más centrados en el tema de la ciudad histórico-turística, para poderlos analizar críticamente a la luz de lo aprendido en el estudio de los temas por separado.

A partir de este esfuerzo se ha podido generar una nueva conceptualización del problema de la sostenibilidad de la ciudad histórico turística, más abierta a una visión integral de la sostenibilidad y más centrada en la ciudad como foco de la atención. A partir de esto se han reclasificado los impactos, se han generado unos modelos de ciudad histórico-turística y se han propuesto unas primeras pautas para la sostenibilidad de estas ciudades, tanto en general como para los cuatro modelos de ciudad específicos.

Una vez creadas estas pautas y analizado los sistemas de indicadores existentes, se ha creado un sistema de indicadores específico para las ciudades histórico-turísticas y un índice agregado de la insostenibilidad del turismo en relación a la ciudad histórica.

Reflexionando luego sobre las características de los cuatro modelos de ciudad propuestos, se han generado perfiles de comportamiento para proporcionar un sistema de clasificación de las ciudades.

Partiendo de la reclasificación de impactos hecha anteriormente, se ha luego estructurado un sistema de posibles políticas a aplicar en las ciudades histórico-turísticas para fomentar un desarrollo sostenible. La creación de estas categorías de políticas ha salido de reflexiones teóricas así como de análisis de casos de estudio interesantes.

Una vez completado el armazón teórico y una estructura de intervenciones relativas a este armazón, se ha escogido un caso de estudio para validar y afinar el sistema y comprobar su validez. Como caso de estudio se ha escogido la ciudad de Alghero en la que ha sido posible hacer un trabajo de campo largo y profundo durado

más de dos años, tanto estudiando la ciudad como guiando los trabajos de los estudiantes de la Facultad de Arquitectura de Alghero. Se ha considerado, de hecho, que el profundo conocimiento del caso de estudio fuera un aspecto imprescindible para que la validación del modelo fuera real y no ficticia, ya que la experiencia directa de la ciudad ha consentido identificar los puntos en los que el sistema flaqueaba o proporcionaba indicaciones poco acertadas. Aún así, después de las comprobaciones necesarias, la aplicación del sistema de evaluación ha sabido traer a la luz algunos aspectos de la ciudad que en una experiencia de dos años de trabajo y vida no habían salido.

1.3.1. Disciplinas e interdisciplinariedad

Interdisciplinarity is a major driving force in scientific innovation that can lead to a restructuring of the landscape of disciplines by a paradigm shift within disciplines or by the emergence of new disciplines.

(Kuhn, 1962)¹

El tema de la interdisciplinariedad es una de las bases de este estudio por diversas razones.

La decisión de tratar como tema central de la **sostenibilidad** hace necesario este enfoque, por la centralidad de las relaciones de interdependencia de los diversos subsistemas heterogéneos que componen el sistema de análisis.² Como afirma Robert Costanza en "Ecological Economics" «Para ser eficaces en enfrentarse a los desafíos del desarrollo sostenible, los cambios en la práctica y en las instituciones tienen que estar basados en un conocimiento fiable, lo que implica transgredir las fronteras disciplinarias. [...] Un modo de hacer esto es enfocar directamente a los problemas, más que los específicos instrumentos intelectuales y modelos usados para solucionarlos, y no hacer

¹ Th.S. Kuhn, *The Structure of Scientific Revolutions*, University of Chicago Press, Chicago, 1962 en G. Hirsch Hadorna, D. Bradleyb, C. Pohlc, S. Ristd, U. Wiesmannnd, 2006, Op.Cit.

² K. Mayumi, M. Giampietro, "The epistemological challenge of self-modifying systems: Governance and sustainability in the post-normal science era", *Ecological Economics* , No.57, Elsevier Science , 2006

«In scientific terms we can say that the issue of sustainability requires the integrated use of various methodological approaches to better understand the interplay between actors within the socioeconomic system and between the socioeconomic systems and ecological systems.»

caso a las arbitrarias fronteras intelectuales. Ninguna disciplina tiene la preferencia intelectual en un esfuerzo tan importante como el de alcanzar la sostenibilidad. Aunque los instrumentos intelectuales que usamos en esta búsqueda son importantes, estos resultan secundarios en relación al objetivo de solucionar los problemas críticos de la gestión del uso de nuestro Planeta » (Costanza,1991).³

Nuevas tendencias en la investigación científica en general como la ciencia posnormal también ponen al centro de la atención la necesidad de trabajar más allá de las competencias disciplinarias, enlazando temas, materias y problemas.⁴

³ R. Costanza, *Ecological Economics: The Science and Management of Sustainability*. Columbia University Press, New York, 1991 en G. Hirsch Hadorna, D. Bradleyb, C. Pohlc, S. Ristd, U. Wiesmandd,, 2006, Op.Cit.

⁴ El enfoque de la ciencia posnormal, elaborada por Funtowicz y Ravetz a finales de los Ochenta, surge de una diagnosis del estado actual de la cultura y de la ciencia. Por un lado se reconocen como prioritarios los problemas medioambientales, que van demostrando cada día más su urgencia y complejidad y, por otro lado, con la globalización, se impone a la atención por el tema de la equidad entre las personas y los pueblos, que plantea nuevos retos y nuevas contradicciones. Por eso, dicen los autores, “se van superando las oposiciones tradicionales entre disciplinas pertenecientes al campo de las ciencias «duras» y «blandas». La cosmovisión reduccionista analítica que divide a los sistemas en elementos cada vez más pequeños, estudiados por especialidades cada vez más esotéricas, es reemplazada por un enfoque sistémico, sintético y humanístico. Reconocer a los sistemas naturales reales como complejos y dinámicos implica moverse hacia una ciencia cuya base es la impredecibilidad, un control incompleto y una pluralidad de perspectivas legítimas.” En la ciencia posnormal propuesta por Funtowicz y Ravetz la incertidumbre se la internaliza, se la explicita y se la maneja, sin presuponer falsas verdades absolutas; las conclusiones se obtienen del diálogo interactivo y no de la deducción formalizada. Según Jiménez Herrero “*La ciencia posnormal puede impulsar cambios de paradigmas en el ámbito de la economía y del desarrollo sobre bases de sostenibilidad y globalidad. De alguna manera habrá que simplificar la compleja realidad, pero sin desdeñar la incertidumbre, la ignorancia, la multidimensionalidad y la pluralidad.*” Un aspecto fundamental de la ciencia posnormal es su enfoque por problemas en vez de por disciplinas. “En la investigación orientada por problemas, característica de la ciencia posnormal, la búsqueda de fundamentos puede ser fuente de real

También a nivel disciplinar, en **el campo de la urbanística se reclama desde hace tiempo la necesidad de una abertura hacia las ciencias y saberes cercanos**, para lograr un entendimiento más profundo y menos rígido del territorio, objeto de estudio complejo y cambiante.⁵ Dicen Bertuglia Bianchi y Mela⁶ a propósito que « *la comprensión de la ciudad solo puede ser un programa de investigación, que presupone una interacción entre la complejidad de los fenómenos sociales, económicos y físicos, por un lado, y, por el otro, el punto de vista del observador, sus objetivos de investigación, el aparato conceptual y la herramientas de observación usadas.*»

Por último, a nivel ético la responsabilidad relacionada a la actividad de investigación y de intervención en el territorio hacen necesarios todos los esfuerzos para tener en cuenta las relaciones del territorio con el medioambiente y la comunidad de la manera más completa y satisfactoria posible. Como apunta Giovanni Maciocco «Las

confusión, pues distrae la atención de las tareas efectivas de construcción de una comunidad. La unidad de la ciencia posnormal deriva primariamente no de un conocimiento básico compartido, sino de un compromiso compartido con cierto tipo de enfoque tendiente a resolver problemas políticos complejos. Para la ciencia posnormal es impensable el conocimiento dividido en propietarios corporativos cerrados.”. Analizando las características de la ciencia normal los autores identifican las características virtuosas que pueden heredar de ellas: “La investigación motivada por temas y la orientada por misiones tienen propiedades complementarias. La primera produce conocimiento público pero dentro de emplazamientos disciplinarios rígidos, la última es transdisciplinaria, pero burocratizada y privada. La investigación orientada por problemas, característica de la ciencia posnormal, debe combinar los rasgos positivos de ambas formas y desarrollar disposiciones institucionales o estructuras apropiadas que lo permitan.”

⁵ E. R.Alexander, 1986, Op. cit.

«Otro concepto era el de coordinamiento, basado en la comprensión de la interdependencia de las partes que constituyen el todo. [...] El concepto de coordinamiento corre como un hilo rojo en el tejido del planeamiento a través de todo su desarrollo y crecimiento.»

⁶ C.S.Bertuglia, G. Bianchi, A. Mela, "The city and its science", Physica-Verlag, Heidelberg, 1998 en C.S.Bertuglia, L.Staricco, *Complessità, autoorganizzazione, città*, Franco Angeli, Milano, 2000

dimensiones éticas y los requisitos de legitimación de una disciplina orientada a la acción como es la urbanística reclaman al urbanista a moverse del soliloquio disciplinar, característico de una actitud fundativa dirigida a la estabilidad y autonomía, hacia una abertura al aporte de los saberes necesarios a una dimensión retórica, programática y argumentativa del planeamiento, capaz de contribuir a la argumentación de escenarios de proyecto, de mundos posibles para las comunidades asentadas.»⁷

El tema de las relaciones que se pueden establecer entre disciplinas diferentes es amplio y complejo y se aleja de los ámbitos de competencia específico del presente trabajo. Aun así se van a proporcionar algunas indicaciones muy esquemáticas que ayudan a encuadrar a nivel conceptual el problema, aun con la conciencia que este ejercicio siga siendo una simplificación.

Michaud distingue por ejemplo cuatro tipos de relación posible entre las disciplinas⁸ :

Multidisciplinariedad, como yuxtaposición de disciplinas diversas, a veces sin aparente relación entre ellas.

- **Pluridisciplinariedad**, como yuxtaposición de disciplinas más o menos cercanas en los dominios del conocimiento.
- **Interdisciplinariedad**, como interacción existente entre dos o más disciplinas

⁷ G.Maciocco, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano, 1991

⁸ G.Maciocco, 1991, Op.Cit.

- **Transdisciplinariedad**, como creación de un sistema de axiomas comunes a un conjunto de disciplinas. Heckhausen se ha centrado en la interdisciplinariedad y ha creado una clasificación de los tipos de ésta:
- **Interdisciplinariedad heterogénea**, a la que pertenecen los esfuerzos enciclopédicos de combinación de temas diferentes que conducen fácilmente a escenarios con disciplinas imperialistas y disciplinas auxiliares
- **Pseudo-interdisciplinariedad**, que está ligada a la idea que se pueda establecer una interdisciplinariedad intrínseca entre disciplinas que usan los mismos instrumentos de análisis.
- **Interdisciplinariedad auxiliar**, que se asocia a los casos en los que los métodos de una disciplina proporcionan informaciones relevantes para el dominio de estudio de otra, aportando avances para su integración teórica.
- **Interdisciplinariedad compuesta**, que se refiere a la integración pragmática debida a la convergencia sobre problemas específicos: el vínculo entre las disciplinas se basa en este caso en la necesidad urgente de encontrar soluciones técnicas a pesar de las contingencias en evolución.
- **Interdisciplinariedad complementaria**, que se asocia a las situaciones en las que ciertas disciplinas pertenecen a los mismos dominios materiales e interactúan parcialmente creando también relaciones complementarias entre los respectivos dominios de estudio.
- **Interdisciplinariedad unificadora**, que se genera a partir de una coherencia cada vez más estrecha entre los dominios de estudio de diversas disciplinas, con un acercamiento progresivo de los dominios y una creciente integración teórica de cada una de éstas y de los métodos relativos.

Sin entrar en la discusión de si estas categorías son realmente aceptables y de las implicaciones profundas que estas tengan a nivel metodológico, lo que se puede notar es la aceptación común en todos los enfoques de la necesidad de superar la disciplinariedad como «exploración científica especializada de un dominio determinado y homogéneo de estudio, exploración que consiste en el hacer madurar nuevos conocimientos que sustituyan a los más antiguos, con la tendencia de formular y reformular sin pausa la suma actual del conocimiento adquirido en el dominio en cuestión». (Heckhausen, 1972) Esto indica una superación general de la «razón positiva

del método científico a favor de una concepción estructural». (Maciocco, 1991), fenómeno ya evidenciado como característica fundamental de la Cultura Posmoderna.

1.3.2. Visión sistémica y complejidad

Un sistema se puede definir como un conjunto de elementos que interactúan. Interacción significa que los elementos, p , están conectados por relaciones, R , de manera que el comportamiento de un elemento p en R es diferente del que habría en R' .

von Bertalanffy, 1969

La teoría general de sistemas estudia los principios que rigen cualquier sistema, en base a una homología de carácter lógico: si un objeto es un sistema, pues tiene que tener determinadas características generales de los sistemas, independientemente de cuáles sean sus elementos y las interacciones entre éstos.⁹ Esta teoría afirma que la complejidad de las acciones sociales y la multitud de intervenciones potenciales, con su infinito número de posibles resultados, impide cualquier previsión fiable de las conexiones entre elecciones individuales y resultados observados. Se pasa así desde la “racionalidad substantiva” a la “racionalidad procedimental” que se basa en asumir la ignorancia, la incertidumbre y la multiplicidad de perspectivas legítimas. Como subraya Martínez-Alier¹⁰ en estos tipos de sistemas solo se puede esperar una comparabilidad débil por la presencia de un irreducible conflicto de valores. Por eso se pasa desde el paradigma de la “racionalidad substantiva”, que requiere una comparabilidad fuerte, a una “racionalidad procedimental”, que supone la aceptación de ignorancia,

⁹ C.S.Bertuglia, L.Staricco, *Complessità, autoorganizzazione, città*, Franco Angeli, Milano, 2000

¹⁰ J.Martinez Alier, G. Munda, J.O. O'Neil, “Weak comparability of Values as a foundation for Ecological Economics”, *Ecological Economics*, Vol. 26, No 3, Elsevier Science, 1998

incertidumbre y de múltiples perspectivas legítimas.¹¹ Según Simon (1976) la racionalidad procedimental depende del proceso que la genera, y, en este sentido, el comportamiento es racional cuando constituye el resultado de una deliberación apropiada.

Una de las propiedades características es la presencia de retroacciones positivas y negativas, donde entendemos por retroacción un proceso circular en el que una parte de la salida, se reenvía a la entrada como información relativa a la forma preliminar de la respuesta. La retracción negativa tiende a garantizar una estabilidad, mientras la retracción positiva tiende a un efecto desestabilizador, amplificando crecientemente las perturbaciones del sistema. En la presencia de retroacciones entre los elementos de un sistema se reconoce el origen de la complejidad del mismo. En un sistema complejo se considera que el todo es más de la suma de sus elementos: por eso las características de un sistema comparadas con las de los elementos del sistema resultan nuevas y tal vez inesperadas. Los sistemas complejos se caracterizan, pues, por comportamientos contraintuitivos y en apariencia acausales: por esta razón el enfoque analítico-reduccionista resulta del todo inadecuado al estudio y comprensión de este tipo de objetos. De ahí la necesidad de recurrir a un enfoque holístico, capaz de considerar las relaciones de mutua dependencia entre los elementos del sistema y la no linealidad de estas interacciones.

A los sistemas complejos se le han atribuido diversas propiedades: entre ellas las más relevantes son autoorganización, adaptación, autopoiesis y jerarquización.

¹¹ S. Stagl, "IL ruolo della valutazione multicriterio partecipata nella pianificazione energetica", en L. Fusco Girard, P. Nijkamp, *Energia, bellezza e partecipazione: la sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2004

Los sistemas autoorganizativos rigen su comportamiento en el principio de mínima resistencia, o sea buscan las acciones que permiten obtener el máximo beneficio con el mínimo esfuerzo. En este contexto la autoorganización sería la herramienta a través de la cual el sistema no-lineal controla y domina su propia complejidad: los elementos del sistema, al constituirse como elementos, adquieren una finalidad nueva e intercambian informaciones para coordinarse, autoorganizarse, al fin de la consecución del objetivo común.

El mismo fenómeno se ha estudiado con otro enfoque en el Instituto de Santa Fe, donde se ha elaborado la teoría de los sistemas complejos adaptativos. Según esta escuela de pensamiento, lo que caracteriza los sistemas complejos, más allá de una simple autoorganización, es una capacidad de aprendizaje dirigida a la optimización de la adaptación al entorno. Con el cambio de terminología se entiende aquí que hay que hacer hincapié en el hecho que la reacción organizativa de los sistemas no es una simple respuesta “automática” a los estímulos externos, sino un proceso evolutivo de adaptación: se considera bien adaptado un sistema que logra suprimir las fluctuaciones, y mal adaptado uno que las va amplificando. La interacción con el entorno constituye la manera del sistema de conocer su entorno y a reaccionar a su comportamiento y sus fluctuaciones. Gell-Mann define tres tipos diversos de mecanismos de adaptación:

- conservación de la organización y cambio del comportamiento
- cambio de la organización
- desaparición

Siempre en esta línea se enmarca el estudio de Maturana y Varela sobre los sistemas autopoieticos: en este estudio se analiza como los sistemas, aun cambiando, mantengan su identidad. La hipótesis en este caso es que el entorno pueda solamente ofrecer al sistema un impulso de cambio, pero no determinar como el sistema va a cambiar. Maturana y Varela distinguen entre *estructura*, homologa a lo que en otros estudios se llama organización, entendida como el conjunto de las leyes *básicas* que constituyen la identidad de un sistema y que este va a intentar conservar a lo largo de toda su “vida”. El sistema autopoietico, pues, va cambiando continuamente su estructura

conservando en cambio su organización, lo que se llama *ontogénesis*: se considera que este tipo de sistemas presentan un cierre operativo, porque cambian en respuesta a estímulos externos, pero siempre según normas internas. También se considera que los sistemas autopoieticos son capaces de producir sus propios elementos y puede mantenerse con sus medios y se configura como un elemento diferente y autónomo de su entorno.

Todos los sistemas complejos se estructuran en subsistemas para optimizar el proceso de adaptación: de hecho los grupos de individuos presentan una mayor adaptabilidad a los individuos, aunque en tiempos más largos. Así cada subsistema emprende su propio camino de evolución al entorno, o sea al resto del sistema, buscando la mejor adaptación posible: este fenómeno según el cual los subsistemas se van modificando a la vez en función de los demás se llama coevolución.

También hay que notar que los sistemas dinámicos y complejos no pueden ser capturados completamente por ningún tipo de análisis: esto constituye una de las bases de la necesidad de incluir en el proceso decisorio actores capaces de dar voz a puntos de vista muy diversos.

2. Los términos teóricos de la investigación

Vamos a analizar a continuación los temas principales para contextualizar este estudio. Partiendo de la conciencia de la existencia de pocos estudios que traten específicamente el tema de la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística, vamos a considerar aquí los temas clave por separado. Trataremos pues:

- El concepto de sostenibilidad
- El tema de la ciudad
- Patrimonio y ciudad histórica
- Turismo
- Planeamiento y gestión urbana

2.1. Orígenes e historia del concepto de sostenibilidad

«La sostenibilidad tiene que contemplarse desde una perspectiva amplia y en sus diferentes contextos locales o globales, pero, en cualquier caso, de forma integral: en tal sentido, no haría falta distinguir entre «distintas sostenibilidades» (económica, ecológica y social), ya que todas y cada una de ellas dependen sistemáticamente de las demás.»

Jiménez Herrero¹²

A pesar del uso ya difundido de la palabra sostenibilidad, su definición está todavía lejos de una formalización cerrada¹³.

Es opinión compartida que la teoría de la sostenibilidad empieza a generarse a principios de los años '70, a partir de los resultados de la Conferencia sobre el Medio Humano de las Naciones Unidas (Estocolmo, 1972) y el estudio encargado por el Club de Roma "The limits of Growth" (Meadows, 1972): en estas ocasiones se imponen a los ojos de la Comunidad Internacional el problema de la degradación del medio ambiente y de la limitación de los recursos naturales disponibles. En ese momento se consideraban como conceptos netamente opuestos y incompatibles el crecimiento económico y la

¹² L..M. Jiménez Herrero, *Desarrollo sostenible*, Pirámide, Madrid, 2000

¹³ L. Rios, M.Ortiz, X Álvarez, *Debates on sustainable Development: towards a holistic view of reality*, Environment, Development ans Sustainability, The Netherlands, 2005

protección ambiental, así que las reflexiones consecuentes al estudio desembocaron en reflexiones mucho más amplias de la simple protección ambiental hasta poner en crisis el conjunto del sistema económico y socio-cultural de los Países más impactantes.

La primera definición explícita de “*Sustainability*” es la del Informe Brundtland¹⁴, sugerente pero ambigua; a esta se han sucedido varios intentos de aclaración del concepto que no han sabido todavía lograr un acuerdo general. Además, a medida que se ha ido intentando implementar la sostenibilidad en las diversas escalas y dimensiones, se han ido multiplicando las definiciones, cada una respondiendo a una de las posibles visiones de la cuestión, lo que dificulta aún más la identificación de un único concepto de referencia.¹⁵

Aun así, se pueden reconocer unos temas comunes de este amplio debate que nos pueden ayudar a precisar mejor este concepto huidizo, sin pretensión de llegar en este lugar a una definición unívoca de la sostenibilidad ni a un relato exhaustivo del

¹⁴G. Brundtland, *Our Common Future*, 1987, de http://www.are.admin.ch/are/en/nachhaltung/international_uno/unterseite02330
«El desarrollo sostenible es el que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las propias necesidades.»

¹⁵ <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/.a004.html>

«Tras la aparición del término desarrollo sostenible, con Brundtland, se fue poniendo de moda, a la vez que se fue ampliando la preocupación por el término sostenibilidad, lo cual venía a decir, implícitamente, que el actual modelo era insostenible. Sin embargo, pese a todo este despliegue, no ha sido posible llegar a su operacionalización. En el fondo, se trata de un concepto tremendamente ambiguo, tan general que es difícil que no sea aceptado por todos, y muy poco concreto en cuanto a su contenido y a sus estrategias para llevar a cabo la sostenibilidad.» (Naredo, 1997)

debate que hay actualmente sobre esta cuestión, por el cual se remite al ya citado Leonardo Ríos.

El concepto de sostenibilidad se genera a partir del **descubrimiento del límite**¹⁶: después de pensar durante siglos que «si el acervo natural es infinito, el artificial, que procede del natural, también debe de serlo [...]» (N.Barbón), el mundo tiene que darse cuenta de la escasez de los recursos naturales y esto genera una revolución en su visión de ellos.

Por otro lado se pone cada vez más en crisis el postulado clásico de la bondad del mercado y la necesaria supremacía de la economía, así que emerge la necesidad de buscar mecanismos de corrección de los sistemas económicos para garantizar el bien común.

También resulta **siempre menos aceptable la externalización de los impactos**¹⁷: la ruptura de los ciclos cerrados naturales genera evidentes desequilibrios que, en muchos casos, recaen sobre las espaldas de los menos favorecidos o bien se dejan en herencia a las generaciones futuras. En un mundo que cree en la igualdad de los seres humanos, es necesario buscar mecanismos para que los impactos de cada comunidad recaigan en ella misma.

¹⁶ J. Antequera, E. Gonzales y L. Rios, “Sostenibilidad y desarrollo sostenible: un modelo por construir” en revista *¿SOSTENIBLE?*, nº 7, Terrassa, Mayo 2005

¹⁷ R. Folch, “Les implicacions de la Sostenibilitat, en revista *¿SOSTENIBLE?*, nº 7, Terrassa, Mayo 2005

Casi en la totalidad de las definiciones de sostenibilidad se identifican **tres dimensiones** básicas a tener en cuenta: **social, medioambiental y económica**¹⁸. Esta naturaleza heterogénea y articulada de la sostenibilidad es origen de una parte de su complejidad y de las diferentes interpretaciones: de hecho entre los debates más importantes trata la posibilidad de substituir entre ellos del capital natural, social y económico. De aquí los diversos tipos de sostenibilidad, desde la *sostenibilidad débil* a la *sostenibilidad fuerte*. En algunas interpretaciones toma forma independiente la **dimensión institucional**, considerada, en esta lectura, un aspecto fundamental del proceso de cambio de la sociedad hacia el nuevo modelo que la sostenibilidad auspicia.

Otra cuestión que queda ya implícita en la definición de 1987 es el tema del **futuro**: al apelarse a un principio de **solidaridad no solo intrageneracional sino también intergeneracional**, se pasa necesariamente a una visión donde la dimensión temporal toma protagonismo. Así cualquier acción y intervención tendría que ser valorada en una perspectiva de medio o largo plazo, lo que se hace muy complejo en un mundo no regido por relaciones lineales de causa-efecto.

Todos estos temas abren amplios y profundos debates que van removiendo todas las disciplinas. Cada vez más se entiende que la sostenibilidad no puede concebirse como una disciplina en sí, sino como una nueva manera de enfocar cada una de ellas, y que más allá de los avances científicos y tecnológicos, **su definición e implementación conllevará necesariamente una revolución cultural**.¹⁹ Dice a propósito

¹⁸ C.S. Bertuglia, F.S. Rota, L. Staricco, *Pianificazione strategica e sostenibilità urbana*, Franco Angeli, Milano, 2004

¹⁹ R. Folch, 2005, Op. cit.

Ramón Folch²⁰ « [...] *internalización (y no solo económica) y, a la vez, aceptación de la matriz global: no hay parámetros desdeñables. Es necesaria una revisión del paradigma socioeconómico que tendrá que rehacer los balances de todo. [...] La sostenibilidad es, en definitiva, una cuestión cultural ya que las nuevas culturas (del agua, de la energía, de la movilidad, etc.) dependen, en último término, de la cultura. El verdadero cambio propugnado por el sostenibilismo es cultural*». [...]

Hay que decir que, si es casi generalmente aceptada la existencia de un problema de sostenibilidad de los modelos económicos y sociales, hay algunos que critican la idea de “desarrollo sostenible” como intrínsecamente contradictoria. Serge Latouche²¹, por ejemplo, indica el término desarrollo como sinónimo de crecimiento y afirma que la sostenibilidad precisamente se puede alcanzar solamente alejándose de modelos de crecimiento, apostando por el decrecimiento convivencial.

²⁰ R. Folch, “Las implicaciones de la sostenibilidad” en revista *SOSTENIBLE?*, nº 7, Terrassa, Mayo 2005, pgg.119-130

²¹ S. Latouche, *Sobrevivir al desarrollo*, Icaria, Barcelona, 2007

Posmodernidad, ética, y desarrollo sostenible

Hoy las incertidumbres van más allá de los sistemas, hasta incluir también la ética. Todos los riesgos ambientales globales involucran nuevas formas de equidad que previamente habían sido consideradas como unas externalidades a las cuestiones principales y la empresa científico-técnica. Esto conlleva el bienestar de los nuevos agentes que ponen algo en juego, tales como las generaciones futuras, las otras especies y el ambiente planetario en su totalidad. El estudio de la ética de pronto ha recibido un nuevo estímulo, en la medida en que estos temas no tradicionales han entrado en el foco de atención, por la conexión íntima ente incertidumbres cognitivas y éticas.

S.O. Funtowicz, J.R.Ravetz²²

Los cambios que se han manifestado de forma tan detonante con la llegada del nuevo milenio están generando la necesidad de un cambio radical en todos los aspectos de nuestra cultura: en una sociedad cada vez más preocupada por el “aquí y ahora”, se hace cada vez más necesario “superar la visión hegemónica del corto plazo, la tiranía del «presentismo»” y “recuperar la noción del largo plazo”.²³

²² S.O.Funtowicz, J.R.Ravetz, *La ciencia posnormal*, Icaria, Barcelona, 2000

²³ L.Jimenez Herrero, *Desarrollo sostenible*, Pirámide, Madrid, 2000

Como bien apunta Fusco Girard²⁴, «el **desarrollo no puede ser éticamente neutral**: existe un bien común y hay que reconocerlo y promoverlo. Existen problemas de justicia entre los hombres, hacia los pobres, las generaciones futuras, además de la naturaleza, y hay que enfrentarse a ellos.»

Todo esto se enmarca en un momento de importante transición por la crisis del sistema de pensamiento moderno y el aflorar de nuevas formas de entender el sistema global entroncan con nuevos pensamientos científicos que ponen en evidencia la racionalidad del pensamiento moderno dominante. Dice Jiménez Herrero que *“la posmodernidad ha cuestionado las bases del conocimiento científico que ha conformado el pensamiento moderno y niega la objetividad de la ciencia, el determinismo, la cultura unitaria, la racionalidad de la relación entre objeto y sujeto (el hombre racional frente a un mundo de cosas), mientras que admite la fragmentación, la discontinuidad y lo caótico. El pensamiento actual, que trata de reflexionar sobre las interacciones profundas entre los sistemas humanos y los sistemas ambientales, requiere manejar ambigüedades, incertidumbres, cualidades, multiculturas, visiones múltiples y realidades heterogéneas. Necesita, pues, esos fundamentos posmodernos donde la única norma es la ausencia de norma.”*

Si la modernidad se fundaba sobre el “imperio de la razón y el progreso”, la posmodernidad se centra en el “nuevo *capitalismo global* de consumo de masas, en la comunicación generalizada y en la cultura hedonista con valores “*Light*”, factores expansivos que, afectando a las condiciones de estabilidad planetaria y a la sostenibilidad del desarrollo humano, reclaman alguna estrategia de control global y gobernabilidad mundial”.

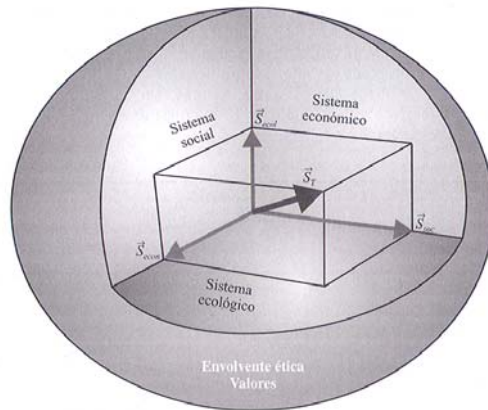
²⁴ L.Fusco Girard, B.Forte, 2000, Op.Cit.

Los cambios que se han producido en la sociedad hacen que ya no sea aceptable una interpretación uniforme del mundo: aún así es necesario construir una mediante una "ética del futuro participativa", capaz de repensar la relación de los hombres con la naturaleza y con los demás, en función de una necesidad de equidad global como condición de supervivencia del Planeta.

Por eso Jiménez Herrero, al proponer un conjunto de sistemas que puedan definir los aspectos que interactúan en la construcción del desarrollo sostenible identifica, además de los típicos sistemas económicos, ecológicos y sociales, el sistema de los valores, del que depende la capacidad para resistir fluctuaciones, mantener la integridad del conjunto y garantizar las funciones básicas del sistema.

En esta visión la función de los subsistemas sería la siguiente:

- **Sistema ecológico**, como soporte básico de la vida y de las actividades humanas.
- **Sistema económico**, como conjunto productivo de bienes y servicios materiales.
- **Sistema social**, como base de la organización de los agentes sociales e institucionales.
- **Sistema de valores**. complementando a las anteriores, se podría hablar de una cuarta *dimensión ética* que envuelve a las otras tres y que proporciona un nuevo conjunto de ideas y de valores humanos respecto a la naturaleza (ética del ecosistema global).



La estructura de interacciones aquí esbozada presenta una evidente complejidad: por eso se necesitan nuevos instrumentos “macroscópicos”, capaces de explicar lo extremadamente complejo y de contextualizar los procesos de desarrollo humano conjuntamente con los procesos ecológicos en el sistema global. Entre estos instrumentos caben unos nuevos principios éticos y escalas de valores sobre todas las formas de vida, que abarquen la totalidad de las relaciones entre las esferas de la vida, de la sociedad y de la economía.

Resulta evidente pues, que el cambio requerido en la transición hacia un desarrollo sostenible implica ante todo una revolución cultural, un cambio de paradigma en el que se enmarquen los nuevos conceptos y las nuevas herramientas y que lleve consigo *«nuevas visiones, enfoques, teorías, métodos, percepciones que dan lugar a cambios paradigmáticos y que resultan absolutamente necesarios para comprender mejor la realidad compleja de las relaciones hombre-naturaleza, afianzar nuestra esperanza en un futuro común ecológicamente armónico y socialmente equitativo y, sobre todo, para impulsar nuestra fe en la propia vida.»* (Jiménez Herrero)

Lo puntos básicos de este nuevo paradigma de referencia según Jiménez Herrero son los siguientes.

Una visión global, holística y macroscópica, que permita ver por qué el conjunto puede ser más o menos la suma de los elementos y explique las relaciones dinámicas

de las partes en los todos, de los todos en las partes y de los todos en las totalidades. Y, a su vez, que se adentre en las profundidades de la relación del hombre y la naturaleza en su complejidad, en su totalidad y en su dinámica propia desde un punto de vista «macroscópico», utilizando el «macroscopio» como nuevo instrumental científico de observación del sistema global.

Un enfoque integral sistémico-estructural-dialéctico, que sea capaz de superar el análisis fragmentario y desentrañe las interdependencias entre sistemas y subsistemas. Que pueda ajustar la arquitectura de las relaciones entre estructuras de sistemas, y que sea eminentemente dialéctico, para resaltar la dinámica de opuestos y la superación de contradicciones, no sólo para que la historia del mundo se pueda entender mejor a través de la lucha de clases, sino para adentrarse en el universo invisible de la realidad dialéctica sociedad-medio ambiente.

Una conciencia de la complejidad y de la coevolución de los sistemas, Que permita ampliar el enfoque dialéctico para adentrarse desde la dimensión de las ciencias naturales, sociales y económicas en el universo invisible de la complejidad sociedad-medio ambiente. Y así, acercarnos a la evolución de los sistemas complejos, especialmente los sistemas abiertos que se mueven lejos del equilibrio a través de procesos no lineales e irreversibles, sometidos a fenómenos de inestabilidad y desequilibrio. Una aproximación científica que fomente teorías favorables al desarrollo coevolucionario entre los sistemas humanos y los ambientales y donde las actividades humanas-económicas puedan contribuir simultáneamente al bienestar social y a reforzar la capacidad ecológica de los sistemas que soportan la vida.

Una metodología Inter-pluri y transdisciplinar, que marque el camino hacia la construcción de una *ciencia global*, no excluyente, superando las limitaciones del análisis cartesiano -predispuesto a parcelar saberes y aislar los elementos del conjunto- conjugando los procesos ambientales y humanos en diferentes niveles de escala, dimensión, tiempo, e incorporando el pluralismo metodológico para propiciar una «fertilización cruzada» entre las ciencias y los saberes.

Una percepción holográfica de las relaciones sistémicas, que nos ayude a percibir la forma multidimensional de las relaciones del sistema socioeconómico y los sistemas ecológicos en sus múltiples niveles y funciones como un «holograma complejo». La comprensión de las relaciones sistémicas a través de los flujos de materia, de energía y de información, responden a un concepto que supera ampliamente el clásico modelo mecanicista basado en un pensamiento unidimensional. E, incluso, supera el modelo de sistemas abiertos de tipo bidimensional. El conjunto organizado sociedad-ambiente responde mejor a una imagen holográfica tridimensional. Y con esta perspectiva se puede sondear mejor por debajo de la superficie (relaciones superficiales) y adentrarse en las motivaciones, valores, culturas, intereses e incluso en los aspectos más subyacentes, inmateriales e inconscientes del desarrollo humano, de la vida y del medio ambiente.

Una nueva ética más biocéntrica, que nos advierta que es imprescindible un cambio drástico en la ética de la especie humana con relación al mundo natural admitiendo una visión menos «*antropocéntrica*» en favor de una más «*biocéntrica*». Tenemos que entender mejor las causas y raíces de las actuaciones violentas y abusivas hacia la naturaleza reconociendo sus «derechos naturales» y sus valores intrínsecos, independientemente de la utilidad humana. Quizá así, reconociendo los errores y las razones de nuestra cultura centrada en el hombre, en lo mercantil y repleta de abusos y despilfarros, podríamos estar dando el primer paso hacia un futuro sostenible. Hay algo equivocado en las culturas y civilizaciones que permiten destruir conscientemente su propio hábitat y poner su propia supervivencia en peligro en nombre de una mejora de la calidad de vida.

2.2. Ciudad y sostenibilidad

Vamos hacia un mundo cada vez más urbanizado, y donde la ciudad se configura como espacio de tensiones crecientes por la coexistencia de procesos contradictorios: la ciudad es hoy el cruce donde la época contemporánea busca nuevos caminos.

Teatro privilegiado de las diferencias y de la pluralidad, la ciudad se configura por un lado como el lugar de las oportunidades, de la información y de la innovación, y por otro el reino de las desigualdades, de la marginalidad, de la pobreza.

En las ciudades postmodernas es cada vez más difícil recuperar el sentido de ciudadanía: en contradicción con la idea de ciudad como proyecto de vida en común, el urbanita está cada vez más solo. Los diversos modelos y tipos de ciudad sufren, cada uno a su manera, de las presiones de la globalización, de la escasez de recursos, de la densificación de problemas medioambientales, económicos y sociales y en muchos casos van adquiriendo en el territorio un papel parasitario que profundiza la fractura de cada ciudad con el territorio circunstante.

Aún así la mayoría de la población mundial vive y va a vivir cada vez más en conjuntos urbanizados, compactos o dispersos. Uno de los desafíos de nuestra época está en reconstruir la calidad de la convivencia civil y social, buscando nuevos equilibrios organizativos y nuevas estrategias de gobierno y gestión, capaces de

controlar los aspectos negativos de la urbanización y de hacer que los aspectos positivos puedan prevalecer.²⁵

Esta búsqueda de nuevos modelos y equilibrios se hace cada vez más compleja por la naturaleza sistémica de la ciudad²⁶, que presenta cada vez más dinámicas enlazadas, y comportamientos contraintuitivos que complican la tarea de los que proyectan y gestionan la ciudad.

²⁵ L. Fusco Girard, P. Nijkamp, 2000, Op.Cit.

²⁶ A pesar de que no haya una completa unanimidad en la consideración de la ciudad como sistema, podemos decir que la mayoría de los estudiosos concuerdan hoy sobre esta visión. Según Bertuglia y Staricco (C.S. Bertuglia, L. Staricco, *Complessità, autoorganizzazione, città*, Franco Angeli, Milano, 2000) las características de las ciudades que las denotan como sistemas complejos son la dispersión de la autoridad efectiva, la estructuración según diversos niveles de organización, la multiplicidad de los tiempo-escala y el comportamiento aparentemente acausal. Entre los varios criterios que se pueden utilizar están los procesos de integración espacial estudiados por Mela y Preto. Según estos, los subsistemas que forman la ciudad no se portan de forma independiente, sino establecen relaciones más o menos estructuradas y estrechas. Estas relaciones entre subsistemas tienen lugar en los llamados “espacios relacionales inter-específicos”, que se concretizan en la ciudad: se generan así unos espacios físicos multi-específicos donde las relaciones tienen lugar. En este ámbito se pueden distinguir diversos tipos de integración: de primer orden, que normalmente se da a escala local y tiene naturaleza homogénea, de segundo orden horizontal, que también se da a escala local, pero entre sistemas heterogéneos, de segundo orden vertical, que se produce entre sistemas específicos homogéneos, pero a escala sobrelocal, lo que genera sistemas específicos sobrelocales y de tercer orden, que se produce entre sistemas específicos sobrelocales de naturaleza diferente. Estos fenómenos de integración se pueden dar en una ciudad contemporáneamente con intensidades diferentes y están ligados por complejas relaciones de retroacción.

La Ciudad del Siglo XXI

La realidad está evidenciando que, paralelamente a la globalización, hay una nueva demanda de concentración espacial, que se ha desarrollado en la última década, sobre todo en los centros de las ciudades.

Luigi Fusco Girard²⁷

La ciudad está hoy en el centro de intensas reflexiones por parte de estudiosos de todos los ámbitos. Además de su interés desde siempre como “elemento singular” en el territorio, en la ciudad se concentran hoy problemáticas y cuestiones que la hacen uno de los nudos fundamentales de nuestra civilización.

Por un lado, quizás el más inmediato, la constatación cuantitativa de la creciente población urbana induce a considerar la ciudad como lugar central del desarrollo: mejorar las condiciones de vida en la ciudad significa aportar una mejoría en la vida de la mayor parte de los humanos.

Por otro lado, la urgencia de las cuestiones medioambientales nos induce a mirar a la ciudad con nuevos ojos. Su papel de feroz consumidora de energía y de recursos en general, su tendencia a la externalización de impactos, su relación parasitaria con el

²⁷ L. Fusco Girard, B.Forte, *Città sostenibile e sviluppo umano*, Franco Angeli, 2000, Milano

entorno la vuelven una de los peores enemigos del desarrollo sostenible, y, consecuentemente, de la misma humanidad.²⁸

El rápido cundir de la economía globalizada somete el espacio urbano a fuertes presiones debidas a la necesidad de competir, lo que hace prevalecer de forma cada vez más despótica los intereses especulativos ante la utilidad común: dice J.Ossenbrügge²⁹ que “el proceso de globalización se ha visto acompañado de una revalorización de las ciudades, las cuales han pasado a ser, en cierto modo, el lugar estratégico para la realización de actividades al alcance mundial”. Las ciudades se vuelven por un lado el motor del desarrollo económico, y por otro su primera víctima; dice Parga³⁰ que «asistimos en la actualidad a una metropolización de la economía y de la cultura mundial, en el sentido que las grandes ciudades atraen hacia ellas una enorme parte del crecimiento, de la riqueza, del poder y hasta de la cultura o de una cierta cultura. [...]. Esto hace que en gran medida la economía mundial, como incluso una determinada forma de cultura, sea hoy tanto más inter-metropolitanas que internacionales. Y por consiguiente las dinámicas metropolitanas no representan únicamente el marco físico espacial del nuevo capitalismo mundial, sino que en gran medida se ha vuelto su motor y su sustancia, al imprimirle formas sociales, institucionales y culturales específicas».

²⁸ S. Rueda, *Barcelona ciutat mediterrània, compacta i complexa. Una visió de futur més sostenible*, Ajuntament de Barcelona, Barcelona 2002

²⁹ J.Ossenbrügge, 2003, Op cit.

³⁰ J.A. Parga, “Identidad Nacional, Cultura y Globalización”, 1997 en M. Navarrete, *Propuesta indicadores de gestión de políticas ambientales para megaciudades casos de estudio: Bogota, Madrid, Mexico y Sao Paulo*, UPC, 2005

Según Fusco Girard la globalización y la nueva economía, desmaterializando cada vez más el producto y haciendo hincapié en las conexiones y en las redes, hacen que cada “nudo” no derive su importancia de la localización, sino de la red en la que logra insertarse. Este tipo de modelo se basa en organizaciones descentradas, en la capacidad de auto-organización de los nudos y en la capacidad de éstos de coordinarse y cooperar. Lo que importa no es la localización en si, sino la red a la que se pertenece. Según Kirdar, a nivel económico la globalización acelera enormemente los procesos en acto, valorizando las economías floridas y alejando las que por atraso económico no logran entrar en las redes, aumentando así las diferencias ya existentes y agravando las desigualdades. Las ciudades son hoy el lugar donde se produce la mayoría de la riqueza, pero también constituyen el punto de concentración de pobreza y desigualdad: la contraposición norte-sur en término de distribución de recursos se reproduce en cada ciudad del norte y del sur, de forma cada vez más dura, tanto que Castells (1998) llega a hablar de “ciudad dual” retomando la tesis de Sassen sobre las “nuevas geografías de la centralidad y de la marginalidad” (Sassen 1994). Aunque el reino de las desigualdades y de la pobreza son sin duda las megalópolis de los Países en desarrollo, también en los Países de la OCDE se nota una creciente presencia de desequilibrios e injusticias, tanto que en el 1998 la OCDE estima que un 10% de la población total de estos Países vive en barrios críticos, lo que significa entre un 78% y un 25% de la población urbana.

Las estridentes diferencias económicas entre ciudadanos se traducen en segregación y fragmentación de la ciudad, donde «se advierte a menudo un tangible, creciente sentido de desapego de las localidades y de las personas que son físicamente cercanas, pero socialmente y económicamente lejanas»³¹.

³¹ Z.Bauman, *Fiducia e paura nella città*, Bruno Mondadori, Milano, 2005

La ruptura de los vínculos de comunidad crean crecientes tensiones en los espacios urbanos, donde el miedo a lo diferente se transforma en un generalizado terror de todo induciendo una tendencia a la segregación y al aislamiento: las neurosis posmodernas explotan y se materializan en la ciudad: dice Bauman³² que «*cuando a la solidaridad se substituye la competencia, los individuos se sienten abandonados a sí mismos, entregados a sus propios – penosamente escasos y claramente inadecuados-recursos*»

Se cierne sobre la ciudad el peso de una crisis que supera cualquier confine disciplinario y toma forma de crisis de civilización, en los que los equilibrios antes establecidos se fracturan creando la urgencia de encontrar otros: también Bauman afirma que las «*ciudades se han vuelto el vertedero para los problemas causados por la globalización*». Se crea así un contraste entre el alcance posible de las políticas locales y el carácter global de los fenómenos que tales políticas pretenden gestionar, volviendo las autoridades locales cada vez menos adecuadas a las tareas.

La crisis multidimensional de las ciudades se articula según Fusco Girard³³ en seis grandes nudos.

Desigualdades crecientes

- Pérdida de vínculos sociales
- Crisis ecológica
- Crisis de la democracia

³² Ibidem

³³ L.Fusco Girard, B.Forte, 2000, Op.Cit.

- Crisis del sentido de pertenencia
- Inseguridad creciente

Estos grandes nudos problemáticos diferencian según el mismo autor algunas cuestiones básicas a resolver en la ciudad actual, como son:

Vivienda digna

- Trabajo y ocupación
- Accesibilidad de la persona a los servicios
- Disponibilidad de espacios públicos y naturales
- Accesibilidad e impacto del sistema de transportes
- Seguridad y conflictos

Tales problemáticas se articulan de formas muy diferentes entre las ciudades del Norte y del Sur del Planeta, así que los instrumentos para encararlas tiene que ser cada vez distintos, ajustados a cada realidad y cada situación. De todas maneras es importante considerar que a estos problemas se puede ofrecer una respuesta solo mediante la creación y optimización de un sistema de **infraestructuras técnicas, ecológicas, económicas, financieras, institucionales, culturales, sociales, civiles y éticas**: el intento de soluciones parciales y exclusivamente pragmáticas está destinado al fracaso.

Es evidente que el aspecto cultural de la crisis de la ciudad no se va a poder solucionar con intervenciones de naturaleza urbanística. También es cierto que por ejemplo un espacio urbano segregado y uniforme fomenta la “mixofobia” y, por lo contrario, la creación de espacios públicos abiertos y confortables ayudaría a los

ciudadanos diferentes a encontrarse y construir con el tiempo horizontes comunes.³⁴ Como ya se ha dicho no existen soluciones universales y las problemáticas aquí esbozadas requieren estudios profundos tanto a nivel teórico como a nivel concreto, caso por caso: aún así se puede considerar que uno de los desafíos importantes para la ciudad contemporánea es el rescate del espacio público y la recreación, mediante éste, de la capacidad de convivir y constituir una comunidad.

³⁴ Z.Bauman, 2005, Op.Cit.

Sostenibilidad urbana y territorial

*Es necesario construir una visión común de la ciudad, en colaboración con todos los actores y respetando las identidades culturales.*³⁵

Como hemos ido viendo, las problemáticas ligadas a la sostenibilidad de la ciudad contemporánea son amplias y complejas, lo que explica en parte las grandes dificultades que se han ido encontrando a la hora de definir e implementar el concepto de sostenibilidad a conjuntos urbanos.

Entre todos, un primer tema fundamental: **la escala**. Por un lado en todos los documentos internacionales se enfatiza el papel crucial de la actividad local, como la que mejor puede capturar las necesidades de cada lugar y responder a ellas. Por otro lado la profunda interdependencia de lo local con las escalas más amplias hace que cualquier actividad emprendida solo a un nivel no pueda llevarse a cabo de forma satisfactoria. Esto implica la necesidad en el territorio de una coordinación entre los diferentes niveles de la Administración a fin de elaborar políticas coherentes y complementarias. Van Gigch afirma que la sostenibilidad se tendría que tratar a diferentes niveles:³⁶

- **Nivel meta-estratégico**, tratando de los principios generales para el desarrollo de una sociedad.

³⁵ Congreso Fundador de «Ciudades y Gobiernos Locales Unidos». Relatorías cartográficas de las plenarios y talleres temáticos, Taller A5: "Gestión de la ciudad en un mundo en proceso de globalización". París, 2-5 mayo 2004. En: http://www.mapeadores.net/rsc/cartocglu_es.pdf

³⁶ L. Fusco Girard, P. Nijkamp, 2000, Op. Cit.

- **Nivel estratégico**, tratando el tema de “qué” como una comunidad se quiere desarrollar, tratando los objetivos de largo plazo y su jeraquización.
- **Nivel táctico**, tratando el papel de los diversos actores y las estrategias necesarias a la realización de determinadas decisiones.
- **Nivel de gestión y actuación**, tratando las herramientas destinadas a la actuación y el control de la sostenibilidad del territorio.

Estos niveles tienen que estar estrictamente relacionados y ligados por una relación biunívoca en la que las escalas menores influyen y estén influenciadas por las mayores. Esto implica varios problemas en la metodología del planeamiento así como en su práctica real: es necesario establecer formas de planeamiento abiertas y flexibles, capaces de minimizar los conflictos entre escalas, y también es necesario a nivel institucional que los organismos encargados de la gestión del territorio a diferentes escalas sepan entrar en relación dialéctica constante.

En segundo lugar es importante notar que la declinación territorial de la sostenibilidad rehuye cualquier categoría disciplinaria tradicional, ya que las dinámicas que en el territorio se enlazan conllevan problemáticas tan heterogéneas como interdependientes.

La definición del concepto de sostenibilidad territorial y urbana encuentra sus mayores dificultades en las contradicciones ligadas a la necesidad por un lado de establecer criterios universalmente aplicables y prácticas comunes, y la necesidad por otro de dejar que cada territorio pueda buscar su forma de ser sostenible y cada disciplina pueda encontrar las soluciones específicas para las problemáticas puntuales.

La sostenibilidad urbana en los Documentos Internacionales

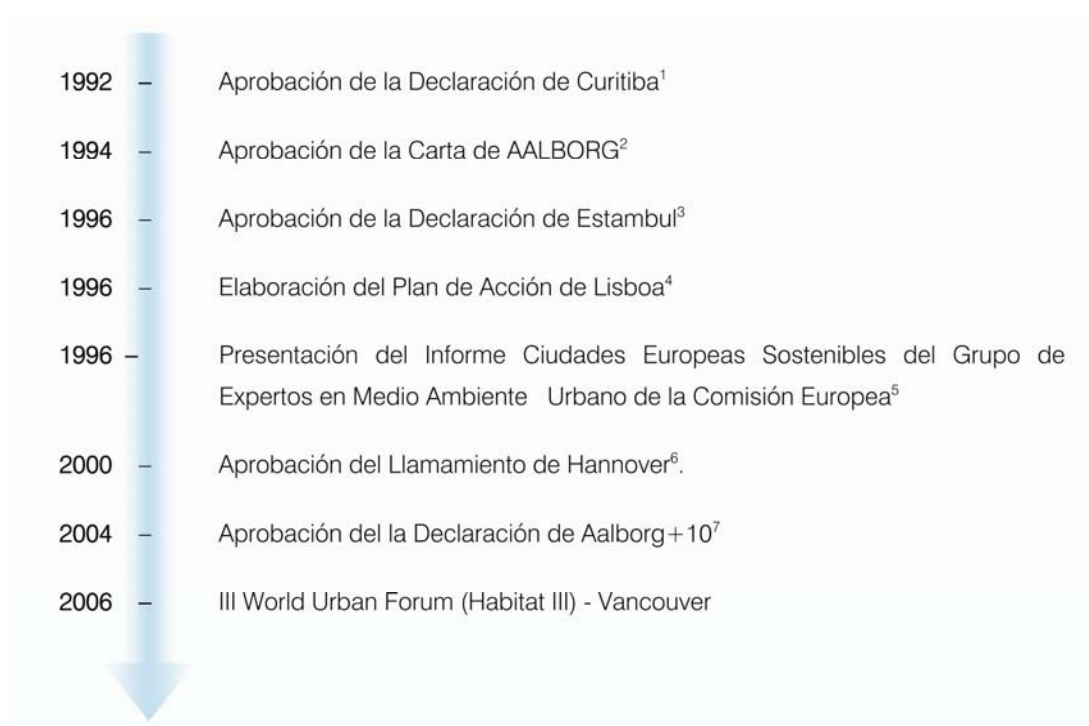
El concepto de sostenibilidad, por muy genérico y poco claro que sea, pide imperiosamente su implementación en la realidad para empezar a tratar los muchos temas urgentes para el equilibrio del Planeta. De hecho la definición de la sostenibilidad aplicada a los diferentes ámbitos ha sido una de las vías utilizadas para volver operativo un concepto todavía por matizar.

En el caso de análisis la definición de referencia es la de la **sostenibilidad territorial y urbana**, la cual intenta concretar en estas dimensiones los principios de las definiciones ya analizadas anteriormente e identificar los temas a trabajar para intentar conseguirla.

Desde el 1976, hasta antes del Informe Bruntland, en las declaraciones Internacionales la preocupación por el territorio se hace explícita: siguiendo la evolución de estas declaraciones se puede dibujar el perfil de esta dimensión de la sostenibilidad, perfil, una vez más, todavía en fase de definición.

La aplicación del concepto de sostenibilidad a las ciudades ha sido estudiada y elaborada en todo el mundo, en sedes diferentes y con éxitos muy variados. Un punto de referencia interesante son las declaraciones internacionales que, sin excesivas pretensiones científicas, ofrecen un espejo de la visión generalizada, de las prioridades y de los temas urgentes a nivel político y de Organizaciones Internacionales dedicadas.

Principales documentos



En todas estas declaraciones hay algunas características comunes:

- Las “buenas intenciones”
- El carácter teórico y programático del texto
- La falta de mecanismo o tareas obligatorias para los firmatarios
- La referencia a objetivos de medio-largo plazo.

- La falta de referencias técnicas

Partiendo de estas analogías, observando la evolución de los contenidos de estos documentos se puede notar como desde el principio aparecen los temas de la energía, de la equidad, de los servicios públicos y de la planificación y gestión ambiental. Estos temas tienen matices diferentes según el ámbito de reflexión: en contextos de alcance mundial es patente la referencia a las graves problemáticas de las grandes metrópolis de los países en desarrollo, donde el concepto de “servicio básico” adquiere connotaciones diferentes a la que se le atribuye en contexto europeo. Partiendo de los temas indicados, con el paso del tiempo van adquiriendo importancia temas como el papel de las administraciones municipales en los procesos de desarrollo, el modelo urbano denso y la cuestión del acceso a la vivienda. Hacia finales de los Noventa aparece como prioritario el tema de la planificación y gestión urbana como herramienta principal para la sostenibilidad, lo que abre puertas para el tema de la evaluación y de la medida de la sostenibilidad urbana, que a partir del 2000 constituye una referencia fundamental en todos los documentos.

En general, de los textos se pueden atar algunos cabos.

Es opinión compartida que a nivel de territorio las **ciudades** tengan y vayan a tener cada vez más un **peso estratégico** fundamental, lo que las hace el teatro principal del cambio que tiene que producirse en el camino hacia la sostenibilidad.³⁷ Por lo tanto puede ser oportuno que se ponga más énfasis en el planeamiento urbano. Por otro lado

³⁷ S.Rueda, 2002, Op.cit.

«Los sistemas que más impacto generan en los ecosistemas de la Tierra son sin duda las ciudades, y hay que saber que la batalla de la sostenibilidad se ganará o se perderá en las ciudades.»

hay que tener en cuenta que, como bien afirma Ramon Folch³⁸, «**el sistema urbano no puede desligarse del sistema territorial global en el que se encuentra inmerso**», así que sería conceptualmente equivocado concebir el planeamiento urbano como una actividad mono-escala, olvidándose del territorio que la rodea y la mantiene. Podemos entonces pensar que pueda ser interesante y útil estudiar el sistema ciudad-territorio, analizando por un lado las dinámicas urbanas internas y por otro las relaciones y los impactos que la ciudad tiene con el entorno. También hay que tener en cuenta que, con las dinámicas de la globalización, no podemos limitarnos al entorno físicamente cercano: tanto las influencias como los impactos pueden producirse en lugares muy lejanos y no por eso hay que olvidarlos. Desde ahora se hablará entonces de planeamiento urbano, incluyendo en esta expresión esta visión multi-escala.

Por otro lado hay que reflexionar sobre el mismo término “planeamiento sostenible”. En la ordenación del territorio tanto como en la arquitectura la creación de estos términos (movilidad sostenible, arquitectura sostenible, construcción sostenible...) ha llevado a pensar en estos temas casi como una opción “estilística”, algo que el planeador o el arquitecto pueda hacer o no, según su gusto y su estilo. La amplia producción de declaraciones internacionales sobre el tema de la sostenibilidad urbana territorial, solo en parte reproducida en este estudio, demuestran que la urgencia de los temas de la sostenibilidad no deja espacio a opciones personales, sino es un objetivo de interés general. Así que quizás sea más correcto hablar de planeamiento para la sostenibilidad urbana y territorial, esperando que un día la simple palabra “planeamiento” incluya en si estos conceptos que todavía tenemos que añadirle.

³⁸ R. Folch, (Coord.), *El territorio como sistema*, Diputació de Barcelona-Xarxa de Municipis, Barcelona, 2003

En el análisis de las declaraciones internacionales también hay que subrayar unos temas que pueden ser útiles a la hora de aclarar los conceptos. En muchos casos se produce una mezcla heterogénea de conceptos que no ayuda a su comprensión: objetivos y medios, planeamiento y gestión del territorio, papel político-institucional y papel técnico se juntan y esto dificulta la creación de un panorama claro de referencia. Aunque todos estos aspectos estén evidentemente interconectados, la falta de claredad y de orden en muchos de los documentos analizados no ayuda a que éstos se puedan transformar en referencias operativas.

Considerando que, en la evolución de la formalización del concepto de sostenibilidad urbana y territorial la Carta de Aalborg+10 es uno de los documentos más maduros, se ha hecho un análisis para clarificar la tipología y el rango de los contenidos

La ciudad histórica

“El patrimonio cultural urbano es la representación física y material de la identidad de una comunidad que requiere ser transmitida a los demás.”

P. Riganti ³⁹

El desarrollo sostenible como término genérico para el desarrollo equilibrado del sistema ecológico, social y económico incluye también una política atenta al patrimonio histórico, a los bienes arquitectónicos, las expresiones de arte y las zonas urbanas y rurales de interés histórico.

El patrimonio cultural se ha considerado desde hace tiempo como recurso económico por su capacidad de generar beneficios económicos, mediante la “industria cultural” y el turismo cultural.

A pesar de ello, una consideración simplemente económica del patrimonio llevaría a estrategias dañinas para este mismo. Dice Fusco Girard⁴⁰ que *«el capital construido incluido en los centros históricos tiene una relevancia central en las estrategias de sostenibilidad. Este puede desempeñar un papel fundamental en el marco de los*

³⁹ P. Riganti, “Città, patrimonio culturale e valutazione delle trasformazioni urbane” en “La valutazione di strategie per uno sviluppo urbano e ambientale sostenibile”, en L. Fusco Girard, P. Nijkamp, *Energia, bellezza e partecipazione: la sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2004

⁴⁰ L. Fusco Girard, P. Nijkamp, *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Franco Angeli Ed., Milano, 2000

procesos de estandarización, globalización y homogeneización inducidos por la economía y por las tecnologías de la comunicación. De hecho, enfatizando las especificidades y las identidades locales, éste se opone al riesgo de generar uniformidad cultural producido por la revolución informática.»

Últimamente se ha desarrollado el estudio de los valores no económicos del Patrimonio, para ayudar a una más profunda comprensión de las problemáticas a eso relacionadas e inspirar unas mejores políticas de conservación. Xavier Greffe⁴¹, por ejemplo, identifica como principales los siguientes aspectos:

- **valores educativos:** el patrimonio puede servir en la educación de jóvenes y mayores para la promoción de valores comunes. En este caso no se hace referencia simplemente a la educación formal, sino también a la informal.
- **efecto de integración:** en algunos países europeos se ha experimentado el uso de audiovisuales para la comunicación a los jóvenes del patrimonio cultural para que esto volviera a ser un símbolo identitario para ellos, y no tuvieran que buscar referencias externas y heterogéneas a su propia cultura.
- **efecto de socialización:** la existencia y más aun el uso del patrimonio cultural constituye la premisa para la consolidación de valores sociales y la creación de ligazones sociales.
- **efecto de "etiqueta":** numerosas experiencias de desarrollo en ciudades deprimidas ha demostrado que estas ciudades han incorporado en sus estrategias de regeneración una componente cultural: la revitalización cultural se ha considerado como una manera de contribuir a la creación de una plusvalía ambiental y económica.

⁴¹ X.Greffe, "Conservazione del patrimonio culturale, produzione artistica e questione urbana", en L.Fusco Girard, B.Forte, *Città sostenibile e sviluppo umano*, Franco Angeli, 2000, Milano

El tema de la conservación del Patrimonio se ha ido profundizando mucho a lo largo de los últimos 50 años. La institución del ICOMOS en el 1966 ha supuesto sin duda un paso fundamental hacia la consideración a nivel internacional de las problemáticas relativas a los bienes culturales y medioambientales existentes en el Planeta.

Vamos a reportar a continuación las etapas fundamentales de definición de los términos de la cuestión en las declaraciones internacionales.

- 
- 1965 – Aprobación por parte de ICOMOS de la Carta Internacional sobre La Conservación y la Restauración de Monumentos y Sitios (Carta de Venecia)
 - 1972 – Aprobación de la Resolución del Simposio de introducción a la arquitectura contemporánea en conjuntos edificados antiguos, (3ra Asamblea General de ICOMOS).
 - 1975 – Aprobación de la Resolución del Simposio Internacional sobre la Conservación de Pequeñas Ciudades Históricas (Resolución de Brujas).
 - 1982 – Adopción de la Carta de Florencia sobre Jardines Históricos por ICOMOS.
 - 1982 – Aprobación de la Declaración de Tlaxcala, en el ámbito del 3r Simposio InterAmericano sobre la Conservación del Patrimonio construido.
 - 1987 – Aprobación de la Carta Internacional para la conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas (Carta de Washington).
 - 1990 – Preparación de la Carta Internacional para la Gestión del Patrimonio Arqueológico.
 - 1996 – Ratificación de la Carta Internacional sobre la Protección y la Gestión del Patrimonio Cultural Subacuatico en la 11ª Asamblea General del ICOMOS.
 - 1999 – Adopción por parte de ICOMOS de la Carta Internacional sobre Turismo Cultural, en el ámbito de la 12ª Asamblea General de ICOMOS en México.
 - 2003 – Aprobación de los Principios para el Análisis, Conservación y Restauración de las estructuras del Patrimonio Arquitectónico, (14ª Asamblea General del ICOMOS), en Victoria Falls, Zimbabwe.

Como se ha podido observar en la relación anterior, el tema del patrimonio en las declaraciones internacionales se presenta a partir de los años Sesenta. En principio el foco de la atención está en la máxima conservación del patrimonio, como recurso fundamental no renovable de la cultura mundial. Desde el principio se hace hincapié en la necesidad de un enfoque multidisciplinario y de una conservación integral. En los Setenta aparecen nuevos temas que problematizan la cuestión del patrimonio, como el problema del despoblamiento, la relación conflictual entre conservación e infraestructuración de la ciudad y se introduce el tema del turismo, considerado inicialmente como una amenaza. Con el paso del tiempo, si se introducen temas como la conservación de los aspectos inmateriales y culturales del patrimonio, también se difumina el inicial escepticismo hacia el turismo, que se ve también como una importante ocasión para la revitalización de las ciudades históricas. Se mantiene, de todas maneras, la atención en el tema de la conservación, entrando cada vez más en aspectos técnicos como la elección de materiales o la compatibilidad funcional en las rehabilitaciones y refuncionalizaciones. A partir de los Noventa el tema de la conservación del patrimonio junto a su aprovechamiento se hace aún más articulado, mediante la introducción de temas como la distribución equitativa de los provechos de las actividades, la calidad de la experiencia turística y la participación de la comunidad anfitriona en los procesos de desarrollo de los conjuntos históricos.

En este resumido panorama de las declaraciones internacionales sobre patrimonio se pueden observar algunos elementos repetidos y particularmente importantes.

Antes de todo es importante recordar la insistencia del **mantenimiento y de la conservación de los monumentos**: estos se consideran fundamentales no solo como artefactos materiales, sino también como **testigos de estilos de vida y tradiciones**.

En el caso de conjuntos históricos edificados, además de las problemáticas relativas a los artefactos materiales, existen cuestiones más complejas relativas a las **tensiones existentes entre las estructuras urbanas antiguas y los usos contemporáneos**: por esto es necesario encontrar el **correcto equilibrio entre el abandono de los cascos**

históricos y su sobreexplotación y buscar la correcta introducción de las nuevas funciones y de las infraestructuras necesarias. Especial importancia en este ámbito tienen las infraestructuras de transporte, que además del impacto relativo a su construcción, tienen efectos devastadores sobre los monumentos.

En este contexto el **turismo cultural constituye** una **buena oportunidad** para la **promoción del patrimonio** de cara a los turistas así como a los habitantes: esto resulta provechoso siempre y cuando se haga en el **respeto de la intimidad y de los intereses de los habitantes** y compatiblemente con las necesidades de **conservación de los monumentos**.

Para gobernar las complejas dinámicas relativas a la conservación de los conjuntos históricos son necesarias **políticas regionales** capaces de **integrar los aspectos socio-económicos** y de **involucrar a todos los actores**.

En soporte a esto es necesaria la capacidad de **análisis interdisciplinario** y de **poner en común** experiencias para crear una base creciente de conocimiento común.

2.3. Turismo Urbano, Turismo Cultural, Turismo sostenible

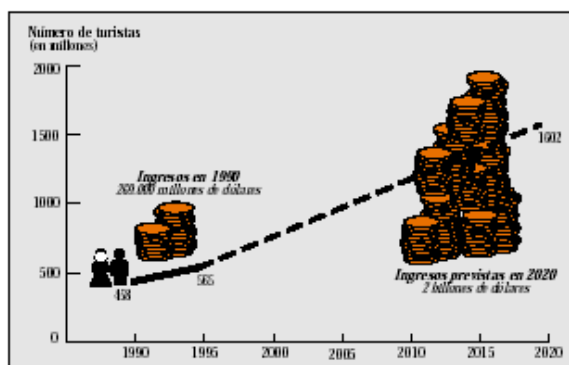
«Lejos de recurrir al hecho cuantitativo de su presencia en el PIB, al número de viajeros o a las pernoctaciones según categorías de alojamientos para subrayar su importancia, lo cierto es que el turismo es una práctica social que se ha extendido por toda la Tierra. Su presencia física – en forma de hoteles, urbanizaciones, restaurantes, tiendas de recuerdos, redes de transporte, campos de golf, casinos... – y simbólica despierta las deseabilidades de muchos ciudadanos por visitar regiones distintas a las cotidianas, supone la “extensión no racional de la vida humana, la extensión mítica, condiciona las políticas de gobiernos estatales y locales, altera las relaciones sociales en y entre los grupos humanos, incorpora nuevas formas productivas, transforma la cultura en patrimonio – en un” producto metacultural” – modifica paisajes, crea narrativas y metáforas, configura los modos de vernos y de mirar a los otros, fractura la continuidad en la reproducción-producción del sentido.. Y, en definitiva, convierte a los lugares en territorios y escenarios turísticos a través de la mediación significativa del espacio turístico».

Antonio Miguel Nogués Pedregal.

El turismo mueve hoy los intereses, económicos y otros, de buena parte del Planeta. Entre las reacciones entusiásticas que ven en este fenómeno una nueva forma de desarrollo de la libertad humana y los rechazos completos debidos a la consideración del turismo como actividad de índole colonialista e irrespetuosa, existen millares de posturas diferentes. El mismo turismo, aún siendo un sector concreto y bien identificable, se articula en muchos microcosmos completamente heterogéneos por naturaleza, estructura y espíritu.

Lo que es cierto es que el crecimiento del turismo ha sido uno de los fenómenos más importantes del Siglo XX y continúa siendo una parte fundamental de la Economía Global, a tal punto que algunos ya lo consideran el sector más importante en el Mundo.

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT,1998), la industria turística crece un 4,2% anual en turistas y un 6,3% en ingresos: en 2010 habrá 1.000 millones de turistas y en 2020, 1.600 millones. Cerca del 80% de los viajeros son originarios de 20 países que controlan, crean y utilizan los productos que se comercializan en los países en vías de desarrollo. Aunque el turismo constituye una fuente de ingresos para todo el mundo, los países huéspedes suelen asumir los costos ligados a la afluencia turística masiva.⁴²



Previsiones del aumento del número de turistas y de los ingresos del turismo internacional. (Fuente: Organización Mundial de Turismo).

En este contexto Europa tiene un papel protagonista, como el continente con más densidad turística y con expectativas de crecimiento sensacionales: en los últimos 25 años los turistas en Europa se han doblado y todo indica que en los próximos años la tasa de crecimiento no disminuirá. Para Europa el turismo es y será uno de los sectores más importantes.⁴³ Desde el 1980 el boom turístico ha hecho doblar el volumen del

⁴² A.L. Martin, "Hacia un turismo sostenible", *Fuentes* 120, UNESCO, Barcelona, febrero 2000

⁴³ European Tourism Forum 2002, *Agenda 21 – Sustainability In The European Tourism Sector*, Brussels, 2002

turismo en Europa. En la actualidad los casi 380 millones de ciudadanos Europeos emprenden casi 530 millones de viajes turísticos, excluidos los viajes de un día. Esto significa que cada ciudadano emprende casi un viaje y medio por año con una duración promedio de 5 días y hasta una distancia promedio de 900 Km. de su residencia habitual; esto suma un promedio de 2500Km de viaje por año para cada ciudadano europeo.

El turismo de gran escala fluye en la Unión Europea por motivaciones de las más variadas. La mayoría de los flujos turísticos interesan a los ciudadanos de los países del Norte de Europa que viajan hacia el sur, sobre todo hacia la costa o destinos de interés paisajístico o cultural. Los picos del turismo se registran en verano, y, en menor cantidad, en los meses más fríos. Las zonas de mayor concentración del turismo en Europa son las costas - especialmente la mediterránea-, las islas, los Alpes y las ciudades. En estos lugares privilegiados para el turismo, este fenómeno tiene efectos marcadamente multidimensionales. El turismo de masa puede poner a riesgo muchos destinos turísticos, en peligro de caer en fenómenos de obsolescencia y degradado, aunque, por otro lado, la transformación del turismo desde actividad de élite hasta actividad accesible a todos sigue siendo una meta socialmente deseada. En la UE gran parte del negocio turístico lo llevan a cabo más de dos millones de empresas pequeñas y medianas, que proporcionan empleo a 7,7 millones de personas, dato que se prevé crecerá un 15% en los próximos 10 años. El mercado está caracterizado por pocos y grandes operadores intermediarios “verticales”, y muchos emprendedores pequeños.

El desarrollo del turismo influye profundamente la economía, las condiciones sociales y medioambientales de la población afectada. Para que el turismo sea una oportunidad para Europa y no se vuelva una amenaza, es necesario que el desarrollo de esta actividad se vuelva más sostenible. Las tendencias generales que se han notado en los últimos años son la creciente segmentación de la demanda y una mayor calidad, lo que está creando una creciente competencia entre los destinos, o sea entre los territorios: este fenómeno, si no es controlado, puede volverse un factor destructivo para el Planeta, a nivel medioambiental y social.

Hablar de sostenibilidad en el turismo significa hablar de muchas cosas, y muy diversas: desde los establecimientos, a las pequeñas y grandes empresas en el sector, a los medios de transportes, hasta los destinos, las implicaciones son múltiples y los impactos impresionantes. El crecimiento importante de la movilidad inducida por el turismo ya por sí sola constituye un factor medioambientalmente alarmante, así como la destrucción de entornos naturales por sobrecarga turística y muchos fenómenos más. Si sería poco realista plantear un repentino paso atrás, que además tendría efectos socio-económicos problemáticos, ya no es posible ocultar las muchas contradicciones intrínsecas al boom turístico.

En el ámbito de este estudio se va a considerar la relación entre turismo y territorio, tratando de forma más marginal las problemáticas ligadas al aspecto empresarial del turismo. La relación entre industria turística y destino y entre turista y habitante propone hoy desafíos importantes y prioritarios para el desarrollo sostenible. Como suele pasar hablando de sostenibilidad, no se puede buscar una única solución para el futuro del turismo: más allá de las directrices comunes, que sin duda existen, es necesario analizar sector por sector, y a veces caso por caso, en búsqueda del frágil equilibrio capaz de conducir al desarrollo sostenible.

Turismo urbano

“Las ciudades son una parte importante de todas las civilizaciones: en general, las culturas encuentran su forma de expresión más elevada en sus ciudades.”

E.R. Alexander⁴⁴

En los últimos años se ha registrado un aumento de la relevancia del turismo urbano (alrededor de un 17%): Ashworth (1995) identifica las causas de este creciente interés hacia el turismo urbano en tres de los agentes principales de este sector:

La **industria turística**, siempre atenta a la creación de nuevos productos

- Los **gestores culturales**, que perciben el turismo con fuente complementaria de ingresos
- Los **gobiernos locales**, que necesitan recursos para sustentar la renovación de las áreas urbanas y revitalizar su economía.

Aunque el turismo urbano se base en productos turísticos diferenciados, se puede considerar que buena parte de los destinos turísticos urbanos también se puedan considerar ciudades históricas.

⁴⁴ E.R. Alexander, 1986, Op. cit.

El producto primario en las ciudades históricas es el patrimonio histórico en todas sus manifestaciones, mientras se consideran productos complementarios todos los servicios como hoteles, restaurantes, comercios, etc...

Uno de los factores clave de éxito de una ciudad como destino turístico es su accesibilidad. Por un lado se habla de **accesibilidad externa**, considerando todas las conexiones que permiten al turista llegar a la ciudad, y de **accesibilidad interna**, en relación a la facilidad con la que los visitantes se mueven por la ciudad misma y tienen acceso a las infraestructuras culturales.

El turismo de la ciudad histórica es básicamente turismo de la memoria: la singularidad local materializada en patrimonio y ciudad deviene en recurso turístico, recurso que concita la atención creciente de los turistas potenciales de buena parte del mundo. De esta forma atender contra el patrimonio local implica atender contra las posibilidades de desarrollo turístico de la localidad de referencia, mientras las actuaciones de conservación se pueden considerar como inversiones en infraestructura turística.

“La selectividad y la simplificación son aspectos característicos de la mirada turística, el visitante busca una experiencia sencilla, centrada en el consumo de una serie limitada de referentes patrimoniales”. La identidad de hecho se forma a partir de la selección de una serie de elementos extraídos de la historia local, considerada en sentido amplio. Esta identidad se forma a partir de una selección de esta historia, en función de objetivos cambiantes. En este marco el patrimonio se configura como la expresión de esta identidad.

Hay que tener en cuenta que en estas ciudades, aunque la motivación cultural sea la protagonista, se pueden producir también flujos importantes ligados a otros tipos de turismo, o bien por la cercanía de destino de otra atracción de carácter diferente, o bien por una diversificación de la oferta en la misma ciudad. La ciudad histórica, pues si tiene que prepararse para flujos turísticos de matriz cultural, también tiene que controlar

los otros flujos, que pueden llegar a ser más importantes a nivel cuantitativo y pueden generar conflictos con los habitantes y entre los distintos grupos de turistas.

La multiplicidad de la ciudad como producto-destino turístico y la propia transversalidad del fenómeno turístico determinan que el impacto de la afluencia de visitantes afecte a la práctica totalidad de dimensiones urbanas.

Normalmente se distinguen diferentes tipos de impacto:

- **Impacto económico**, que recae en todo el territorio de referencia del destino turístico. Normalmente se considera en términos positivos, aunque es cada vez más claro que una dependencia excesiva del sector turístico puede crear grandes desequilibrios en las economías locales.
- **Impacto socio-cultural**, que recae sobre todo en los habitantes de los cascos históricos
- **Impacto funcional**, que recae sobre todo también en los cascos históricos, donde se genera una increíble presión sobre una parte muy reducida de la ciudad, con el riesgo de un excesivo estrés sobre éste y de una banalización y museización de espacios básicos de la identidad urbana.

Turismo cultural

El turismo a escala mundial está embarcado en un proceso de cualificación que estructura todas sus líneas de desarrollo y modernización. Uno de los aspectos más evidentes de este proceso de mejora es la adecuación de la oferta a las nuevas necesidades de la demanda.

El turismo cultural, entendido desde un planteamiento amplio (cultural también es el disfrute de un entorno natural), se ha revelado como uno de los principales campos de crecimiento turístico sostenible. Así, desde el punto de vista de la demanda, el aumento de autonomía en la movilidad y la organización de los viajes, el incremento del nivel

cultural de los visitantes, el acceso a las nuevas y grandes redes de información, la comprensión del ocio y la cultura como una vivencia cualitativa, y el aumento del dinero dedicado al ocio, la cultura y a los viajes, influyen de forma directa en la transformación del turismo en general y, muy significativamente, del turismo cultural. Pero, además estas formas de turismo son capaces de generar por si mismas sistemas de retroalimentación de modelos turísticos sostenibles. La defensa y valoración de la identidad de las comunidades locales, la conservación del patrimonio, o la implicación de los visitantes son reacciones provocadas generalmente por la combinación equilibrada del turismo: la cultura.

Las tendencias de los mercados turísticos más maduros en modelos donde el turismo y la cultura son dependientes entre si, ponen de manifiesto la necesidad de organizar la oferta en turismo cultural, partiendo de una nueva definición en los gustos, necesidades y niveles de satisfacción de los visitantes y las nuevas formas de producción turística.

El caso de Francia, donde se conserva un patrimonio histórico y cultural muy importante y cuyo modelo de turismo cultural ha seguido una de las trayectorias más consolidadas de la Unión Europea, tiene una oferta de turismo cultural caracterizada por:

Un posicionamiento muy bien definido en torno a una tradición cultural y artística diversificada y auténtica.

- El mantenimiento de grandes centros culturales como elementos referenciales de la cultura a escala internacional
- La conservación del patrimonio arquitectónico: la utilización de castillos, casas típicas, conventos y abadías, como museos, centros de exposiciones y centros de alojamiento principalmente.
- La recreación de la historia y las leyendas francesas a través de acontecimientos y manifestaciones tales como espectáculos de luz y sonido, animación de calle, teatro al aire libre, donde los turistas - espectadores viven la historia de una forma más cercana e interactiva, comprendiendo mejor los distintos acontecimientos.

- La creación de rutas temáticas para el conocimiento amplio de las regiones en función del interés de los turistas, algunas de estas rutas son: la de "Los hombres célebres", "Ruta de la Aceituna", "Ruta del Románico", "Ruta de la Industria", "Rutas gastronómicas" etc.

Esto da una idea de hasta qué punto el turismo cultural puede desarrollarse como modelo turístico particular, y cual es la importancia de redefinir el concepto para aplicarlo a nuevos destinos turísticos, integrándolo en un marco de sostenibilidad.

Entre los aspectos que se deben tener en cuenta para la puesta en marcha de proyectos de esta naturaleza destacan los siguientes:

- Falta un posicionamiento real del producto que redunde en ámbitos de consumo y consolidación económica del modelo, más allá de las grandes manifestaciones museísticas o monumentales, teatrales o de congresos.
- La participación de las diferentes administraciones y entidades en la gestión y desarrollo turístico es demasiado débil (incluso a veces contraria) y con frecuencia se pierde en actuaciones parciales que no obedecen a planificaciones que hagan coincidir todas las posibilidades de desarrollo del turismo cultural.
- Falta una delimitación del producto "turismo cultural". Esta falta de límites redundante en unas expectativas, creadas al amparo de la moda "turismo cultural" que no siempre están a la altura de las circunstancias y tienden a confundir los distintos segmentos de demanda y productos de turismo cultural, es el fenómeno del "todo es patrimonio".
- La diversidad de la oferta se hace difícil de comprender por parte de los usuarios, que en gran medida se pierden ante una promoción mal coordinada con la gestión de los productos.
- Falta de conectividad entre los recursos turístico culturales y entre el modelo de turismo cultural y otros modelos turísticos que puedan complementarse con él.
- Este tipo de producto se caracteriza, en su mayoría, por su reciente existencia con estos nuevos formatos (algunos hace tan sólo uno o dos años que están en funcionamiento). Su evolución es constante, adaptándose cada vez mejor a los deseos y preferencias de la demanda actual, pero sin partir de estudios de mercado y sin realizarse un seguimiento de la satisfacción del cliente.

- Debe hacerse especial hincapié en la falta de coordinación, en muchos casos, entre los entes públicos y los privados. La actividad turística en la mayoría de estos destinos se inicia a través de las actuaciones que lleva a cabo la administración local, con la colaboración de otras administraciones. Sin embargo, la participación en estos proyectos de empresas privadas resulta siempre complicada, aun cuando a éstas podría resultarles beneficiosa a efectos de imagen o incluso fiscales.
- Aquellas poblaciones que presentan un importante patrimonio cultural, pero que sin embargo no poseen fuerza suficiente para promocionarse individualmente suelen unirse a otros destinos con características muy similares. Esta promoción conjunta no sólo reduce los gastos de promoción y comercialización, sino que también crea una imagen más atractiva y diversificada.
- Por otra parte, cabe destacar la gran importancia que tiene para estos proyectos el trabajo de colaboración y ayuda voluntaria. Muchas iniciativas han empezado con la colaboración sin ánimo de lucro de personas interesadas en el tema. Muchos guías turísticos y personal contratado en las oficinas de turismo es población local. Esto, por una parte, enriquece la calidad del servicio, gracias al conocimiento que tienen estas personas de su localidad, y, por otra, constituye una importante fuente de ingresos locales.
- La duración de las visitas que realizan los turistas a este tipo de poblaciones es muy reducida, no suele ser más de un día y, en algunos casos, sólo de algunas horas. El interés general de los destinos que poseen este tipo de oferta cultural es lograr que la duración de las visitas se extienda a dos o tres días. Se considera, de hecho, que el excursionismo sea una de las modalidades de uso del territorio que deja más impactos sin producir las ventajas económicas correspondientes.
- Casi todos los proyectos de este tipo se centran en un producto/idea estrella, en una oferta específica, dirigida a segmentos del mercado concretos.
-

Planificación ambiental y territorial del turismo patrimonial

El territorio puede ser entendido como una síntesis de las actividades de todo tipo que se desarrollan sobre él. La combinación de los grandes factores de desarrollo del turismo en el territorio condiciona su imagen y su funcionamiento. El territorio, el paisaje entendido en un sentido amplio, es muy sensible a la interacción de los cuatro grandes factores del desarrollo turístico territorial:

La protección y conservación del medio ambiente y la cultura.

- El desarrollo y la valoración del patrimonio.
- El crecimiento y la consolidación económica.
- La calidad de vida de los habitantes.

La dinámica del espacio turístico responde a una articulación multifuncional en la que coexisten los usos en cuanto espacio vital, económico y turístico-recreativo. Frente a modelos de implantación turística pasados, en los que el turismo se entendía como la gran respuesta a los problemas endémicos y enraizados para el desarrollo, en la actualidad se plantea la necesidad del desarrollo turístico como complemento al desarrollo económico, social, cultural, etc...; no como tabla de salvación.

La implantación de programas de desarrollo turístico es lenta y paulatina. Como instrumento de estudio e implantación se recurre a la planificación turística del territorio, que parte de las necesidades para definir y conseguir los objetivos. Éstos están regidos preferentemente por dos criterios fundamentales:

- Establecer un **crecimiento controlado, armónico** entre hombre y naturaleza, que no exceda la capacidad de adaptación al mismo de sus gentes y que incida, en todo momento, en un equilibrio entre lo cualitativo y lo cuantitativo.

- Conseguir un modelo de desarrollo sostenido, con una definición de **objetivos competitivos a medio y largo plazo**.

La consecución de la competitividad turística se puede entender como la resultante de una serie de factores integrados armónicamente en un territorio. En general podríamos organizar las líneas de acción en tres grandes conjuntos: la búsqueda de un crecimiento equilibrado, la necesidad de una rentabilidad económica y social, y la preservación y valoración del patrimonio.

En el primer grupo, el crecimiento equilibrado, se incluirían:

- Necesidad de desarrollar y diversificar los productos de forma escalonada, de forma que la oferta responda adecuadamente al tipo de público que, en su diversidad, elige una opción turística de interior.
- Definición de una normativa específica de ordenación turística como instrumento de gestión o a la planificación turística del territorio, en la que se expongan los controles cuantitativos a la construcción de equipamientos, en los que se incentive la estructuración de productos de bajo impacto.
- Apoyo a los municipios a partir de proyectos coordinados y específicos, en los que se concreten las líneas de financiación y se contemplen los cauces de participación para organizaciones y agentes cívicos. Así mismo, sería deseable la definición de la imagen de marca corporativa de los municipios en tomo a la iniciativa turística, mediante la creación de una denominación certificada de municipio turístico, a partir de acciones coordinadas de formación, concienciación y promoción.

La rentabilidad económica⁴⁵ y social se concreta en medidas como:

⁴⁵ Antes de emprender operaciones dirigidas a un potenciamento económico del turismo hay que valorar su real necesidad y los impactos que un crecimiento del turismo implicaría. Las medidas de soporte al desarrollo turístico se tienen que contemplar en casos de fragilidad socio-económica, y juntamente a intervenciones en otros campos.

- Potenciación de la formación profesional en programas de reciclaje de personal hacia el turismo, creando una corriente de interés hacia este tipo de turismo en las escuelas de hostelería y turismo.
- Incentivo de la afluencia de inversiones, ofreciendo estímulos financieros a los emprendedores, elaborando documentación y proyecciones económicas que ayuden a la inversión; definir acciones coordinadas para la consecución conjunta de inversiones entre entidades.
- Fomento y subvenciones a la creación de alojamientos comerciales: hoteles y casas rurales, cámpings, etc. Pero desde una visión integrada en el desarrollo turístico y en las necesidades de habitantes y visitantes.
- Recuperación y rehabilitación de pueblos con fines turísticos, dirigiéndolos hacia un tipo de turista sensibilizado con el medio ambiente y el patrimonio cultural.
- Limitación en las normativas municipales en cuanto a construcción de urbanizaciones de segunda residencia, especialmente en aquellos casos que pudieran ser nocivas con los intereses generales de conservación del territorio.

Por último, dentro de las acciones encaminadas a conseguir un desarrollo equilibrado y competitivo es necesario integrar medidas dirigidas a preservar el patrimonio:

- Medidas de control de calidad ambiental respecto a la contaminación, consumo de energía, etc...
- Medidas de protección de los recursos como bienes patrimoniales que refuerzan la identidad del territorio e incrementan el atractivo turístico del mismo. Los instrumentos más comunes son los que se refieren a la gestión turística del patrimonio.

Por otra parte la planificación territorial del turismo puede ser entendida como un punto de encuentro entre los intereses y las necesidades de todos los agentes implicados en el desarrollo.

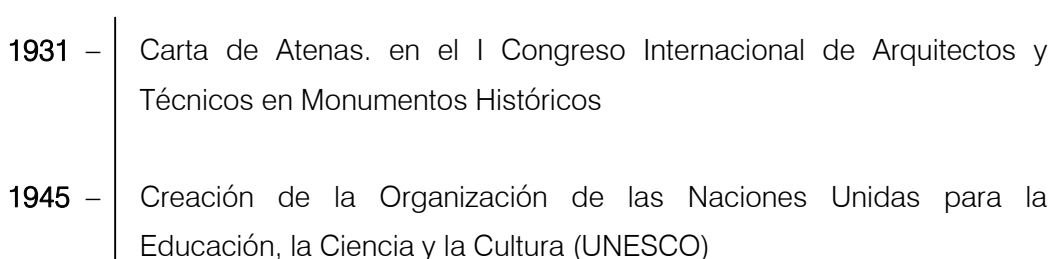
- Los profesionales del turismo proponen el consumo de productos culturales para enriquecer las vacaciones de los turistas y atraer nuevos turistas.

- Los profesionales de la cultura, la naturaleza, etc., quieren aumentar sus ingresos y credibilidad gracias a una nueva oferta turística más sensible y relacionada con sus aportaciones profesionales.
- Las autoridades políticas pueden ofrecer nuevas bazas suplementarias a la actividad económica del territorio.

Para coordinar a los diferentes agentes, sus iniciativas y expectativas es imprescindible establecer canales administrativos y cívicos que los encaucen y que, desde planteamientos de consenso, aborden las diferentes problemáticas. Es necesario que utilicen la planificación del territorio como instrumento de gestión y decisión. Así mismo se deben establecer mecanismos ejecutivos, derivados de la necesidad de conservación del patrimonio natural y cultural como fuente de identidad y riqueza a medio y largo plazo.

Turismo cultural y sostenibilidad: las etapas de definición a nivel internacional

Se van a analizar a continuación las etapas fundamentales de la definición del tema del turismo cultural en los documentos de las principales Organizaciones Internacionales activas en este ámbito.



- 1954 – Convenio Cultural Europeo

 - 1948 – Creación de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA)

 - 1963 – Conferencia de Naciones Unidas sobre el Turismo y los Viajes Internacionales en Roma

 - 1963 – Fundación de la Federación Internacional de las Asociaciones no Gubernamentales para la Protección del Patrimonio Cultural y Natural de Europa, (Europa Nostra)

 - 1965 – Creación del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Históricos (ICOMOS)

 - 1966 – Presentación al Comité Ejecutivo de la UNESCO del documento “La conservación de los monumentos y otros bienes culturales asociadas al desarrollo del turismo”.

 - 1972 – Convenio para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural.

 - 1975 – Creación de la Organización Mundial del Turismo (OMT)

 - 1975 – Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico, (Carta de Amsterdam).

 - 1975 – Resoluciones de ICOMOS de Brujas sobre conservación de pequeñas ciudades históricas

 - 1979 – Resolución de ICOMOS sobre Turismo Cultural como comienzo para la preparación de la Carta del Turismo Cultural

 - 1980 – Declaración de Manila sobre el Turismo Mundial
-

- 1982 – Reunión de la OMT en 1982 en Acapulco, de la que deriva el denominado Documento de Acapulco
- 1985 – Carta del Turismo y Código del Turista
- 1985 – II Conferencia Europea de Ministros responsables del Patrimonio Cultural de los países miembros del Consejo de Europa
- 1987 – I Conferencia Mundial de las Ciudades Históricas en Kyoto
- 1989 – Declaración de La Haya sobre Turismo
- 1991 – Declaración de Quebec en el I Coloquio Internacional de las Ciudades del Patrimonio Mundial
- 1992 – Carta sobre la Ética del Turismo y el Medio Ambiente, elaborada por la Alianza Internacional de Turismo (AIT) y la Federación Internacional del Automóvil (FIA)
- 1993 – Asamblea General Constitutiva de la Organización de las Ciudades del Patrimonio Mundial (OCPM)
- 1993 – Declaración de Viena
- 1994 – Liga de Ciudades Históricas
- 1994 – Declaración de Osaka sobre Turismo
- 1995 – Carta del Turismo Sostenible (Carta de Lanzarote)
- 1995 – Declaración de Buenos Aires

- 1995 – Conferencia Internacional sobre Ciudades Históricas y Turismo Sostenible (Bath)
- 1996 – IV Conferencia Europea de Ministros Responsables del Patrimonio Cultural
- 1996 – Declaración de Bali en el II Foro Internacional para Parlamentarios y Administraciones Locales, protagonistas de Política Turística.
- 1997 – IV Coloquio Internacional de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad y de la III Asamblea General de Organización de las Ciudades del Patrimonio Mundial (OCPM), (Llamamiento de Évora)
- 1999 – **Declaración de Khiva sobre Turismo y Conservación del Patrimonio Cultural**
- 1999 – Carta Internacional sobre Turismo Cultural
- 1999 – Código Ético Mundial para el Turismo
- 1999 – Manifiesto de Santiago de Compostela a favor de la Cooperación Activa y la Gestión Sostenible de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad
- 2000 – Declaración de Montpellier en la VII Conferencia de la Liga de Ciudades Históricas

Siguiendo los documentos internacionales la evolución del tema del turismo ligado a patrimonio y medio ambiente podemos ver como desde los años Sesenta la visión de la cuestión ha evolucionado muchísimo. A partir de la Carta de Atenas se impone en el panorama cultural europeo el problema de la conservación del Patrimonio, que se entiende cada vez más como una cuestión de interés mundial, superior a los intereses locales.

La concepción del turismo ha ido evolucionando mucho a lo largo del tiempo. Si a mediados de los Sesenta se consideraba una actividad contradictoria con la conservación del patrimonio y del medio ambiente, con el paso de los años se ha llegado a considerar el turismo como grande instrumento para el desarrollo de los sitios patrimoniales.

Con el paso del tiempo evoluciona el concepto de conservación, que se vuelve menos estático que anteriormente, menos ligados a los objetos en sí y más sensible a los conjuntos patrimoniales y sus relaciones.

En los años Ochenta la visión de la relación entre turismo y territorio se vuelve más problemática: se van perfilando cuestiones como la necesidad de una gestión de la oferta, el peligro de la deformación cultural de los destinos y la necesidad de gestionar de alguna manera los comportamientos de los turistas para evitar conflictos con la población residente.

En los Noventa la visión del problema se articula aún más, introduciendo las cuestiones ligadas a los límites del desarrollo turístico y de la capacidad de carga y los impactos sociales. Hacia finales de la Decada también se introducen cuestiones como el derecho al turismo y se consolida la visión del turismo como una actividad muy diversificada y articulada.

En síntesis, los documentos analizados muestran algunos rasgos comunes que constituyen el eje central de las declaraciones Internacionales sobre turismo cultural.

Por un lado, la **necesidad de conservar el Patrimonio siempre supone una relación compleja con el turismo**, ya que éste puede ser una actividad de soporte a la conservación o bien resultar muy conflictivo, según como se lleve a cabo.

Por otro lado, más allá de esta clara ambivalencia, se reconoce el **turismo como factor importante para el desarrollo económico, social y cultural**, por la posibilidad que ofrece a culturas diferentes de entrar en contacto y conocerse.

Desde la aparición de la Carta del Turismo Sostenible en 1995, el tema de **la sostenibilidad toma protagonismo en todas las declaraciones posteriores**: además de indicaciones más concretas y puntuales en relación a esta problemática, se hace hincapié sobre todo en el tema de la **sobrecarga turística**, como uno de los principales factores de destrucción del Patrimonio.

Otro aspecto que empieza a tomar protagonismo es el de la necesidad de un **respeto recíproco entre visitantes y habitantes**, lo que introduce la necesidad de la elaboración de un **Código Ético** a respetar por ambas partes. Este tema se hace especialmente importante cuando el **choque cultural entre turistas y visitantes** es muy fuerte: el peligro es el de la destrucción de culturas minoritarias y de **pérdida de autenticidad** por parte de éstas.

Para la gestión de dinámicas tan complejas se hace necesario un esfuerzo de planeamiento y gestión de los espacios ofertados y una constante puesta en común de experiencias y resultados entre destinos afines.

Turismo sostenible y análisis de impactos

"Sustainable Tourism development meets the needs of present tourists and host regions while protecting and enhancing opportunities for the future. It is envisaged as leading to management of all resources in such a way that economic, social and aesthetic needs can be fulfilled while maintaining cultural integrity, essential ecological processes, biological diversity and life support systems."

Agenda 21 for the Travel & Tourism Sector, World Travel & Tourism Council / World Tourism Organisation / Earth Council, 1996

Partiendo de la consideración que cualquier actividad supone un cambio, la actividad turística se ha definido como un catalizador de cambios. Dichos cambios tienen un efecto, positivo o negativo, sobre multitud de aspectos. Si nos referimos a un destino turístico, esos efectos se han clasificado en tres grandes grupos:

Efectos sobre el medio ambiente,

- Efectos sobre la población (social y culturalmente)
- Efectos sobre la economía del destino.
- Efectos sobre visitantes, viajeros y turistas.

Dichos efectos, inventariados y clasificados constituyen lo que denominamos impactos de la actividad turística.

Un impacto se puede definir como la diferencia entre el estado medioambiental y socioeconómico inicial y el estado medioambiental y socioeconómico de un destino posterior a la realización de alguna actividad humana. En este caso esta actividad sería el desarrollo turístico.

El desarrollo turístico se ha concebido tradicionalmente como una vía de progreso, pero con una orientación prácticamente única hacia el progreso económico. En los países en vías de desarrollo o para las regiones deprimidas de los países más industrializados turismo era igual a empleo, mejora de las vías de comunicación, mejora de infraestructuras. Estos han sido, básicamente, los únicos argumentos para el desarrollo turístico.

Debido a esta concepción tradicional, se han cometido errores de los que es preciso aprender. El punto de partida debe modificarse. Antes de todo hay que empezar a hablar de determinación de impactos y medición de indicadores de sostenibilidad partiendo de una serie de principios básicos del desarrollo turístico entendido de un modo global.

Según la OMT, el desarrollo turístico se promueve con una visión a largo plazo que incluye varios objetivos concurrentes:

- Ayudar a los países y municipios a generar una infraestructura turística que sea compatible con el medio ambiente natural y sociocultural de la localidad en cuestión.
- Incentivar el desarrollo de una industria turística que reporte beneficios, no solamente a las corporaciones municipales o a los empresarios turísticos, sino para la sociedad y, especialmente, a los pueblos que acogen a los turistas.
- Promover la prestación de unos servicios turísticos más profesionales que tengan como primer objetivo, precisamente, servir al consumidor.
- Estimular un comportamiento ético tanto por parte de los empresarios turísticos como de los turistas en sus relaciones con los habitantes y con el entorno natural e histórico de los destinos visitados.
- Fomentar el desarrollo de un turismo sostenible en el tiempo, desde el punto de vista medioambiental, económico y sociocultural.

Estos principios pueden ser usados tanto para el desarrollo de un destino emergente como para el relanzamiento de un destino maduro. Son ideas universales,

útiles para todo tipo de producto turístico: sol y playa, turismo cultural, turismo de naturaleza, turismo activo, turismo alternativo o deportivo.

Hemos mencionado anteriormente el concepto de impacto turístico, contemplándolo como la modificación de una realidad. En modelos de desarrollo turístico no planificados esos cambios se producirán espontáneamente, sin que nadie (autoridades, población local, empresarios...) tengan un control sobre ellos.

Desde la óptica del turismo planificado y regido por principios de desarrollo sostenible, esos impactos deben ser definidos, clasificados y medidos en referencia a un sistema de indicadores.

Con la periodicidad que se determine o se consensue entre todos los implicados en el sistema turístico de un destino se realizará el análisis de dichos indicadores, determinando las medidas oportunas (correctoras, sancionadoras, facilitadoras) para alcanzar la situación definida como óptima.

En cualquier caso, a la hora de definir un sistema de indicadores de medición de impactos de la actividad turística, aparecen una serie de aspectos a considerar:

- Problemática a la hora de definir que se entiende por destino, ya que ello egloba empresas involucradas, política turística del municipio, otros actores implicados en el desarrollo turístico, productos turísticos de base y complementarios, recursos turísticos, etc...
- Convivencia de diversos sistemas de evaluación ambiental (normativas europeas, Certificado de Sostenibilidad Turística (CST), Normas ISO, normas propias de las organizaciones, Bandera Azul Ecológica, etc...
- Determinación del impacto que causa la actividad turística, el turista en si mismo, y el impacto que ocasiona la población local.
- Análisis de la etapa del ciclo de vida del destino y del grado de desarrollo turístico que se ha producido.
- Determinación del umbral máximo y mínimo en el sistema de indicadores propuestos.

- Determinación de los impactos positivos y negativos del desarrollo turístico.
- Definición de la periodicidad del análisis de indicadores y de las medidas a adoptar.
- Sensibilización, consenso y capacidad de todas las partes involucradas en el destino turístico para la aplicación del sistema.

Asimismo, los indicadores que se definan para medir los impactos de la actividad turística en un destino deben ser:

- Relevantes: que reflejen el efecto de un determinado impacto, y que éste realmente incida en el desarrollo de la actividad turística.
- Alcanzables: que haya posibilidad real de análisis.
- Medibles: con índices objetivos y cuantificables.
- Periodificados: Determinando la periodicidad de la medición en función de la estacionalidad turística, así como de otras variables que puedan tener alguna incidencia. Se deberá definir asimismo cómo, cuando y quien va a ser el responsable de la medición.
- Consensuados: entre todas las partes involucradas.
- Operativos: determinando la medida a tomar en función del resultado obtenido.
- Flexibles: ofreciendo la oportunidad de ser adaptados a los cambios pertinentes, en función de nuevas necesidades o realidades.

A continuación se analizarán los impactos más relevantes socioculturales, medioambientales y económicos que se pueden producir en un determinado destino. Los indicadores que se presentan se pueden clasificar en tres tipos:

- Indicadores de presión: elementos o agentes de cambio que afectan a un destino y producen impacto.
- Indicadores de estado: elementos o agentes de cambio que reflejan la situación de un determinado impacto.

- Indicadores de respuesta: elementos o agentes de cambio que minimizan o maximizan el impacto.

Relacionando los tres tipos de indicadores, en primer lugar se inventariarán y cuantificarán los impactos mediante los indicadores de presión (factores que inciden en que se produzca el impacto), en un segundo término se clasificarán los indicadores que reflejan el estado del impacto y, en último lugar, aquellos indicadores que van a afectar al resultado del impacto: indicadores de respuesta.

Impactos socioculturales

La actividad turística puede generar en el territorio cambios sociales y culturales que, a pesar de ser a menudo menos evidentes que los impactos físicos, no tienen menos relevancia a efecto de la calidad de la vida de los habitantes de un destino turístico.

Esta repercusión sociocultural del desarrollo turístico, incluye multitud de aspectos diferentes en cada situación, en función de determinadas variables. La etapa del ciclo de vida en que se encuentre el destino, si es emergente o maduro, el tipo de visitante, el uso que ese visitante haga del destino o su motivación para escoger dicho destino, son, entre otros, los aspectos que inciden en el impacto social y cultural que se produzca en la población de acogida.

Muy a menudo se produce un efecto demostración en la población de acogida respecto de la población visitante. La mera observación de los turistas puede conllevar cambios de actitudes, valores o comportamientos en la población local. Los casos más evidentes se producen en los países en vías de desarrollo. El nivel económico y sociocultural deslumbra a las poblaciones de acogida, que contemplan a su alrededor un mundo que se mueve de acuerdo otros parámetros. Cuanto mayores son las diferencias socioeconómicas entre el residente y el turista, más importantes son los impactos. No obstante, este efecto demostración puede resultar positivo, ya que el

turismo puede ser el impulsor de los cambios sociales de una comunidad, en términos de mayor tolerancia y bienestar.

Por impactos socioculturales entendemos el conjunto de una multitud de aspectos. Los contrastes entre formas de vida, hábitos y costumbres, tradiciones y creencias, condiciones y problemas sociales implican diversos impactos socioculturales.

Ese impacto o intercambio entre población residente y población visitante está lleno de matices. Algunos autores definen "la burbuja turística" como el resultado de la interacción entre visitantes y residentes en muchos destinos maduros, en los que se desarrolla un turismo de masas. En estos casos es donde la interrelación es prácticamente nula, no produciéndose ningún contacto salvo las rutinarias relaciones de servicio. El visitante se mantiene totalmente al margen de la situación sociocultural del destino. Un ejemplo típico de este contacto cero serían los *resorts* turísticos, muchos de ellos comercializados bajo la fórmula de "todo incluido" que se han desarrollado y siguen desarrollando en destinos del Caribe entre otros.

Además, el turista viaja al destino dentro de una "burbuja domesticada" de su propia cultura. Todo el sistema turístico, emplazado en un determinado destino le resulta familiar. Las compañías aéreas, las cadenas hoteleras, el tipo de comida, las actividades complementarias y de ocio, son del país emisor, de acuerdo con los gustos, preferencias y características de la demanda de dicho país.

El impacto del turismo en una sociedad es el resultado de la interacción entre la naturaleza del cambio y la habilidad de la cultura local para resistir, y asimilar los cambios generados, mientras mantiene su propia integridad. Indiscutiblemente, y debido a la multitud de factores que inciden sobre estos cambios, el aumento o disminución de los impactos pasa por la planificación y posterior desarrollo del turismo en los destinos.

En la siguiente tabla se muestra un resumen y una clasificación de los impactos socioculturales del turismo (OMT, 1998):

Factores asociados al turismo	Impactos positivos	Impactos negativos
El uso de la cultura como atracción turística.	Revitalización de las artes tradicionales, festivales y lenguas. Incremento de las culturas tradicionales. Recuperación del patrimonio	Cambio de las actividades tradicionales. Invasión de la privacidad.
Contactos directos entre turistas y residentes.	Ruptura de estereotipos negativos. Aumento de las oportunidades sociales.	Inflación de precios debido al aumento de comercialización. Introducción de enfermedades. Artificialización y pérdida de autenticidad.
Cambios en la estructura económica y roles sociales.	Mayores oportunidades económico-sociales. Disminución de desigualdades sociales.	Conflictos y tensión en la comunidad. Pérdida del lenguaje.
Desarrollo de infraestructuras.	Aumento de oportunidades de ocio.	Pérdida de acceso a las actividades de recreo y ocio.
Aumento del número de turistas.	Mejora de la sanidad, educación y de la calidad de vida.	Congestión, multitud, aumento de la criminalidad.

No sólo es necesario conocer el significado de los impactos socioculturales y su clasificación. Todo proceso de planificación turística debe definir un sistema de indicadores que sirva de referencia sobre el estado de los impactos.

Impactos medioambientales

La relación entre turismo y medio ambiente es muy estrecha. En la mayor parte de los casos un recurso medioambiental o sociocultural es el que motiva la elección de

un determinado destino. Por ejemplo, el turismo tradicionalmente denominado de "sol y playa" iba a España e Italia motivado por estos recursos naturales (clima, costa, playa).

El mismo caso, en el que el recurso medioambiental supone la motivación principal del viaje y la elección de destino dentro del proceso de toma de decisión de la demanda, es el que se produce en las denominadas nuevas formas de turismo (turismo deportivo, de naturaleza, ecológico, rural...) donde el atractivo es el conjunto de algunas características medioambientales juntos con la presencia de infraestructuras específicas.

En definitiva, el sistema turístico utiliza y modifica los recursos medioambientales de un determinado destino desde diversas ópticas:

- Utilización del patrimonio medioambiental por parte de los turistas (uso de recursos naturales).
- Urbanización de zonas y áreas destinadas a la industria turística y de ocio (hoteles, comunicaciones, urbanizaciones residenciales, instalaciones recreativas, zonas de ocio).
- Incremento de recursos necesarios para la producción de turismo (energías, agua, materiales, fluidos, desechos contaminantes).

De esta forma la gestión de dichos recursos se configura como un aspecto fundamental de la planificación turística. Dentro de un proceso de planificación y gestión medioambiental de un destino se deberá de forma genérica: determinar los límites de la capacidad de carga del territorio, identificar los impactos ambientales, examinar la legislación aplicable y, sobre ello, plantear las estrategias de sostenibilidad y el programa de actuaciones que se quieren llevar a cabo.

El principio director de cualquier plan de sostenibilidad será gestionar los recursos naturales y humanos, con vistas a un pleno disfrute de los visitantes y sobre todo, a un máximo beneficio local, reduciendo al mínimo los impactos negativos.

Impactos económicos

Todos los impactos sociales, culturales y económicos, tanto positivos como negativos, están estrechamente relacionados. Tradicionalmente, los impactos económicos del turismo eran considerados siempre como positivos y han sido la principal razón para el desarrollo turístico (también el desarrollismo) en numerosos destinos.

Entrada de divisas, inversiones de capital extranjero, creación de empleo, apertura económica, nuevas inversiones, oportunidades empresariales, revitalización de zonas deprimidas, han sido las razones principales para el desarrollo turístico. En contraposición a todas estas deslumbrantes ventajas, y con la experiencia acumulada, se ha comprobado que todos estos aspectos, sin la planificación y el desarrollo adecuados, han tenido un efecto contrario produciendo lo siguiente:

- Pérdida de beneficios económicos potenciales cuando los equipamientos y servicios turísticos son propiedad de empresas extranjeras.
- Distorsiones económicas y de empleo con la concentración de actividad turística excesiva sólo en determinados lugares.
- Precariedad laboral relacionada con la estacionalidad
- Fortalecimiento del turismo y declive de otras actividades de negocio, que trae consigo una economía desequilibrada y monocultivo.
- Detrimento de la calidad de vida de la población local: aumento en los precios, declive en los servicios públicos, etc.
- Especulación inmobiliaria.

Por tanto, es necesaria la detección, planificación y control de los impactos socioeconómicos de la actividad turística. Se ha comprobado que la creación de vínculos económicos intersectoriales es una medida que minimiza los efectos negativos del desarrollo turístico. El turismo debe hacer el mayor uso posible de productos y

servicios de origen local (alimentos, materiales de construcción, decoración, agencias de viajes...). De esta manera se optimiza el efecto multiplicador de la actividad turística, que sirve como base para evaluar y mejorar los beneficios comunitarios derivados del turismo.

Es necesario asimismo establecer un sistema de indicadores que nos permitan evaluar y controlar los efectos que el desarrollo turístico tiene sobre la economía. Estos efectos son muy amplios y su delimitación puede ser una operación complicada: una buena aproximación la puede ofrecer el concepto de **multiplicador turístico**.

La capacidad de carga

Hemos podido ver como la cuestión del impacto del turismo es central en vista del desarrollo sostenible del territorio y, a la vez, es extremadamente compleja. Se ha ido generando, pues, la necesidad de encontrar una medida sintética para dar soporte a las políticas de gestión de los destinos turísticos. Entre estos intentos hay la definición de la capacidad de carga, concepto que se ha tomado prestado desde las ciencias naturales y que se aplicaba en la gestión de espacios naturales en relación a las especies animales⁴⁶.

La capacidad de carga aplicada al turismo tiene varios matices, como demuestran las muchas definiciones que se han ido ofreciendo de este concepto, como:

- "...el número máximo de personas que pueden usar un sitio sin generar alteraciones inaceptables en el medio ambiente ni una excesiva disminución de la calidad de la experiencia de los visitantes." (Matieson and Wall, 1982)
- "...el nivel de actividad humana que una área puede hospedar sin deteriorarse, sin que la población residente sea afectada por ella, o la calidad de la experiencia turística se disminuya." Chamberlain (1997)
- "...un cierto umbral de actividad turística más allá del cual se producirían daños al medio ambiente y a los hábitats." (Clark, 1997).
- " el número máximo de personas que pueden visitar un destino turístico al mismo tiempo sin causar destrucción del medio ambiente físico,

⁴⁶ J. Glasson, K. Godfrey, B. Goodey, J. Van der borg, H. Absalom, Towards visitor impact management: visitor impacts, carrying capacity and management. Reponses in Europe's historic towns and cities, Ashgate, Aldershot, 1997

económico o socio-cultural o bien un decrecimiento inaceptable de la satisfacción de los visitantes” (WTO, 1997)

- “...la medida de la tolerancia de un sitio edificio abiertos a las actividades turísticas más allá del cual el area podría sufrir impactos negativos para el mismo turismo.” Middleton and Hawkins (1998) ⁴⁷

A partir de estas visiones el concepto de capacidad de carga ha sido el centro de un debate amplio que ha visto multiplicarse el número de definiciones y enfoques. Sin entrar en todas las posibles definiciones de este concepto, hay algunos puntos de este debate que tienen mucha relevancia e interés para entender las problemáticas ligadas a la medida del turismo sostenible.

Primero de todo, la cuestión de la compensabilidad de los diferentes aspectos. Si por un lado hay definiciones de capacidad de carga que proponen un único valor como umbral máximo de visitantes aceptables en un sitio, mientras que por otro se proponen valores diferentes. En este segundo caso se suele distinguir entre:

- Capacidad de carga ligada a los sistemas ecológicos
- Capacidad de carga ligada a los elementos físicos
- Capacidad de carga ligada a la capacidad administrativa y política
- Capacidad de carga ligada a la experiencia del visitante
- Capacidad de carga ligada a la experiencia de los residentes

⁴⁷ Laboratory of Environmental Planning, *Defining, measuring and evaluating carrying capacity In european tourism destinations*, Department of Environmental Studies - University of the Aegean, Athens, 2002 en http://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/tcca_material.pdf

- Capacidad de carga económica

Umbrales límite de la capacidad de carga		
Sistemas ecológicos	Elementos físicos	Administrativos y políticos
Fauna	Alojamiento	Capacidad
Vegetación	Territorio disponible	Competencias
Agua	Suministro de agua	Prioridades
Aire	Capacidades de recogida de residuos	Objetivos
Terrenos	Acceso y accesibilidad	
Experiencia del visitante	Experiencia de los residentes	Económicos
Volumen	Acceso	Inversiones
Comportamiento	Privacidad	Tecnología
Nivel de servicio	Grado de implicación	Gasto turístico
Grado de acogida	Beneficiarios	Costes de mano de obra
Expectativas	Comportamiento de los turistas	Costes de vida

Figura 1 - Los elementos característico de las diferentes capacidades de carga (G.Priestley, 2007, Op.Cit)

Este primer listado de aspectos en relación a los cuales medir los límites de carga turística aceptables ya pone de manifiesto como este indicador no se pueda considerar como único y absoluto, sino hay diversas capacidades de carga, según el tema al que se refiere. En principio se tendría que tomar en cuenta el valor menor como punto de referencia, pero en muchos casos esto se considera demasiado restrictivo.

La capacidad de carga no es pues un valor con validez absoluta, sino un concepto que depende de un conjunto de opciones estratégicas que están a la raíz del

análisis. Kuss⁴⁸, por ejemplo, considera el análisis de capacidad de carga tenga que parti de un proceso colectivo de cada comunidad para definir sus propios objetivos y límites. También hay que distinguir entre otros aspectos, como si los parámetros utilizados se entienden enfocados a la gestión o a la medición de impactos, para que las indicaciones que vienen de la capacidad de carga sean homogéneas y se puedan utilizar de forma correcta.

Otro aspecto a tener en cuenta son las perspectivas que se quieren privilegiar en la valoración y las características de los turistas y de sus perfiles de comportamiento, que hacen que la misma capacidad de carga pueda asumir valores muy diferentes. Para la primera cuestión se pueden considerar dos perspectivas fundamentales en el análisis:

- Capacidad de carga según el punto de vista de la comunidad residente
- Capacidad de carga según el punto de vista de los visitantes.

En relación al segundo aspecto, en cambio, en el análisis de la capacidad de carga hay que considerar variables como:

- Las características de los turistas
- Las características del destino

Además de su aplicación inmediata para la reglamentación de los accesos a los sitios frágiles y para el control del ritmo de crecimiento del turismo, el concepto de capacidad de carga se ha ligado al tema del ciclo de vida del destino turístico, indicando este valor - o franja de valores – como el punto máximo para el crecimiento de los flujos turísticos, a partir del cual el destino tiene que regenerarse para evitar el declive.

⁴⁸ F. R.Kuss, A.R. Graefe, J. J. Vaske, *Visitor Impact Management*, National Parks and Conservation Association, Washington, 1990

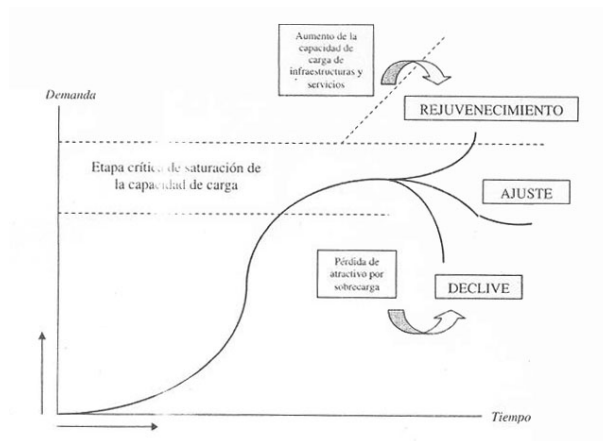


Figura 2 - El ciclo de vida de un destino turístico (G.Priestley, 2007, Op.Cit.)

2.4. Herramientas de intervención en el territorio: planeamiento y gestión urbana

«Planning is that professional practice that specifically seeks to connect forms of knowledge with forms of action in the public domain.»

J.Friedman

La naturaleza híbrida del Planeamiento hace que su definición sea una tarea compleja y controvertida. Si por un lado una parte del Planeamiento se fundamenta en disciplinas científicas, otra parte pertenece a ámbitos diversos, más humanísticos o más pragmáticos, sin los cuales el Planeamiento no podría responder a las exigencias humanas ni lograría producir cambios reales en los territorios que intenta ordenar.

Como nota Palermo⁴⁹: «Se ha difundido la convicción de que nuestra área disciplinar no pertenezca propiamente a la esfera científica, sino más bien al dominio de la razón práctica, ya que siempre tiene que medirse con problemas efectivos de elección y acción, que requieren capacidad de juicio, de orientación, de formación, de consenso o de actuación. No bastan los buenos principios, ni una competencia puramente metodológica. Esto no significa que el urbanista no tenga que tratar temas y argumentos del conocimiento científico, pero a estos no se puede atribuir primacía alguna; representan solamente un componente, no siempre el más relevante, de un

⁴⁹ P.C. Palermo, "Problemi epistemologici e relazioni interdisciplinari dell'urbanistica: interpretazioni e prospettive", en G. Maciocco, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano 1991

contexto y un horizonte más amplios que incluyen tradiciones disciplinarias y culturales diversas. »

Este carácter compuesto de esta disciplina ha hecho que, en el tiempo, las múltiples formalizaciones del planeamiento hayan ido respondiendo a la forma socio-cultural de la que surgían. Desde el Planeamiento funcionalista de la época marcada por el mecanicismo de Newton y Laplace, esta disciplina ha ido envolviéndose a lo largo de los años acorde a los paradigmas culturales de referencia. Así, en “La ciudad no es un árbol” Alexander explicó el planeamiento bajo la visión del estructuralismo, y luego Mc Loughlin estudió las aplicaciones de la Teoría General de Sistemas de Von Bertalanffy (1968) al Planeamiento.⁵⁰

Resulta por lo tanto evidente que, en un momento de grandes cambios tanto socio-culturales como económicos, también el planeamiento tiene que responder a los nuevos paradigmas emergentes y renovarse para saber solucionar los problemas actuales.⁵¹

En respuesta a estos estímulos, diversos autores han ido buscando los elementos que tendrían que caracterizar el planeamiento de nueva generación.

⁵⁰ E. Scandurra, “L’apporto dei nuovi paradigmi scientifici alla sostenibilità urbana e territoriale” en G. Maciocco, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano 1991

⁵¹ J. Friedman, “Towards a Non-Euclidian Mode of Planning” en S. Campbell y S.S. Fainstein, *Readings in Planning Theory*, Blackwell Publishing company, Oxford, 2003 II edición (I ed. 1996) - «We are moving into a non-Euclidian world of many space-time geographies, and it is the recognition of this change that obliges us to think of a new and more appropriate models.»

Giovanni Maciocco⁵² subraya, por ejemplo, la importancia del papel complementario de las diversas escalas rompiendo la tradicional distinción entre planeamiento urbano y territorial. Por otro lado, el mismo Maciocco apoya la visión del planeamiento como **disciplina transversal**, que se crea a partir de las sinergias de competencias diversas.

Otro tema central es la relación entre planeamiento y futuro: el proyecto del territorio no se limita a un análisis del estado de facto, es la elaboración de estrategias para la obtención de unos futuros deseados.⁵³ Dice Simon que «*Como las consecuencias de un proyecto yacen en el futuro, parece que el acto de prever sea inevitable en cualquier proceso de proyecto*»⁵⁴

Con la creciente conciencia de la complejidad de la realidad, se pasa de la simple relación causa-efecto entre Plan y Realidad, a una más articulada, hasta llegar a poner en crisis la utilidad misma del planeamiento.

⁵² G. Maciocco, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano 1991 - «Il collegamento dei caratteri del luogo alle dimensioni sovralocali chiama il progetto ad un lavoro sugli insiemi ambientali e alla produzione dell'ambiente a tutte le scale dimensionali e nelle direzioni di confrontabilità disciplinare che si rendono necessarie.»

⁵³ A. Cecchini, "Usare le Tecnologie: Analisi e Simulazione", en Francesco Indovina, *Territorio. Innovazione. Economia. Pianificazione. Politiche. Vent'anni di ricerca Daest*, Daest, Venecia, 1999

«L'obiettivo della pianificazione territoriale non é semplicemente quello della descrizione e dell'analisi e infine dell'interpretazione dei fenomeni dello sviluppo territoriale, ma anche e soprattutto della previsione e della scelta delle strategie per raggiungere (dopo averli indagati ed individuati) i futuri possibili»

⁵⁴ A.H. Simon, *The Sciences of the Artificial*, MIT Press, Cambridge MA, 1969

Como subraya Antoni Font⁵⁵: «La creciente distancia entre la situación de hecho en el entorno urbano y la ciudad dibujada, o, si se prefiere, entre el urbanismo real y la planificación urbanística formal, está poniendo en tela de juicio la utilidad de la planificación urbanística como instrumento principal para la previsión y el control de las transformaciones territoriales en curso. [...] Tras la etapa dorada para la planificación urbana del inicio de los años ochenta en España, con la restauración democrática en los gobiernos autonómicos y municipales, la situación posterior ha sido en general la de la normalización del planeamiento y de la gestión urbana, y quizás de su progresiva democratización. »

La conciencia de la no-linealidad de los procesos territoriales y humanos juntos con el entusiasmo por el progreso tecnológico ha llevado entonces a pensar que una elite tecnológica podría reemplazar los procesos democráticos de decisión política mediante una discusión técnicamente informada capaz de identificar el “bien común”.⁵⁶

Pero, la concepción de un plan autoritario, que impone al territorio y a la población un modelo teórico escogido se ha ido haciendo cada vez más obsoleto, y cada vez más el planeamiento tiene la necesidad de justificarse y reflexionar sobre su capacidad de inducir en el territorio las dinámicas deseadas, por un lado, y por otro está llamado a encontrar mecanismos que permitan a la sociedad civil de tomar parte en la toma de decisiones tanto de los fines a conseguir como de los medios a utilizar para ello.

⁵⁵ A. Font, *Planeamiento Urbanístico*, Diputació de Barcelona Ed., Barcelona, 2003

⁵⁶ F. Fisher, “Risk Assessment and Environmental Crisis: Towards an Integration of Science and Participation”, en S. Campbell y S.S. Fainstein, *Readings in Planning Theory*, Blackwell Publishing company, Oxford, 2003 II edición (I ed. 1996)

Se abre camino así «una concepción tradicional de la planificación, centrada en el poder público y en el territorio, a una estrategia que privilegia una dinámica de desarrollo integral y global a partir de la construcción de consenso alrededor de objetivos comunes de proyectos. » (M.Belil)⁵⁷ La misma Mireia Belil ha intentado identificar las características fundamentales de los nuevos enfoques del planeamiento, que serían:

- Integración de las políticas sectoriales
- Incorporación de la dimensión de la sostenibilidad
- Presencia de escalas diferentes de actuación/ordenación
- Desarrollo de sistemas de gobernabilidad
- Binomio planificación-gestión
- Relaciones entre diferentes niveles de gobierno
- Colaboración público-privada
- El marco legal en el ámbito estatal
- Planificación como proceso
- Importancia del conocimiento en los procesos de ordenación
- Importancia de la evaluación y de la participación

⁵⁷ M. Belil, "La ordenación de las áreas metropolitanas europeas", en A. Font, *Planeamiento Urbanístico*, Diputació de Barcelona Ed., Barcelona, 2003

3. La evaluación de la sostenibilidad de la ciudad y del turismo

“Para las actividades normativas como es el planeamiento, es necesaria también una teoría para la evaluación. Tanto los planeadores como sus clientes o consumidores necesitan un marco para juzgar el éxito o el fracaso de la actividad de planeamiento.”

E.R. Alexander⁵⁸

Desde hace tiempo la evaluación se considera una actividad complementaria y fundamental en el planeamiento. La dificultad por parte de los representantes democráticamente elegidos por capturar los valores e intereses económicos y sociales y las incertidumbres generadas por las nuevas amenazas requieren la inclusión en el proceso decisorio de una amplia gama de conocimientos.⁵⁹ Por eso en el nuevo modelo organizativo/institucional se reconoce cada vez más espacio al proceso de evaluación, sin el cual no se puede mejorar la gobernabilidad.

La evaluación se refiere tanto a la deducción de prioridades compartidas como a la monitorización y al análisis de los resultados.

Por otro lado, cualquier política o intervención en el territorio dirigida a la sostenibilidad tiene la necesidad de reconocer la **centralidad de los recursos con valor**

⁵⁸ E.R. Alexander, 1986, Op.Cit.

⁵⁹ S. Stagl, 2004, Op.Cit.

independientemente del uso⁶⁰, de la escala temporal de largo término y de la pluralidad de puntos de vistas legítimos, en condiciones de creciente incertidumbre⁶¹. En este contexto las evaluaciones constituyen una herramienta crítica con la que se pueden encarar los dilemas consecuentes a los conflictos entre los objetivos del desarrollo sostenible, y por lo tanto sacar las prioridades entre alternativas diferentes.⁶²

Se ponen así algunas cuestiones de importancia central en el desarrollo de la evaluación como herramienta para el planeamiento sostenible.

Antes de todo hay que notar que la necesidad de abarcar el largo plazo implica una **reflexión sobre la previsibilidad de los fenómenos**, y aún más en un entorno tan complejo como es la ciudad. La construcción de modelos de previsión está sujeta a la constante duda de si realmente la evolución de los fenómenos territoriales tenga alguna ley o fórmula que, captada, pueda anticipar su comportamiento. También se puede optar por la **construcción de escenarios, “visiones de futuros posibles” relacionados a posibles actuaciones**. La construcción de escenarios se adapta a una fase de planeamiento estratégico, de definición de grandes objetivos, y es uno de los momentos en los cuales la **participación** con los actores implicados es fundamental a fin de **identificar los valores** comunes de la comunidad interesada por dichos escenarios, necesarios para poder juzgar cualquier perspectiva, así como la jerarquía entre ellos. Dicen Antequera y González que *«la sostenibilidad corresponde a un marco que posee una dimensión normativa, es decir, no solo se limita a explicar y describir una realidad sino que también hace referencia a ciertas prioridades que van a distinguir aquellos aspectos de ésta que*

⁶⁰ L. Fusco Girard, P. Nijkamp, 2000, Op.Cit

⁶¹ L. Fusco Girard, B. Forte, 2000, Op.Cit.

⁶² L. Fusco Girard, P. Nijkamp, 2000, Op.Cit

considera deben ser objeto de políticas que garanticen su permanencia en el tiempo (...). También fija criterios que pueden ayudar a diseñar la acción a través del establecimiento de metas y objetivos hacia los cuales se deberían orientar las políticas»⁶³

A nivel estratégico la evaluación es una actividad no simplemente caracterizada por la dimensión técnica, sino también un proceso de comunicación crítica, dirigido a la reducción de los conflictos, a la construcción, cuando es posible, del consenso, a la cooperación: la cuestión es fortalecer el sentido de comunidad, en un proceso de deducción de los valores y construcción de los mismos.

Una vez identificados los valores de referencia se plantean unas cuestiones básicas:

- Identificar los criterios en los cuales se pueden disgregar los valores y al mismo tiempo aplicables a los escenarios.
- Identificar los indicadores necesarios para comparar los escenarios
- Identificar los procedimientos para deducir las preferencias generales a partir de indicadores disgregados respetando las jerarquías.

En este proceso los indicadores tienen una papel fundamental: la necesidad de tener ciudades competitivas y sostenibles a la vez, obliga a medir, vigilar y seguir paso a paso el avance en el camino hacia la sostenibilidad y en este proceso el uso de indicadores es absolutamente necesario para lograr una visión de contexto de cara a los intereses de cada centro urbano, por tanto, el sistema de indicadores con que cada

⁶³ J. Antequera, y E. González, “¿Medir la sostenibilidad? Una aproximación al tema de los indicadores de sostenibilidad”, en revista *SOSTENIBLE?*, nº 7, Terrassa, Mayo 2005

ciudad decida trabajar requiere, según Rueda⁶⁴, de: "...unos criterios de selección y un procedimiento de elaboración del mismo, caracterizado por una interacción estrecha entre el mundo científico, el institucional y los diversos grupos sociales e individuos interesados, cuyo resultado final debe ser la validación socio-política del sistema".

No existen hoy en día baterías de indicadores de sostenibilidad universalmente aplicables y quizás sea incorrecto buscarlas: a pesar de la presencia de criterios y principios comunes, las especificidades de cada lugar hacen que en cada uno de ellos el sentido de sostenibilidad se tenga que declinar de forma única, en búsqueda del equilibrio dinámico que permite a ese "sistema" de volverse sostenible, y que posiblemente supondría la destrucción para otro. El tema es pues identificar, entre los miles de indicadores existentes, los que son capaces de medir la capacidad de responder a las expectativas y a los valores de la comunidad y crear un sistema de evaluación capaz de responder a las prioridades y jerarquías consensuadas. Una vez escogidos, es necesario definir los umbrales críticos para cada indicador, para que este acabe de tener sentido y ofrecer una lectura sintética y clara de la condición de partida y de las perspectivas asociadas a las diferentes alternativas en juego.

El papel de la evaluación no se limita a la escala del planeamiento estratégico: también a nivel táctico y de actuación, la evaluación acompaña el proceso de planeamiento, bajando de escala y permitiendo un control y una evaluación a priori como a posteriori de las intenciones o de los efectos del planeamiento hecho o por hacer.

⁶⁴ S. Rueda, Modelos e indicadores para ciudades más sostenibles, Departament de Medi Ambient, 1999

3.1. Sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana

En las últimas décadas se han ido haciendo muchos intentos de creación de medidas de sostenibilidad urbana, creando muchas referencias interesantes, sin lograr establecer un marco común universalmente aceptado.

Una de las razones de esto es la contradicción latente entre la necesidad de sistemas de medida omnicomprendivos y holísticos, y la de adecuar los indicadores a las realidades locales y a los fenómenos específicos.

La primera observación que hay que hacer es que muchos de los sistemas de indicadores elaborados por organizaciones internacionales, al tener en cuenta problemáticas de las ciudades del norte y del sur del mundo, contemplan temas que solo son relevantes para comparaciones a nivel global, y en cambio no resultan como factores determinantes a la hora de comparar ciudades de Países desarrollados.

Aún así, se han producido sistemas de indicadores de sostenibilidad en contextos europeos, que sí responden más de cerca a las características de las ciudades del viejo continente. ¿Hace realmente falta un sistema de indicadores específico para ciudades histórico-turísticas?

La trascendencia del tema de las ciudades patrimoniales⁶⁵ por un lado y la estrecha relación de éstas con el fenómeno turístico⁶⁶ están ampliamente documentadas, pero queda por entender cuales son los fallos de los sistemas existentes a la hora de aplicarse a ciudades histórico-turísticas

Para explorar la cuestión analizamos a continuación algunos de los principales sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana:

- UN-CSD Sustainability Indicators,
- UNCHS Sustainability Indicators,
- European Common Indicators,
- Urban Audit Indicators,
- Local Quality of Life Indicators (UK),
- The Core indicator for sustainability in Helsinki,
- Ecosistema Urbano Indicators (IT).

La referencia común elegida en este caso es la Carta de Aalborg+10⁶⁷, uno de los documentos de referencia en el campo de la sostenibilidad urbana europea. La Carta de Aalborg+10 Charter propone 10 temas generales, especificados a su vez en puntos

⁶⁵ "Washington Charter" on Conservation of Historic Towns, ICOMOS, Washington 1984, http://www.international.icomos.org/e_towns.htm

⁶⁶ "International Cultural Tourism Charter", ICOMOS, Mexico, 1999, www.international.icomos.org/charters/tourism_e.pdf

⁶⁷ "Declaration Aalborg+10" in Aalborg+10, Aalborg, 2004, <http://www.aalborgplus19.dk>

clave más detallados: estos puntos clave siguen siendo propósitos generales, lo que hace difícil la implementación de este documento en la realidad.

A pesar de esto, se puede considerar que este documento es uno de los que recoge de forma más completa los aspectos de la sostenibilidad urbana. Analizando, estructurando y jerarquizando los temas propuestos en Aalborg+10 se ha llegado a proponer unas categorías básicas para la clasificación de los indicadores:

- Sostenibilidad de las Instituciones (SI)
- Sostenibilidad de las actuaciones de las instituciones (SAI)
- Equidad (EQ)
- Uso sostenible de los recursos y reducción de impactos (REC-IMP)
- Modelo urbano sostenible (MUS)
- Actividades económicas sostenibles (AES)

Además de estos temas, en muchos sistemas de indicadores hay un tema transversal que describe el contexto social del ámbito de estudio: esta categoría se podría llamar **Demografía (DEM)**.

Otro tema que no se destaca normalmente en los sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana y que en cambio nos interesa aquí es el del **Turismo (TUR)**.

Los sistemas de UNCHS⁶⁸ y UN-CSI⁶⁹ son los más generales, ya que proponen una manera de medir la sostenibilidad urbana en todo el mundo. Tienen 39 indicadores el primero y 56 el segundo.

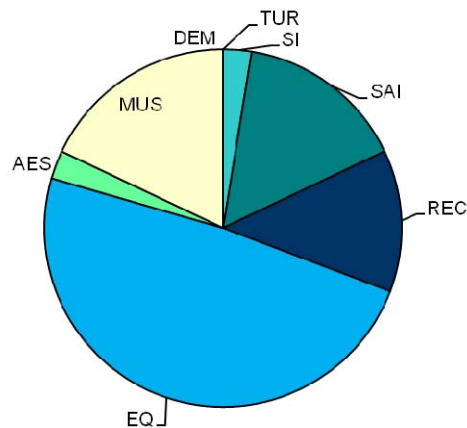
Los indicadores de UNCHS hacen hincapié sobre todo a la equidad, en el modelo urbano y en las intervenciones de la Administración Pública. La equidad aquí es considerada básicamente relacionada con salud, pobreza, educación, seguridad y derecho a la vivienda. En el ámbito del modelo urbano se consideran sobre todo tráfico y legalidad de la vivienda, mientras que por el lado de las intervenciones de la Administración Pública se toman en cuenta las relaciones entre los diferentes niveles de la Administración local, regional y estatal y el uso de los recursos financieros.

Este conjunto de temas nos lleva a pensar en los grandes temas de los Países en vía de desarrollo: algunos temas como la mortalidad infantil y el acceso a la vivienda presentan una gran variación solo si consideramos ciudades de todo el mundo, mientras dejan de ser parámetros de diferenciación entre ciudades europeas, donde la situación se presenta mucho más igualada.

⁶⁸ “UNCHS Urban Sustainability Indicators”,
http://ww2.unhabitat.org/programmes/quo/quo_guide.asp

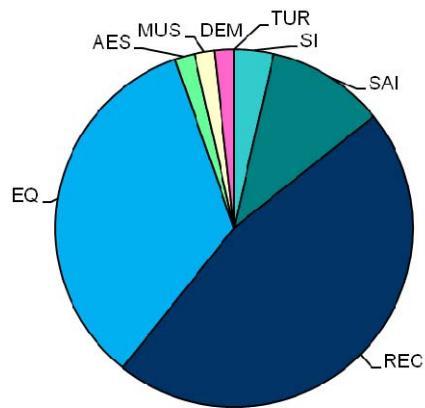
⁶⁹ “CSD Urban Sustainability Indicators”, <http://www.un.org/esa/sustdev/natlinfo/indicators/isd.htm>

Indicadores de sostenibilidad urbana UNCHS
Temas considerados



Los indicadores de UN-CSD atribuyen también un papel importante a la equidad, pero consideran aún más importantes los recursos y los impactos. Si el sistema de UNCHS se centra principalmente en los aspectos sociales, en este segundo caso son los aspectos medioambientales los que tienen un papel central: los 26 indicadores sobre recursos e impactos consideran el consumo de recursos, los impactos medioambientales, producción de residuos y uso del suelo. En relación al tema de la equidad los temas fundamentales son los mismos que para UNCHS, pero en el sistema de UN-CSD no se consideran los problemas relativos a la vivienda y se da más importancia a la salud. En referencia al tema de la sostenibilidad en las actuaciones de la Administración Pública se introducen temas como la introducción de las tecnologías de la información en la sociedad civil, o la inversión en investigación, la capacidad de prevención del riesgo y el compromiso general para la sostenibilidad.

Indicadores de sostenibilidad urbana CSD
Temas considerados



Estas primeras observaciones nos llevan a considerar que un sistema de indicadores de sostenibilidad urbana pensado para aplicarse en todo el mundo puede mostrar las grandes diferencias entre ciudades situadas en contextos socio-económicos y geográficos muy diferentes, mientras no sirve a la hora de comparar realidades urbanas más homogéneas.

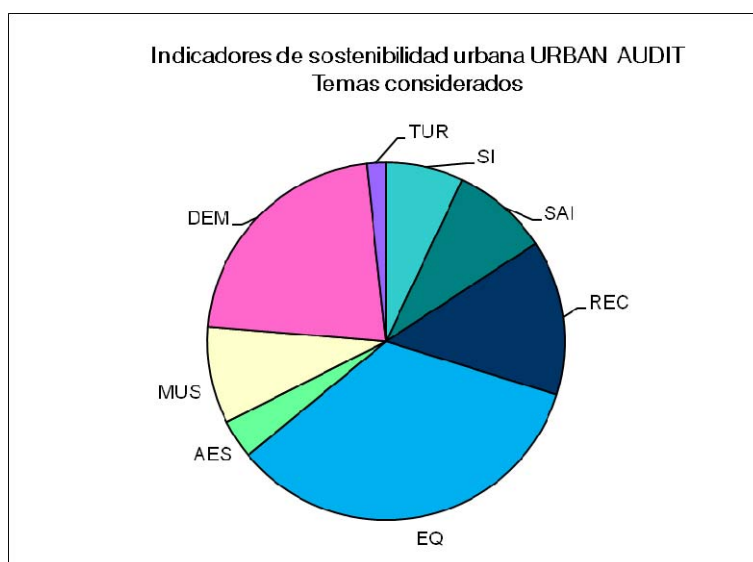
Por esta razón, las Instituciones Europeas han producido sus sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana, como Urban Audit⁷⁰, creado por el EUROSTAT, y

⁷⁰ "Urban Audit" Indicators

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/urban/audit/src/intro.html

los Indicadores Comunes Europeos⁷¹, promovidos por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad Europea.

Urban Audit ofrece un amplio sistema de indicadores (más de 100), que se centran en los temas ya presentados. Los más importantes son otra vez la equidad, considerada aquí bajo el punto de vista de seguridad, pobreza, salud, vivienda y trabajo. El segundo aspecto, en cambio, es la demografía: se hace hincapié en este caso en temas de educación, estructura social de género, edades y migraciones. Todos los aspectos tratados se evalúan con 5 o más indicadores, lo que permite una visión amplia y completa de los fenómenos.

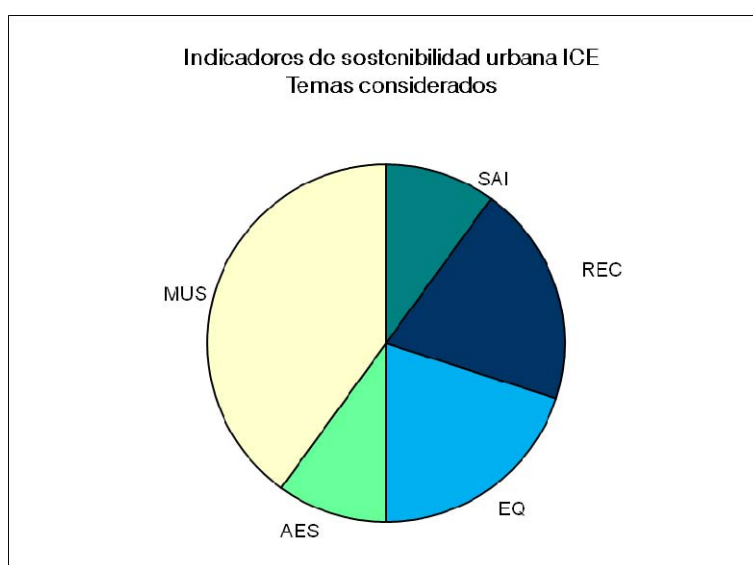


⁷¹ "European Common Indicators",

<http://euronet.uwe.ac.uk/www.sustainable-cities.org/indicators/ECI%20Final%20Report.pdf>

Los Indicadores Comunes Europeos (ICE), en cambio, presentan 10 indicadores que se proponen como los indicadores comunes a todas las ciudades europeas. Los temas principales aquí son el modelo urbano sostenible, bajo los puntos de vista de tráfico, uso del suelo y equidad y medidos en función del nivel de satisfacción percibida por los ciudadanos.

La diferencia importante entre los números de indicadores escogidos en Urban Audit y en ICE no permite hacer comparaciones. Podemos simplemente subrayar como los aspectos sociales y ambientales básicos como pobreza, salud, agua o residuos en los Indicadores Comunes Europeo desaparecen. Los Indicadores Comunes Europeos pueden ser una herramienta interesante para comparar algunos aspectos en ciudades europeas ricas, pero solo pueden ayudar a medir la sostenibilidad integrados en el conjunto de un sistema de indicadores más amplio y variado.



Haciendo una comparación entre los dos primeros sistemas de indicadores y los segundos podemos anotar el cambio de equilibrio entre diferentes aspectos al pasar de una visión de la sostenibilidad urbana a escala mundial hacia una escala europea: problemáticas como la alfabetización y la mortalidad infantil desaparecen para dejar

lugar a los niveles de educación superior, a la gestión ambiental o a las políticas culturales.

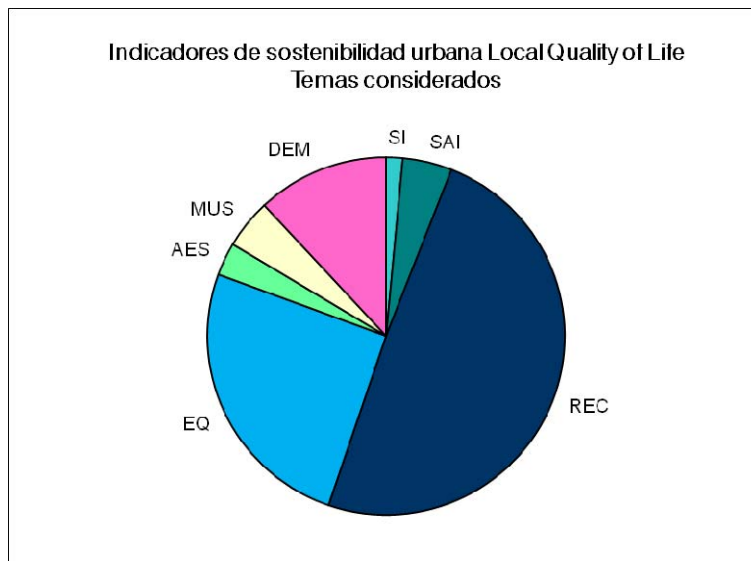
Pasando a escala nacional consideramos aquí dos ejemplos, uno británico y otro italiano: Local Quality of Life⁷² y Ecosistema Urbano⁷³.

El sistema de “Local Quality of Life” presenta más de 60 indicadores, pensados para aplicarse en las mayores ciudades inglesas. En este caso el tema principal es el medio ambiente, seguido por la equidad y demografía.

Desde el punto de vista del medioambiente este sistema considera la calidad de aire y agua, la biodiversidad, el consumo de energía y la producción de residuos. Sobre el tema de la equidad los aspectos básicos son seguridad, pobreza, acceso al trabajo y a la vivienda y satisfacción sobre las condiciones de vida, mientras que en el tema de demografía se consideran la estructura social, los hábitos de los ciudadanos, los niveles de educación y el malestar social.

⁷² “Local quality of Life” Indicators, <http://www.audit-commission.gov.uk/reports/NATIONAL-REPORT.asp?CategoryID=&ProdID=0D488A03-8C16-46fb-A454-7936FB5D5589>

⁷³ “Ecosistema Urbano” indicators <http://www.ambienteitalia.it/ecosistema/ecosistema.htm>

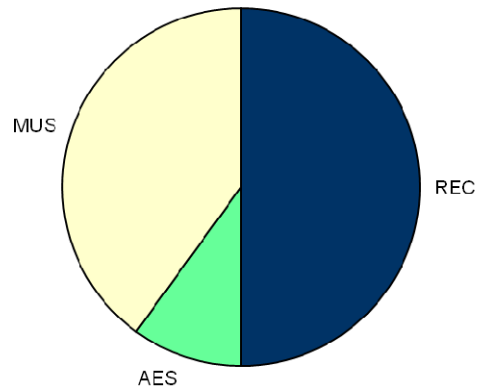


Los indicadores de “Ecosistema Urbano”, en cambio, son 20 y se aplican cada año a 100 ciudades italianas para crear una clasificación de la calidad de vida que se ofrece en ellas.

El tema principal es una vez más el del uso de recursos e impactos, seguido por el modelo urbano sostenible. Los indicadores medioambientales tratan el tema de las emisiones y el consumo de combustibles, la producción de residuos y la calidad del aire, mientras que en el modelo urbano sostenible los aspectos básicos son tráfico, uso del suelo y viviendas ilegales.

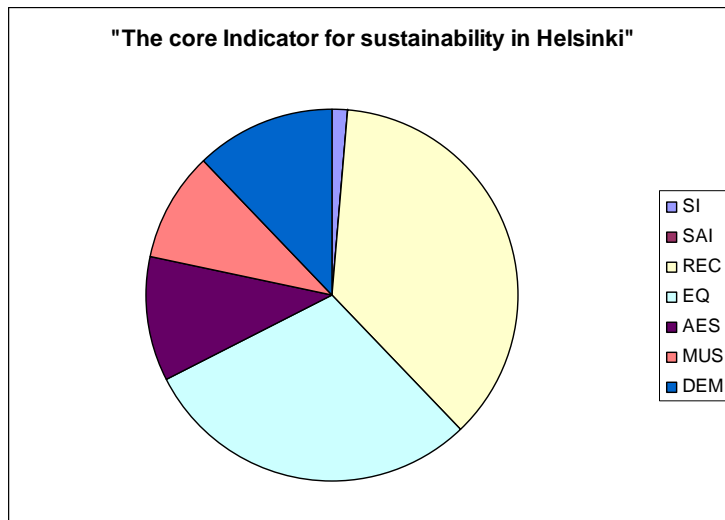
Así como para los ICE y los indicadores de Urban Audit, la diferencia en el número de indicadores considerados no permite una comparación entre “Ecosistema Urbano” y “Local Quality of Life”. Aún así podemos anotar que el sistema de indicadores italiano no considera los aspectos sociales ni institucionales: en este caso nuevamente se puede hablar de un sistema interesante para la comparación de las ciudades consideradas bajo algunos aspectos, pero no de un sistema completo de evaluación de la sostenibilidad.

Indicadores de sostenibilidad urbana Ecosistema Urbano
Temas considerados

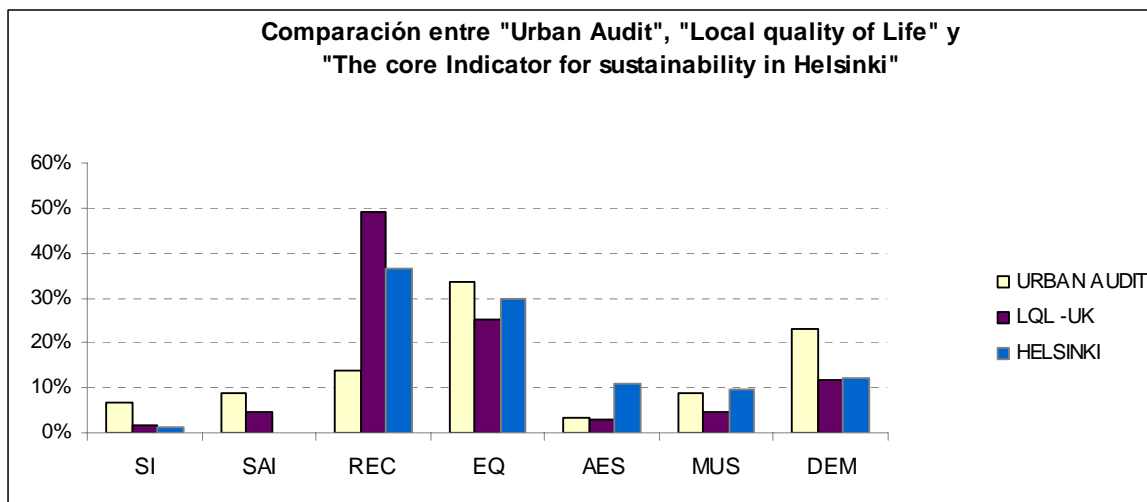


Pasamos ahora al análisis de un sistema de indicadores producido a nivel urbano, y específicamente en Helsinki. “The core indicator for sustainability in Helsinki” es un sistema de 70 indicadores en el que destacan los temas de recursos y equidad seguidos por demografía, actividades económicas y modelo urbano.

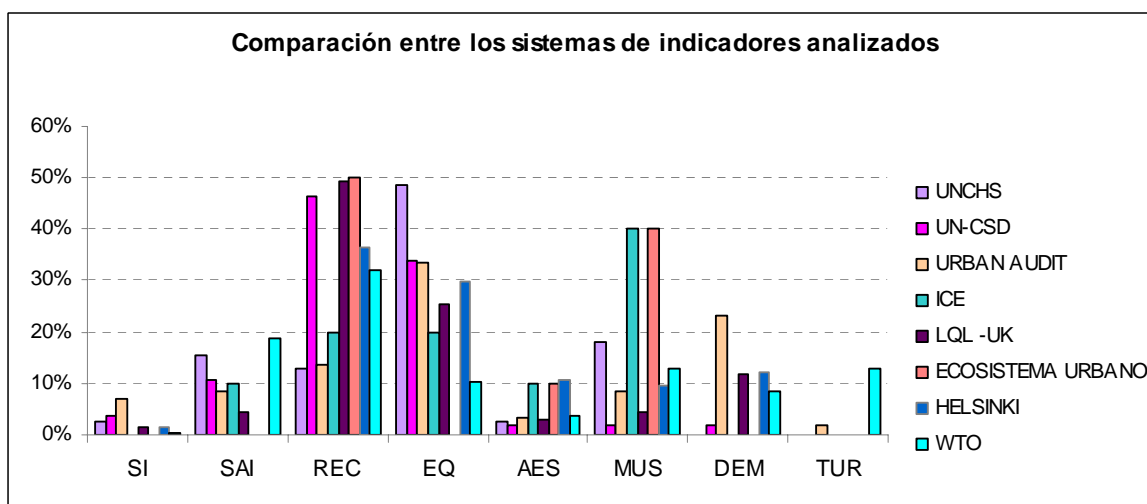
En el tema de la equidad se consideran vivienda, trabajo, seguridad, pobreza, salud y ruido. Mientras que para los recursos los tópicos principales son calidad del agua, emisiones, generación de residuos, biodiversidad, huella ecológica y espacios naturales. Se consideran también tráfico, uso del suelo, calidad de los servicios urbanos y estructura económica y social de la ciudad.



Este sistema se puede comparar por número de indicadores y equilibrio entre los temas con el "Urban Audit" y el "Local quality of Life". Como podemos ver en el gráfico a continuación la distribución general de los temas es bastante parecida, aunque los indicadores de Helsinki se distribuyen de forma más equilibrada, el tema de las actuaciones de la Administración Pública aparece poco.



¿Cuáles son las variables analizadas?



A raíz de este análisis de algunos importantes sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana, podemos sacar algunas conclusiones sobre el tema de partida, o sea la creación de un sistema de indicadores de sostenibilidad para ciudades histórico-turísticas.

En primer lugar hay que definir si hay la necesidad o no de crear un sistema de indicadores específico para el caso de estudio: de hecho si se miran los temas y los fenómenos tratados en los sistemas analizados emerge que muchas de las temáticas patrimoniales y de las transformaciones urbanas ligadas al turismo no se pueden detectar con los sistemas de indicadores analizados, así que quedan desapercibidas hasta que los efectos producidos no son muy evidentes, y a veces poco corregibles.

Otra cuestión es valorar si un sistema de indicadores es una manera adecuada de valorar las transformaciones en una ciudad histórico-turística en relación a los objetivos de la sostenibilidad. Es indudable que existen métodos más sofisticados que pueden reproducir mejor la complejidad de los fenómenos que se quieren aquí valorar, pero siempre hay que tener en cuenta el objetivo principal del estudio, o sea crear una herramienta de soporte a la decisión y de control para las administraciones públicas. En este sentido es fundamental la búsqueda de un compromiso entre la complejidad del sistema y una cierta simplificación, para hacer que la herramienta sea utilizable y manejable sin excesivos problemas y para que su uso no se preste fácilmente a errores o ambigüedades, que puedan invalidar los resultados.

Otro tema sobre el cual reflexionar es el tipo de indicadores a escoger. Antes de todo, se puede notar que normalmente los aspectos tratados en los sistemas analizados no contemplan la dimensión física y espacial de la ciudad: los fenómenos se consideran como amorfos e inmateriales. Por otro lado se mezclan muchas veces valoraciones objetivas y subjetivas de los aspectos a considerar, haciendo aún más complicada la tarea de llegar a una definición global del “nivel de avance hacia la sostenibilidad”.

3.2. Sistemas de sostenibilidad del turismo

*"[...]it si necessary to define indicators that translate environmental constraints into operative terms and to insert these in a planning system that can coordinate the various measures that are necessary from time to time."*⁷⁴

Vamos ahora a considerar algunos sistemas de indicadores de sostenibilidad del turismo para analizar su estructura y los temas tratados.

Los sistemas en análisis son:

- Sistema de indicadores de sostenibilidad para destinos turísticos del WTO(1998)⁷⁵
- Sistema de indicadores de turismo sostenible de las Islas Baleares⁷⁶
- Sistema español de indicadores ambientales de turismo del Ministerio de Medio Ambiente⁷⁷

⁷⁴ A. Fossati, G.Panella, *Tourism and sustainable economic development*, Kluwer, London, 2000

⁷⁵ WTO, *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations - A Guidebook*, WTO, Madrid, 2004

⁷⁶ N. Andreu, M. Blázquez, CITTIB, I. Murray, J. M. Garau, *El tercer boom: indicadors de sostenibilitat del turisme de les Illes Balears*, Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (CITTIB), Palma de Mallorca, 2002

⁷⁷ Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, *Sistema español de indicadores ambientales de turismo*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2003

- Sistema de indicadores de sostenibilidad para destinos turísticos del WTO(2005)⁷⁸

Tal como hemos hecho anteriormente, vamos a considerar sistemas de indicadores propuestos en ámbitos y a escalas diferentes, para considerar posibles enfoques diferentes. Los dos sistemas de indicadores de la Organización Mundial del Turismo (WTO) constituyen dos ejemplos diferentes, ya que el primero ofrece un amplia recopilación de todos los temas de interés, mientras en más reciente constituye una síntesis fruto de un simposio realizado en Washington en el 2004.

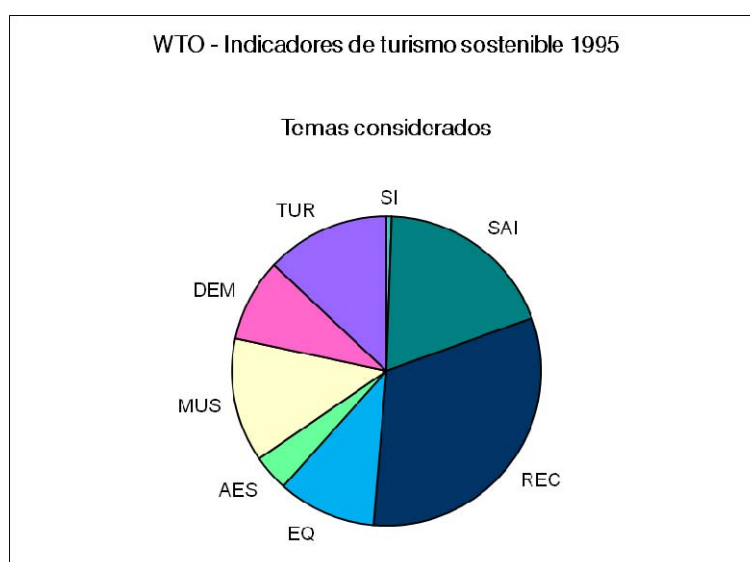
Las categorías de indicadores serán, como antes:

- Sostenibilidad de las Instituciones (SI)
- Sostenibilidad de las actuaciones de las instituciones (SAI)
- Equidad (EQ)
- Uso sostenible de los recursos y reducción de impactos (REC-IMP)
- Modelo urbano sostenible (MUS)
- Actividades económicas sostenibles (AES)
- Demografía (DEM)
- Turismo (TUR)

El **sistema de indicadores de sostenibilidad para destinos turísticos del WTO del 1998** se constituye de 185 indicadores que abarcan todos los ámbitos que hemos considerado anteriormente para los indicadores de sostenibilidad urbana, introduciendo también algunos indicadores específicos de turismo. El mayor peso se reconoce en este

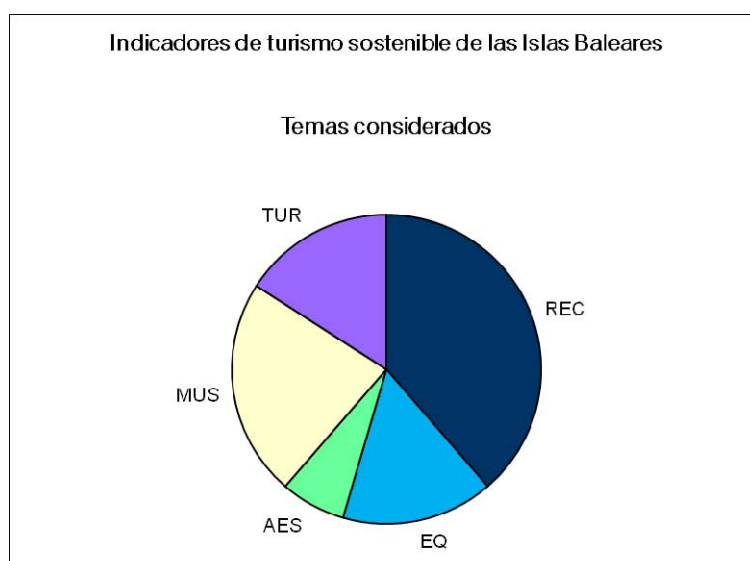
⁷⁸ WTO, *Tourism's potential as a sustainable development strategy*, WTO, Madrid, 2005

caso al tema de recursos e impactos, a la sostenibilidad de la actuación de la Administración Pública, al Modelo Urbano Sostenible y al Turismo. En el tema de recursos se incluyen todos los principales temas de sostenibilidad medioambiental en referencia tanto al espacio urbano como a espacios naturales y a cuestiones ligadas a la escala regional; para el tema urbano, en cambio, los temas son más acotados y se refieren al uso del suelo, al transporte y al acceso a la vivienda. Los indicadores de sostenibilidad de actuación de la administración pública incluyen básicamente indicadores de respuesta sobre los principales temas propuestos en las otras categorías, mientras los de turismo tratan el tema del patrimonio físico y cultural, de la consistencia y gestión de flujos y de la oferta de recursos turísticos y de servicios complementarios, y el posicionamiento en el mercado.

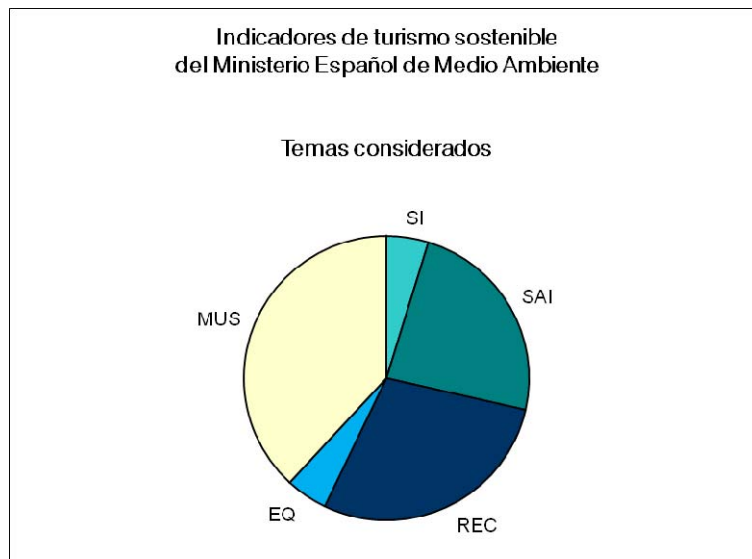


El **sistema de indicadores de turismo sostenible de las Islas Baleares** está formado por 44 indicadores, que tratan en mayoría los temas de recursos e impactos, el modelo urbano sostenible; también tienen cierta representancia los temas del turismo y de la equidad. En este caso también el análisis de los temas medioambientales es amplio y se incluyen cuestiones de escala supralocal y regional. En relación al modelo urbano sostenible, en cambio, se incluyen como antes el tema del uso del suelo y del transporte,

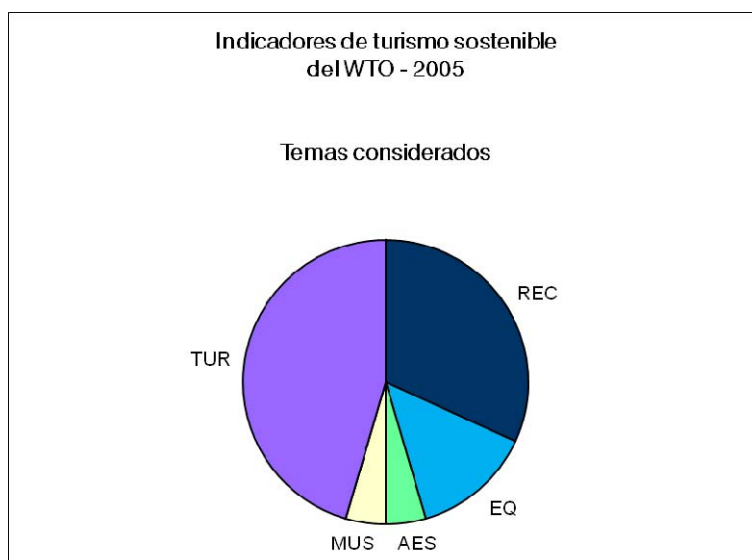
se añaden las cuestiones ligadas al patrimonio y a los espacios públicos mientras desaparece el tema de la calidad de la vivienda, que se considera en los aspectos de equidad económica en relación al precio de los inmuebles. El tema del turismo se considera básicamente a nivel cuantitativo y de flujos, tanto de demanda como de oferta, y se considera en el tema de la equidad la calidad del empleo y la distribución de la riqueza.



El sistema español de indicadores ambientales de turismo del Ministerio de Medio Ambiente incluye 21 indicadores, que otra vez tratan en mayoría el tema de los recursos y del modelo urbano sostenible. En este caso la cuestión de recursos e impactos se limita al análisis de la calidad del aire y de la contaminación acústica, mientras el modelo urbano se considera desde el punto de vista de la movilidad, de los espacios públicos, del uso del suelo y del patrimonio. La sostenibilidad de la actuación de la Administración Pública incluye básicamente indicadores de respuesta bastante genéricos. En este caso no aparecen indicadores específicos de turismo.



El sistema de indicadores de sostenibilidad para destinos turísticos del WTO del año 2005, como anticipado, constituye una síntesis de los temas propuestos anteriormente y se constituye de 22 indicadores, que tratan en mayoría el tema del turismo y de los recursos. Los indicadores de turismo interesan sobretudo los temas del control de la experiencia y de la oferta turística, de la estacionalidad y de la presión turística, mientras los indicadores medioambientales incluyen el tema del clima, de la energía, del agua, de los residuos y de la presión humana. También aparecen cuestiones ligadas a la equidad como salud, seguridad y empleo.



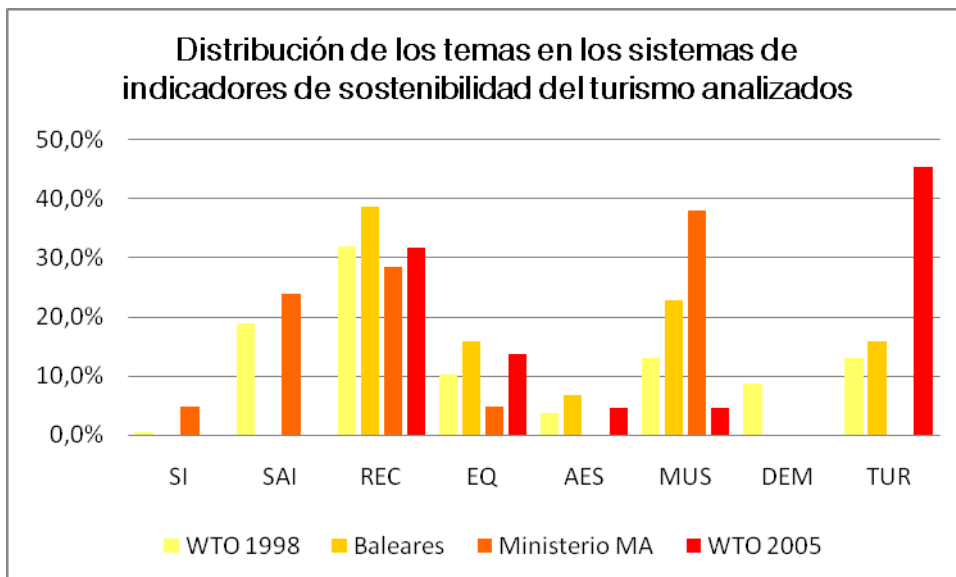
Los sistemas de indicadores analizados muestran, análogamente a lo visto en el apartado anterior, una gran variedad de elecciones en el equilibrio entre los temas y en las prioridades que se atribuyen a los diferentes aspectos, para cada tema.

En este caso también se manifiesta un protagonismo de los temas medioambientales, que siempre constituyen una parte muy importante, así como la cuestión del modelo urbano, sobretodo interpretado como movilidad y uso del suelo.

Evidentemente hay una marcada diferencia entre el primer sistema y los otros tres, debido a la notable diferencia en el número de indicadores: otra vez encontramos ese dilema entre la necesidad de considerar muchos aspectos para un análisis completo y la limitada aplicabilidad de sistemas de indicadores demasiado amplios.

En este caso también no se incluye casi nunca la dimensión espacial, y se consideran factores promedios sin referencia alguna a la estructura y a la organización urbana.

A continuación ponemos un gráfico de resumen de la estructura de los sistemas de indicadores analizados.



3.3. La medida de la sostenibilidad en la ciudad histórico-turística: algunas consideraciones

Después de analizar algunos sistemas de indicadores de sostenibilidad relativos a la ciudad y al turismo, podemos sacar unas primeras conclusiones, útiles para el continuo del estudio.

Antes de todo hemos visto como existan diversos enfoques y hemos constatado la falta de una visión única y consensuada de la evaluación de la sostenibilidad. La prioridad entre los temas, la interpretación de los mismos y los límites de viabilidad de un sistema de indicadores constituyen todavía un tema abierto y por discutir. La búsqueda de una síntesis para garantizar una mayor viabilidad de los sistemas de evaluación y monitorización de la sostenibilidad puede llevar a soluciones parciales, superficiales o arbitrarias si no se explicitan de forma muy clara las hipótesis de partida, las simplificaciones necesarias y los objetivos concretos. Estas posibles ambigüedades se hacen aún más grandes a la hora de interpretar los resultados de estos indicadores y sacar conclusiones: por eso también es importante que en un sistema de indicadores se piense también a la metodología de interpretación de sus resultados.

A nivel de contenidos, hemos visto como en los sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana e tema del turismo rara vez aparezca, y como por otro lado en las evaluaciones de la sostenibilidad del turismo las cuestiones urbanas se simplifiquen. En ninguno de los dos casos hemos encontrado un sistema de indicadores que parezca capaz de explicar las dinámicas y las problemáticas específicas de las ciudades histórico-turísticas. En los sistemas de indicadores muy amplios, como algunos de los que hemos analizado, quizás salgan casi todos los temas por considerar, pero la presencia de muchos indicadores diluye los resultados haciendo difícil la interpretación de las transformaciones realmente en acto.

En muchos casos también se produce una heterogeneidad de escala de referencia, que puede generar confusión y escasa claredad si esta diferencia de escala no es funcional a la comprensión del fenómeno y no se hace explícita.

A menudo se insertan en los sistemas indicadores de respuesta muy genéricos, con el intento de evaluar la existencia de políticas o planes específicos sin poder hacer un análisis serio de la real efectividad de éstos.

Común a casi todos los indicadores analizados hay otra falta importante: la ausencia de la dimensión espacial. Casi siempre la ciudad se considera como un conjunto amorfo y homogéneo de variables que se mide de forma indiferenciada, sin entender el papel fundamental que en una ciudad tienen su forma, su organización espacial y la articulación espacial de los fenómenos.

Partiendo de estas observaciones, podemos proponer algunas indicaciones básicas para un sistema de indicadores de sostenibilidad de la ciudad histórico-turística:

- Analizar conjuntamente cuestiones específicamente turísticas y otras marcadamente urbanas para identificar las dinámicas transversales que caracterizan los impactos del turismo en la ciudad.
- Introducir la dimensión espacial y valorar la oportunidad de análisis de escala microurbana.
- Explicitar los destinatarios del sistema de indicadores, adecuando los análisis a los niveles de competencia de los destinatarios mismos.
- Proyectar la metodología de interpretación del sistema.
-

4. La sostenibilidad de la ciudad histórico-turística: algunas pautas

En muchísimos casos el tema del turismo se ha considerado como un elemento eminentemente económico y se ha tratado de forma autónoma de los otros aspectos de la realidad urbana. Por ello no se ha integrado en los procesos del planeamiento.

Ya hemos podido ver como en realidad los efectos del turismo tienen profundas implicaciones en la estructura física y social de la ciudad y por lo tanto esta visión sectorial del problema no haya permitido, a lo largo de los años, valorar con la debida atención todas las implicaciones de esta actividad, tan importante y tan atractiva para muchas ciudades.

Lejos de considerar el turismo como un peligro o una amenaza para el territorio, la cuestión es comprender todas las dimensiones de la gestión del turismo e implantar sistemas de gestión y control que permitan monitorizar los impactos y gestionar los fenómenos que se producen en el territorio a raíz del desarrollo turístico.

¿Cuales son pues los sectores de la Administración Pública que se tienen que involucrar en la gestión del turismo?

¿Quiénes son los actores que tienen que opinar sobre las decisiones en materia de turismo?

¿Cuáles son los fenómenos que la Administración tiene que saber encauzar?

Lo que a estas alturas podemos avanzar es que sin duda el turismo tiene que ser tema de decisiones transversales, entre los diversos órganos de la Administración Pública y entre todos los agentes sociales. El proyecto y la gestión de la ciudad tienen que estar pensados también para el turismo, pero no someterse solamente a las demandas de este tipo de mercado.

En la capacidad de la Administración de aprovechar las ventajas del desarrollo turístico de su territorio y a la vez controlar las posibles dinámicas más o menos espontáneas que esto genera está una de las claves para la sostenibilidad del territorio mismo.

Otra cuestión muy importante a considerar aquí es el tema de la escala.

Ya hemos visto como el comportamiento y las decisiones de los turistas no son fácilmente previsibles y controlables y como la actividad de “consumo” del territorio se articula en el espacio de forma muy diversa.

En muchos casos el fenómeno turístico se configura como eminentemente territorial, independientemente de las fronteras administrativas. Por eso una política turística eficaz no puede prescindir de la región turística funcional y, cuando esta no coincida con los límites administrativos, hay que dar lugar a un acuerdo entre las administraciones implicadas.

En este marco, la Administración Pública a escala municipal se configura como una rótula, un nudo clave en la resolución de los conflictos y los impactos que el turismo puede producir. Si por un lado está llamada a encauzar las dinámicas espontáneas y dirigir las transformaciones urbanas, por otro tiene que buscar la complicidad de las administraciones cercanas y de los entes de mayor escala para buscar estrategias comunes, buscando complementariedad y coherencia en la organización del territorio y rehuendo del peligro de la “competencia entre vecinos”.

En este contexto adquiere un papel estratégico también la promoción y comunicación del territorio, por un lado orientar el desarrollo turístico hacia la dirección más deseable para el conjunto de la comunidad local, y, por otro lado, para concienciar los mismos ciudadanos sobre la importancia de un estrategia conjunta y coherente entre todos los actores.

4.1. La ciudad histórico-turística: una definición

En un estudio como este la primera tarea, nada simple por cierto, es la de definir el objeto de estudio, o sea la ciudad histórico-turística.

En consonancia con lo que afirma Ashworth⁷⁹, en este caso también el foco de la atención no es ni la conservación del patrimonio ni la actividad turística en sí, sino la ciudad en su conjunto, con sus problemáticas y sus dinámicas. En este caso el centro de atención no es cualquier tipo de ciudad, sino la una ciudad histórico-turística.

Antes de todo hay que hacer una reflexión sobre el tema de la ciudad, para entender, a efectos de este estudio, hasta que punto un asentamiento humano se pueda considerar ciudad.

No vamos a intentar redefinir la ciudad en sí, tarea ajena al foco de interés de este estudio, sino más bien queremos identificar algunos rasgos fundamentales que hacen que un asentamiento dedicado a actividades turísticas y dotado de patrimonio se pueda considerar ciudad histórico-turística.

Consideramos ante todo que la cantidad de población en sí no se pueda tomar como elemento de referencia unívoco, ya que:

⁷⁹ G.J. Ashworth, J.E. Tunbridge, *The tourist-historic city*, Belhaven Press, London, 1990

- el fenómeno urbano no se liga necesariamente a los límites administrativos. Pueden haber ciudades que se extienden en diversos ayuntamientos, o que solo ocupan una parte de estos.
- La cantidad de población solo se puede interpretar en referencia a la densidad de la región circundante: los centros de referencia para una intera area en un lugar de baja densidad pueden tener las mismas dimensiones de pueblos periféricos en zonas más densas.

Vamos a ver pues algunas características que pueden ayudar a definir el carácter más o menos urbano de un asentamiento.

- **Densidad medio elevada**, por lo menos en parte del territorio: un asentamiento disperso poco se adapta a fenómenos urbanos.
- **Población estable superior a un número mínimo de habitantes**, lo que garantiza que no se trata de un burgo deshabitado, solo destino de visitas turísticas periódicas, como podría ser Carcassonne(Cité) .
- **Capacidad de atraer población de otros asentamientos de la región** para fines no turísticos. Una pequeña ciudad como Castelsardo, en el norte de Sardegnna, a pesar de sus 5000 habitantes censados en el ayuntamiento, es un centro de referencia en su región para las actividades culturales, además del turismo.
- **Percepción local**: algunos centros históricos, a pesar de su dimensión reducida en la actualidad, pueden tener una relevancia a nivel territorial también por haber desempeñado en la historia un papel central que les confiere cierto prestigio.

En síntesis, si un asentamiento sea o no ciudad, es algo que se tiene que valorar caso por caso, en detalle, y no se entiende simplemente en un mapa o en una tabla demográfica: el conocimiento de un territorio y de su historia, las dinámicas territoriales y los equilibrios entre diferentes localidades dibujan un mapa mucho más complejo, a partir de los cuales se puede hacer una valoración motivada, aunque subjetiva.

Vamos a ver ahora las dos componentes determinantes de la ciudad histórico-turística.

La "historicidad" de una ciudad es un tema complejo y delicado. Partiendo de la consideración que ya no pensamos que existan épocas interesantes y épocas olvidables en la historia, todo lo que existe es potencialmente historia. Por otro lado, es cierto que para que un elemento o un conjunto de elementos se considere patrimonio histórico tiene que haber cierta distancia entre los espectadores y el objeto: no se trata aquí de una distancia unívocamente medible en años, ya que depende de la historia y de la evolución cultural de cada lugar, de los eventos y los momentos que en cada momento histórico se consideran más o menos significativos y, consecuentemente, de los símbolos que más importancia tienen en el imaginario colectivo de cada población. Si por un lado es posible decir que una ciudad histórica tiene que tener en su estructura urbana una estratificación temporal conservada y algunos elementos de relieve, la época y la consistencia de este patrimonio no se pueden definir a priori, sino que varían en cada lugar, en función de elementos históricos y factores más ligados a la percepción y a la cultura. Como afirma Ashworth⁸⁰, se puede considerar que cada ciudad que tenga definido por planeamiento un casco antiguo protegido y que pertenezca a redes locales, nacionales o internacionales de ciudades históricas se pueda considerar ciudad histórica. La diferenciación de la calidad, de la tipología y del valor de este inmenso conjunto de ciudades es un tema muy interesantes, pero ajeno a los objetivos de este estudio.

Coherentemente con lo dicho anteriormente, el estudio no se limita a analizar las dinámicas que se generan en el conjunto patrimonial, sino trata de estudiar los fenómenos que se producen en toda la ciudad que incluye este conjunto patrimonial.

Vamos ahora a considerar el tema de la ciudad histórico-turística.

⁸⁰ G.J. Ashworth, J.E. Tunbridge, 1990, Op.Cit.

Está claro que todas las ciudades históricas son potencialmente ciudades turísticas también. La cuestión es considerar si las políticas de promoción urbana y las dinámicas internacionales del turismo han hecho que la ciudad en examen sea reconocida como destino turístico.

Obviamente esto hace que se incluyan ciudades que atraen turistas todo el año y ciudades que están en una fase inicial de su desarrollo turístico. Esto puede ser de particular interés, ya que los modelos que vamos a construir pueden ayudar a entender las dinámicas turísticas en relación a la estructura de la misma ciudad y guiar a las ciudades que todavía están en su primera etapa de desarrollo a políticas adecuadas para prevenir los problemas que en los destinos maduros ya se manifiestan.

Resumiendo, nuestra ciudad histórico-turística (cht) es un asentamiento humano denso, que constituye un elemento de referencia a nivel territorial por algunas funciones importantes para los habitantes de la misma región, con elementos patrimoniales identificados y protegidos, normalmente concentrados en un casco antiguo o bien dispuestos en diversos núcleos, y que tiene, por lo menos algunos días al año una presión turística significativa, lo que implica su capacidad de atraer flujos turísticos, por las razones más variadas.

También hay que considerar ahora de que tipos de turismo estamos hablando. Sería un error dar por descontado que una ciudad histórico-turística solo tenga que atraer flujos de turismo cultural. Al contrario, muchos y muy interesantes son los casos de ciudades históricas que desarrollan su función turística “de rebote”, independientemente de su patrimonio, por su localización cerca de grandes atractores de otros tipos de turismo. En estos casos la presencia de patrimonio es algo más, una calidad de más de la ciudad turística que se visita y se usa independientemente de eso. Si en el caso de destinos de turismo cultural consolidado el perfil de los turistas, las costumbres y los flujos son más o menos conocidos y más gestionables, en cambio cuando la ciudad histórica se vuelve el espacio público privilegiado para una región turística más compleja, la previsión de los patrones de comportamientos, los flujos y los impactos son menos previsible. Lo que implica la necesidad de controlar tipologías de

turismo muy diversas, de controlar los impactos de cada una e intentar seleccionar las tipologías más provechosas para la ciudad con políticas indirectas.

Parece interesante, pues, considerar no solamente las ciudades históricas que activamente hayan hecho de esta característica su marca distintiva, sino también las ciudades históricas que por coyunturas regionales se han encontrado en el medio de flujos turísticos con motivaciones iniciales diferentes.

4.2. El turismo en una ciudad histórica: los impactos

Podemos ver en el análisis de algunos sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana que normalmente no consideran los impactos que la actividad turística puede generar en una ciudad histórica: esto implica que si valoramos estas ciudades con similares sistemas de indicadores no seríamos capaces de detectar algunos fenómenos muy importantes para su desarrollo sostenible.

Vamos a ver entonces cuales son estos impactos y como pueden influir en la sostenibilidad urbana.

De acuerdo con Troitiño⁸¹ los impactos del turismo en las ciudades históricas se pueden dividir en 6 categorías:

- económicos
- culturales
- funcionales
- naturales
- sobre el tejido urbano
- urbanísticos y arquitectónicos

⁸¹ M. A. Troitiño Vinuesa, "Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas" en *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, N° 47, 1998, pg. 211-228

Cuando hablamos de impactos económicos hacemos referencia a las influencias que el turismo tiene sobre las actividades económicas directamente o indirectamente ligadas al turismo, a nivel de producción de riqueza o de empleo. La **dinamización económica** generada normalmente por el turismo en el territorio hace que éste se haya considerado por parte de Administraciones Públicas y grandes actores económicos como un recurso fundamental, induciendo una subvaloración de los impactos negativos.

Desde el punto de vista económico, de hecho, más allá de los probables efectos positivos, podemos detectar algunos riesgos, como el “**monocultivo turístico**”, que fragiliza la economía por su dependencia de un único sector, la **estacionalidad del empleo**, que puede producir precariedad laboral y problemas sociales, y la alteración anómala de los precios de bienes y servicios por la sobreposición de mercados caracterizados por poblaciones con capacidades adquisitivas muy diferentes.

Desde el punto de vista cultural el desarrollo turístico de una ciudad histórica puede coincidir con un importante proceso de revalorización y recuperación del patrimonio material e inmaterial, con una consecuente **revitalización urbana**. Por otro lado el riesgo en este caso es que la necesidad de transformar el patrimonio y la cultura local en “producto turístico” lleve a una **banalización y simplificación** del mismo. Este proceso, orientado a facilitar la “venta” del patrimonio a los turistas puede acabar **afectando a la riqueza cultural** de la ciudad huésped. Además es importante considerar la cuestión de la **conservación del patrimonio**, que puede verse afectada por flujos excesivos de visitantes.

Aún más compleja es la gestión de los impactos funcionales del turismo. El flujo turístico, a menudo consistente y no costante, genera una presión discontinua en las estructuras urbanas lo que induce o bien a un sobredimensionado de las infraestructuras o bien a su cíclico colapso. Por otra parte la fruición intensiva por parte de los turistas de zonas específicas de las ciudad puede generar conflictos en el uso del espacio público por la incompatibilidad de funciones: esto puede llegar a derivar en una transformación estructural del sector comercial, que va respondiendo a las necesidades de los turistas, que resultan ser usuarios más interesantes por su capacidad adquisitiva y sus patrones

de comportamiento. Esto obviamente puede afectar gravemente a la calidad de la vida de los habitantes de las zonas turísticas.

En cuanto a las cuestiones relativas al medio ambiente, el uso turístico intensivo de la ciudad puede generar problemas en el consumo de recursos como agua y energía, o en la producción de impactos, como los ligados a la producción de residuos, polución y ruido. Estos impactos se deben a dos factores básicos: al aumento de los usuarios urbanos y posibles diferencias en los patrones de uso de la ciudad y los recursos.

A nivel de trama urbana, en cambio, podemos considerar sobre todo el riesgo de una periódica congestión del espacio público y una tendencia al uso comercial del mismo en las zonas más visitadas.

En relación al tema arquitectónico y urbanístico se encuentra otra vez una ambivalencia del fenómeno turístico que por un lado puede generar estímulos y recursos para la recuperación urbana, por otro puede inducir a una transformación física o funcional de los edificios de interés patrimonial produciendo su progresiva degradación.

Si valoramos por último los efectos a escala territorial otra vez se encuentran riesgos y oportunidades. Por una parte la dinamización económica de la ciudad puede extender sus beneficios al territorio ayudando al desarrollo, por otra la macrocefalia funcional de la ciudad en relación al territorio en momento de máxima afluencia puede inducir la necesidad de infraestructuras adicionales, no siempre compatibles con el entorno ni justificadas si se analiza su uso a lo largo del año.

A partir de lo expuesto hasta ahora podemos identificar algunas temáticas fundamentales a considerar para valorar de forma completa la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística, como la tasa de dependencia económica del sector turístico, la estacionalidad del empleo, el nivel de presión sobre el patrimonio y su nivel de conservación, la presencia de conflictos de uso y la modificación de la estructura comercial a nivel de barrios, la saturación del espacio urbano, el consumo de recursos y

la producción de impactos ligados a la población turística, la saturación de infraestructuras territoriales y sistemas de transporte.

Desde el punto de vista de la organización del sistema de medida y de la selección de los indicadores podemos apuntar algunas pautas básicas:

- evaluar los fenómenos ligados a la presión turística haciendo referencia al territorio directamente involucrado en la función turística, para un análisis más preciso;
- evaluar el fenómeno turístico en el tiempo, para entender las tendencias y eventuales procesos de congestión en acto;
- evaluar los efectos del planeamiento y de las políticas en las zonas turísticas.

CATEGORIA	OPORTUNIDADES	RIESGOS	ESCALA
IMPACTOS ECONÓMICOS	Necesidad de infraestructuras		REGIONAL
	Potenciación Actividades Turísticas	Monocultura turística	REGIONAL
	Potenciación de los servicios de segun nivel	Sobredimensionamientos de servicios turísticos. Excesiva especialización funcional.	REGIONAL
	Dinamización oferta de trabajo	Estacionalidad empleo	REGIONAL
	Dinamización economía local y regional	Inflación en los precios de los bienes	REGIONAL / MUNICIPAL
IMPACTOS CULTURALES	Revalorización patrimonio	Banalización de la cultura local	MUNICIPAL
	Revitalización cultural		MUNICIPAL
	Rehabilitación Patrimonio	Excesiva presión sobre el patrimonio	INFRAMUNICIPAL
IMPACTOS FUNCIONALES	Creación de la masa crítica para la mejora del nivel de los servicios ofrecidos	Saturación	MUNICIPAL
		Aumento tráfico	INFRAMUNICIPAL
	Fomento a la diversidad de usos y a la introducción de nuevas funciones	Conflictos de uso	INFRAMUNICIPAL
		Cambio en los comercios	INFRAMUNICIPAL

CATEGORIA	OPORTUNIDADES	RIESGOS	ESCALA
IMPACTOS NATURALES	Disponibilidad de recursos para el cuidado del medioambiente	Contaminación	GLOBAL
		Ruido	MUNICIPAL
	Fomento a la protección del medio ambiente como elemento de calidad del destino turístico	Producción de residuos excesivo	MUNICIPAL
		Consumo excesivo de agua	MUNICIPAL
IMPACTOS EN LA TRAMA URBANA	Revitalización de áreas abandonadas por los residentes	Consumo excesivo de energía	MUNICIPAL /GLOBAL
		Congestión ciudad	MUNICIPAL
IMPACTOS URBANÍSTICOS Y ARQUITECTÓNICOS	Rehabilitación edificios antiguos	Uso comercial del espacio público	MUNICIPAL
		Sustitución de edificios antiguos y pérdida de coherencia urbanística	INFRAMUNICIPAL
IMPACTOS SOBRE EL ENTORNO	Disponibilidad de recursos para realizar infraestructuras necesarias para el territorio.	Infraestructuras sobredimensionadas en relación a los habitantes	MUNICIPAL
		Tráfico	MUNICIPAL-REGIONAL

4.3. Una reclasificación de los impactos

Hemos visto como las transformaciones urbanas ligadas al fenómeno turístico son complejas. Si por un lado alguna clasificación y sistematización se hace necesaria, por otro estos intentos a menudo acaban introduciendo simplificaciones que poco ayudan a la comprensión del fenómeno.

Reflexionando sobre las problemáticas tratadas anteriormente podríamos decir que en la relación entre desarrollo urbano de una ciudad histórica y turismo se pueden producir tres tipos de impactos negativos:

- impactos ligados a la tipología de turismo
- impactos ligados a la actuación pública
- impactos ligados a la capacidad de acogida de la ciudad

Los primeros dos tipos de impactos se pueden relacionar con las tipologías de ciudad ya mencionadas, mientras el último puede ayudar en la estimación el “nivel de erosión” de la ciudad misma.

La tipología de turismo

La primera categoría de problemas hace referencia a todas las disfunciones urbanas ligadas a la presencia de turistas. Es necesario en este caso reflexionar sobre porque la población turística genera impactos diferentes de la local y como esto se puede controlar.

Si pensamos en lo que puede distinguir un turista de un ciudadano (tomando por ciudadano un modelo estándar de habitante que reside en la ciudad de forma estable y continuada) podríamos identificar las siguientes características:

- un turista utiliza el territorio de forma discontinua, tanto en relación al tiempo como en relación al espacio.
- un turista desarrolla actividades específicas, que un ciudadano normalmente no haría
- un turista puede ser un competidor más fuerte que un ciudadano en relación a ciertos servicios urbanos, lo que puede inducir en el mercado dinámicas ajenas a los intereses de los habitantes estables.

De esto se generan pues algunas problemáticas como:

- desequilibrio en el uso del territorio, con un problema periódico de congestión en puntos determinados
- Presencia de actividades e infraestructuras usadas en algunos momentos de la vida urbana, y abandonadas el resto del año.
- Modificación del mercado para ajustarse a las demandas de los turistas, normalmente caracterizados por un poder adquisitivo más alto, en detrimento de los intereses de los habitantes

Muchos de estos fenómenos no se pueden controlar de forma directa, ya que se generan de forma espontánea. En relación a estos tipos de cuestiones la Administración Pública puede:

- Inducir un uso diferente de la ciudad mediante un proyecto atento del espacio público y una colocación estratégica de las infraestructuras y de los servicios.
- Gestionar el uso de las infraestructuras específicas buscando la flexibilidad y evitando los “distritos temáticos”
- Monitorizar los fenómenos de mercado, buscando mecanismos de regulación de las transformaciones inducidas por éste.
- Sensibilizar la población para que respondan al fenómeno turístico de forma consciente y en interés de la comunidad

- Promocionar la ciudad de forma tal para inducir un tipo de turismo menos “agresivo” y buscar la complicidad de las otras administraciones que actúan en la región turística funcional.
- Establecer mecanismos de regulación de los flujo turísticos.

La actuación de la Administración Pública

En otros casos los problemas y desequilibrios en la ciudad no se deben tanto a la presencia de la población turística o a la escasez de recursos de la ciudad, sino a una política demasiado monotemática de la misma Administración.

Sobre todo en casos de fragilidad económica de base, el turismo puede aparecer para ciertos territorios como una salida relativamente fácil y rápida para superar problemas económicos. Es así que la Administración Pública puede correr el peligro de sobreactuar en apoyo al desarrollo turístico, concentrando demasiado sus esfuerzos hacia la sola finalidad de este tipo de actividades.

Los mayores peligros de esta actitud pueden ser:

- el incentivo a un desarrollo monosectorial, lo que crea una estructura económica frágil
- El empobrecimiento de la vida urbana, que acaba desarrollándose en función de “ojos externos” y pierde su autenticidad
- La banalización de la cultura local, que es considerada como “producto”, se simplifica para facilitar su “consumo”
- La comercialización del espacio público, que se configura como espacio marcadamente comercial por la falta de otras actividades que le confieran complejidad y multidimensionalidad
- El rápido envejecimiento del destino.

En estos casos la Administración Pública tiene que actuar antes de todo de forma “reflexiva”, controlando y monitorizando los efectos de sus actuaciones y buscando ejes de intervención estratégicos que puedan garantizar un desarrollo equilibrado en medio y largo plazo.

La capacidad de acogida de la ciudad

Otra tipología de problemas es en cambio la que se liga a la capacidad de acogida de la ciudad. En estos casos el problema no es tanto debido a la presencia de una población específica como la turística, sino la simple presencia de población. En estos casos el problema clave es la excesiva presión humana –periódica o estable- en relación a los recursos de los que dispone la ciudad. En estos casos normalmente los problemas principales son:

- La congestión del tráfico y, a veces, la consecuente contaminación del aire
- El abastecimiento de agua
- La gestión de los residuos
- El consumo de energía
- El acceso a servicios urbanos específicos

En presencia de este tipo de problemática la Administración Pública está llamada a una acción directa y activa dirigida a la:

- Ampliación de la capacidad de acogida mediante el reajuste de las infraestructuras
- Búsqueda de sistemas de limitación de la presión humana, mediante la aplicación de estrategias de reequilibrio de flujos o la limitación de número de éstos, estableciendo humbrales o máximos.

En el caso de recurrir a la primera estrategia, si la presión excesiva es marcadamente estacional, se pone el problema del mantenimiento de infraestructuras sobredimensionadas y de la búsqueda de sistemas de financiación de los sobrecostes inducidos con parte de los ingresos debidos al turismo.

La relación entre temas

Es evidente que tampoco en este caso podemos pensar que las políticas y los problemas de una ciudad histórico-turística se puedan reconducir estrictamente a una sola de estas tipologías y que las dinámicas mencionadas se generen de forma autónoma.

De todas maneras este tipo de análisis puede ayudar a la identificación de las prioridades y guiar en la elección de las políticas más adecuadas para el control de los impactos y para conseguir que las oportunidades ofrecidas por el turismo no se vuelvan en contra de la ciudad y de su ciudadanía.

4.3.1. Impactos y territorio: la dimensión espacial

Ya hemos visto en el capítulo anterior como en muchos casos los sistemas de indicadores que interesan al espacio urbano tratan la ciudad como un conjunto homogéneo amorfo, donde el espacio solo tiene función de contenedor de personas y actividades: estas últimas constituyen el corazón del análisis y determinan por sí solas el estado de la ciudad.

Quien estudia las dinámicas urbanas y su funcionamiento, en cambio, sabe bien que la organización espacial de una ciudad, en parte dada por el contexto medioambiental y la evolución histórica y en parte planeada en la actualidad, es un elemento determinante en las problemáticas que se generan a nivel urbano y en la búsqueda de las soluciones. Algunas consideraciones pueden ayudar a entender la centralidad de este tema:

- Hay fenómenos importantes que solo gravan sobre parte de la ciudad: su impacto diluido en la area urbana intera puede ser superable, pero no lo es a nivel local.
- La ciudad tiene conformaciones físicas diversas, lo que implica que el mismo fenómeno tenga impactos muy diversos.
- Los habitantes de la ciudad también tienen características socio-demográficas diferentes, lo que genera en la ciudad respuestas muy diversas a los mismos estímulos.
- La posición relativa de los elementos atractores y de las funciones genera patrones de movilidad y de uso del espacio público muy diversos: la centralidad o perifericidad funcional de una zona de la ciudad está muy ligada a estos tipos de análisis.

Estas breves consideraciones ya nos ayudan a centrar el problema y entender cuales son los objetivos del análisis espacial. Identificamos ahora los pasos fundamentales para este tipo de estudio de la ciudad:

- Localización de las atracciones turísticas diurnas y nocturnas de todo tipo (funciones turísticas primarias)⁸².
- Localización de las estructuras para el alojamiento y los servicios de soporte al turismo (funciones turísticas secundarias).
- Identificación de los recorridos de los transportes turísticos específicos.
- Identificación de los fenómenos en los que la dimensión espacial tiene relevancia.
- Identificación de las áreas interesadas por cada fenómeno.
- Análisis de la estructura de cada zona y posible división en subzonas debido a la estructura urbana.
- Análisis de la caracterización socio-demográfica de cada zona y posible división en subzonas debido a significativas diferencias en el perfil de la población media.
- Identificación de los patrones de movilidad interna atracciones-alojamiento.
-

Este tipo de análisis se puede llevar a cabo de muchas maneras: en este caso se considera que la creación de un SIG inicial que proporcione una lectura sintética y completa de la estructura urbana y de la articulación de funciones sea un paso muy importante.

⁸² Ashworth y Tunbridge (1990) definen como funciones turísticas primarias las atracciones turísticas que constituyen la motivación del viaje del turista, y funciones secundarias las de soporte a la visita del turista, como restauración, hostelería y comercios.

4.4. Ciudades histórico-turísticas: el papel de la estructura física de la ciudad

El análisis de las tipologías de impactos del turismo en una ciudad histórico-turística nos puede dar unas primeras indicaciones sobre la amplitud y variedad de los problemas que se pueden generar a raíz de un desarrollo turístico mal dirigido o no dirigido.

Por otro lado este tipo de clasificación nos podría hacer pensar en fenómenos desligados y autónomos, lo que podría dar pie a un error de segmentación del problema. Los impactos de diferentes tipos se ligan y relacionan entre sí en dinámicas complejas: no necesariamente, pues, un impacto de tipo económico se tenga que gestionar únicamente con medidas económicas.

Vamos a ver a continuación algunos prototipos de ciudad generados por el enlace de los diferentes fenómenos mencionados anteriormente.

Estas categorías se diferencian al cruzarse aspectos diferentes, éstos son:

- la morfología de la ciudad y su crecimiento en la historia
- las tipologías de turismo que caracterizan la ciudad y su organización física
- la organización física y funcional de la comunidad anfitriona en relación a los espacios turísticos.

Podemos antes de todo distinguir dos grupos básicos de ciudades histórico-turísticas:

- **ciudades diferenciadas**, en las cuales se ha ido formando un distrito básicamente turístico y otro destinado a satisfacer las necesidades de los habitantes estables, perfectamente separados.

- **ciudades indiferenciadas**, en las cuales espacios turísticos y espacios dedicados a la vida cotidiana de los habitantes permanentes están físicamente mezclados

Entre ambas categorías se pueden generar muchas variedades y diferencias, que se articulan en un continuum de tipologías, que pueden variar con el paso del tiempo, y también cíclicamente, a lo largo del año.

Entre las ciudades diferenciadas podemos encontrar dos tipos extremos: la “**ciudad bipolar**”, donde la parte turística y la urbana permanente funcionan de forma casi independiente, con pocos puntos de contacto, y tienen cada una cierta autosuficiencia; y la “**ciudad escaparate**”, en la que la actividad turística prevale y la zona urbana acaba funcionando como una “trastienda” para la zona turística. Las ciudades que pertenecen a este grupo obviamente presentarán rasgos mixtos, un poco de una y un poco de la otra y muy fácilmente serán en parte bipolares y en parte escaparate, y probablemente en el tiempo habrá una variación hacia un extremo o hacia el otro.

Podemos identificar los elementos fundamentales de diferenciación en este continuum, para ayudarnos en la distinción y para tener pistas a la hora de monitorizar los cambios en la ciudad.

Antes de todo podemos considerar **la comercialización del espacio urbano y de sus funciones**. Esta característica, que en la *ciudad bipolar* se limita a la zona turística, en la *ciudad escaparate* se extiende a buena parte de la ciudad, buscando la aplicación de una “marca” y la recalificación del espacio público para usos de los turistas más que del ciudadano. Un buen ejemplo de este tipo de espacio pueden ser las Ramblas de Barcelona, que en algunos momentos del año decoran su cara turística, se llenan de atracciones ficticias y comercios específicos para conquistar la atención de los visitantes.

Otra característica fundamental es la **autosuficiencia de la ciudad cotidiana**: si en la *ciudad bipolar* esta tiene estructura y funciones autónomas y produce una economía

desligada del turismo, en la ciudad escaparate se produce una tendencia creciente a espacios urbanos residuales y actividades satélites del turismo. En este caso tanto la autosuficiencia económica como la calidad del espacio urbano pueden caracterizar este continuum. Interesante en este sentido es el caso de Las Vegas, donde la ciudad de los turistas, dedicada al ocio, y la de los habitantes permanentes, mayoritariamente ocupados en empresas ligadas a las altas tecnologías, casi no se solapan y viven de ritmos y vidas completamente autónomas.

También es importante valorar el nivel de **interacción entre habitantes permanentes y turistas**: si en la ciudad bipolar estos pueden tener itinerarios y recorridos del todo autónomos y comparten espacios muy reducidos, en el otro caso la extensión de la ciudad turística hace imposible para ciudadanos y turistas no cruzar sus caminos. En la ciudad escaparate el problema en esta interacción es la soberanía de los intereses y de las necesidades de los turistas ante las de los anfitriones.

Entre las ciudades indiferenciadas podemos indicar como paradigmáticas la “**ciudad policéntrica**”, donde las atracciones turísticas se colocan de forma puntual en algunos nudos de la ciudad y, alrededor de ellas se aglutinan las actividades turísticas; y la “**ciudad resort**”, en la que toda la ciudad básicamente vive en función de los turistas y los habitantes permanentes se diluyen en la trama urbana, constituyendo una minoría, numérica o económica, y que queda abandonada y vacía al finalizar la temporada turística. Esta categoría de ciudades también se compone por un continuum de ciudades reales que siempre tienen algo de los dos modelos. Aún así en este caso también hay algunos aspectos que nos permiten valorar la cercanía de una específica ciudad a un extremo o al otro del continuum.

Un primer parámetro de gran relevancia es la **consistencia de la economía no turística**: cuanto más fuerte es la tendencia al monocultivo turístico, cuando más la ciudad se transforma en *ciudad resort* y al finalizar la temporada turística se vacía de habitantes y actividades. La presencia de actividades económicas complementarias, en cambio, garantiza la vida de la ciudad a lo largo de todo el año.

Otro elemento indicativo es la **contracción y dilatación de la población a lo largo del año**, ya que una de las características más marcadas de la *ciudad resort* es el fenómeno del despoblamiento en temporada baja, mientras en las *ciudad policentrica* la variación de población turística a lo largo del año no afecta de manera significativa a la estructura demográfica de la ciudad.

Otro indicador significativo es la **discontinuidad existente entre las atracciones turísticas**: la ciudad resort tiende a ser un continuum de actividades turísticas o de soporte al turismo, mientras en la ciudad policentrica a estas funciones se mezclan las típicamente urbanas.

Vamos a ver ahora con más detalle las características de estas tipologías de ciudad y sus implicaciones sobre la sostenibilidad.

4.4.1. Ciudades diferenciadas

Como hemos dicho, en estas ciudades, tanto por cuestiones físicas y de crecimiento histórico de la ciudad como por las mismas características del fenómeno turístico y por las políticas que se han emprendido a lo largo de los años, hay dos partes claramente identificables:

La ciudad turística, que normalmente coincide con toda o parte de la ciudad histórica, y la ciudad de los habitantes, donde se desarrollan las funciones típicamente urbanas.

Esta gran familia de ciudades puede tener grandes diferencias.

Antes de todo hay que valorar la autosuficiencia de las dos ciudades: las dos partes pueden funcionar de forma autónoma, o bien una puede tener un comportamiento parásito en relación a la otra.

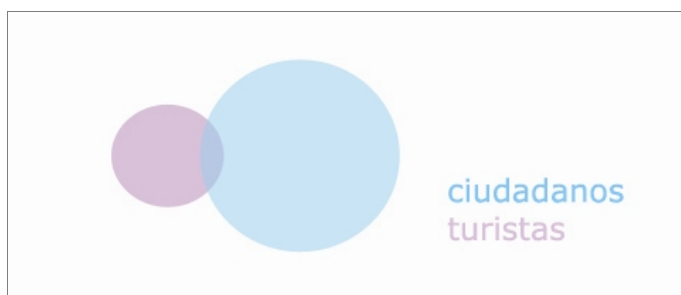
Por otro lado hay la cuestión de los espacios compartidos, o sea si hay una franja común donde se diluye esta segregación o si bien se ha ido produciendo un filtro que hace que cada población se quede en “su ciudad” sin tener ni motivo ni interés en ir a la otra. Estos espacios compartidos, además, pueden constituir un interesante germen de interacción entre las poblaciones o bien constituir un espacio conflictivo.

Otro tema es la estacionalidad. Cuanto más la actividad turística es discontinua más la “ciudad turística” se puede quedar vacía y sin uso en las temporadas bajas, lo que puede dejar espacio para usos conflictivos e indeseados, y hacer que esta parte de la ciudad se convierta estacionalmente en una periferia.

En todo caso en estas ciudades al valorar los impactos turísticos hay que hacer referencia al espacio real de uso por parte de los turistas: un análisis referido a valores promedios de la ciudad podría diluir los efectos y ocultar problemas de congestión y sobrepresión, reales pero muy concentrados.

La “Ciudad Bipolar”

La “ciudad bipolar” es básicamente una ciudad desequilibrada. En ella se produce una especialización funcional que estructura una “doble vida urbana”: por un lado la ciudad turística, marcadamente especializada en funciones turísticas, y por otro la ciudad de los habitantes permanentes, que se desarrolla de forma paralela y autónoma. En ciudades históricas el centro turístico acaba casi siempre coincidiendo con el casco antiguo.



En estos casos se generan fuertes desequilibrios en la distribución de funciones, lo que implica una más o menos rápida expulsión de los habitantes del centro turístico de la ciudad. Las funcionalidades urbanas no se ven excesivamente afectadas, porque estas ciudades mantienen una masa crítica suficiente para su desarrollo paralelo, aunque en muchos casos la “expropiación” a los ciudadanos de parte de su ciudad, normalmente la más significativa en términos de centralidad urbana, densidad cultural e identidad, puede generar desafección en los ciudadanos y generar una pérdida de calidad de la vida urbana.

El centro turístico, además, siendo tan especializado y tan poco vivido por los habitantes permanentes va perdiendo buena parte de su encanto, perdiendo la posibilidad de competir para un turismo de calidad, cada vez más atento a la autenticidad del destino.

Por otro lado, en casos de economía frágil, la “contra-ciudad histórica” puede acabar viviendo en función del centro turístico, como una especie de periferia funcional del casco antiguo.

El espacio turístico en estos casos tiende al monocultivo turístico: la mayoría de casos, la población inicialmente residente en esta parte de ciudad acaba siendo expulsada por la alteración del mercado inmobiliario y de los comercios y por conflictos de usos del espacio público con los turistas. Esto pone en peligro la autenticidad y el interés del casco antiguo: la falta de vida cotidiana real en estos barrios hace que parte del encanto típico de los cascos antiguos desaparezca, o se reconstruya de forma artificial. Por otro lado, en los casos en los que el patrimonio situado en la zona turística

sea reconocido por los habitantes permanentes como bien identitario, su desapropiación resulta muy agresiva.

En una *ciudad bipolar*, la parte vivida por los habitantes, la “ciudad cotidiana” tiene riqueza y equilibrio en sí y funciona de forma casi autónoma. Aquí se desarrollan las otras actividades que caracterizan la ciudad y se desempeñan las funciones urbanas. Esta parte de ciudad normalmente no se ve afectada por la alteración del mercado y del comercio ligada a las actividades turísticas, lo que limita el fenómeno de la expulsión a la parte marcadamente turística. Lo que puede variar mucho, en cambio, es la calidad urbana: según las políticas llevadas a cabo por las administraciones, las inversiones en mejora urbana pueden concentrarse en la zona turística, dejando de lado el resto de la ciudad.

El espacio de interacción en estas ciudades desempeña un papel clave. Bien gestionado puede ser la ocasión del encuentro entre poblaciones turísticas y permanentes y producir dinámicas interesantes. En caso contrario se vuelve un lugar de conflictos para el uso del espacio y de las actividades. En muchos casos estos espacios acaban siendo sujetos a gran presión, lo que además puede poner en peligro su conservación.

Una vez consideradas estas partes urbanas, una cuestión fundamental para valorar una *ciudad bipolar* es el nivel de “permeabilidad” de cada parte de ciudad a las poblaciones que suelen habitar la otra. Es decir, hasta que punto los turistas, aunque sea de forma ocasional, visitan y usan la ciudad “cotidiana” y, al revés, cuando los habitantes permanentes pueden disfrutar del casco antiguo: cuanto más marcada la segregación más desequilibrios habrá en la ciudad y más compleja su gestión.

Otro tema importante es la estacionalidad. Si el flujo turístico es continuo, de alguna manera la doble funcionalidad de la ciudad tiene cierto equilibrio; si, en cambio, el turismo es muy estacional, la parte turística de la ciudad puede quedar vacía y sin contenido en los otros meses. En este segundo caso es importante ver si todavía los habitantes pueden reapropiarse, aunque sea estacionalmente, de esta zona y volver a

integrarla en la ciudad o si bien las transformaciones han sido tan profundas que, una vez liberada de los turistas, la ciudad turística se vuelve periferia.

Una última cuestión a tener en cuenta es la de las tipologías de turismo: como hemos visto una ciudad histórico-turística puede atraer turistas de tipologías muy diversas, lo que conlleva a costumbres e impactos diferentes. Una clave de análisis es entender cuales turistas llegan a la ciudad turística *bipolar*, porque esto puede influenciar mucho la segregación de espacios y la generación de conflictos en las zonas de interacción.

La insostenibilidad de una *ciudad bipolar*

La cuestión ahora es intentar valorar las fragilidades de este tipo de ciudad y las posibles dinámicas insostenibles que en ella se puedan generar.

En este caso la segregación en principio no tiene porqué afectar a la funcionalidad de la “ciudad cotidiana”, ya que ésta, con sus funciones y sus habitantes desenvuelve sus actividades de forma bastante autónoma en relación a la parte turística.

Las cuestiones críticas son dos:

- El funcionamiento y las transformaciones en la zona turística, y el papel que ésta tiene en el equilibrio urbano
- Las dinámicas en las zonas compartidas

Por un lado, de hecho, tenemos una parte de ciudad destinada al monocultivo turístico que puede acabar siendo un parásito para la ciudad entera. A los grandes consumos de recursos y a la generación de impactos pueden conseguir beneficios muy localizados que no compensan, a nivel colectivo los impactos. Además, las inversiones necesarias para la gestión y el mantenimiento de esta zona pueden consumir los recursos públicos, reduciendo el margen para la mejora de la ciudad entera. Desde el

punto de vista del patrimonio se puede producir una banalización de su significado, que puede empobrecer la vida cultural y la misma raíz identitaria de la población estable; este proceso acaba degenerando también el patrimonio mismo, que se convierte en un simulacro, atrayendo tipologías turísticas cada vez menos atentas e interesadas y, consecuentemente, más impactantes.

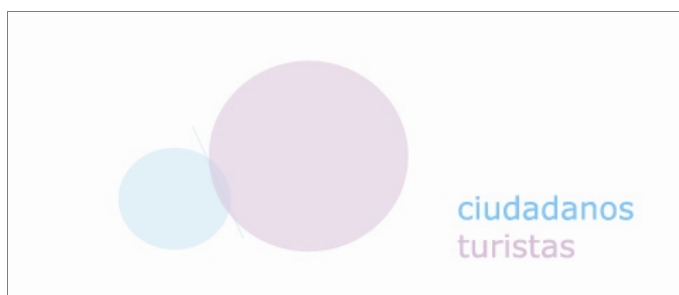
Por otro lado hay el tema de las zonas compartidas. Si sabemos que la interacción entre anfitriones y huéspedes puede enriquecer muchísimo la experiencia turística y a la vez reducir el impacto negativo de esta actividad, también es verdad que las diferencias de todo tipo que existen entre ciudadanos permanentes y turistas hace que esta convivencia no sea fácil. En estos tipos de ciudad las zonas compartidas suelen ser la parte del casco antiguo en la que más la población estable se reconoce y donde, a veces, se concentran algunas funciones públicas de relieve. Se cruzan aquí ritmos de vida, intereses, mercados y necesidades muy diferentes, lo que hace que estas zonas puedan convertirse en zonas de conflictos, sobretodo desde el punto de vista de los habitantes. Además la doble presión de ciudadanos permanentes y turistas puede exceder la capacidad de acogida de estas partes de la ciudad, generando congestión y desgaste del patrimonio.

Los puntos de atención para el desarrollo sostenible de una *ciudad bipolar* serían pues:

- mantener la diversidad de actividades económicas
- controlar el nivel de calidad urbana de la ciudad cotidiana
- re-colonizar en parte la ciudad turística buscando actividades complementarias y garantizando su vida a lo largo de todo el año
- promover programas de fortalecimiento de la vida cultural, velando sobre el riesgo de banalización del patrimonio y de la memoria
- promover ocasiones de encuentro entre ciudadanos permanentes y turistas, gestionando los posibles conflictos de uso

La “Ciudad Escaparate”

La “Ciudad Escaparate” es una ciudad que construye su imagen y la comercializa como un producto. En este tipo de ciudades el turismo constituye el centro de la economía y la mayoría de las actividades, de una forma u otra, se relacionan con el turismo, sea directamente ofreciendo servicios para el turismo, sea ajustando los servicios urbanos al perfil y a las necesidades de las poblaciones transeúntes, pero toda la vida urbana se organiza y genera de forma tal de construir y confirmar las características que denotan la “marca” de la ciudad.



La ciudad se vuelve producto y se vende a turistas y visitantes en todas sus partes. En esta ciudad los habitantes constituyen los actores y están llamados a actuar de forma coherente con la imagen de la ciudad.

Es ésta una especie de parque temático urbano, que se entrega a las necesidades de la imagen de mercado, se ponen en segundo término las necesidades de los habitantes así como la protección y consolidación de la cultura local. En estas ciudades la parte de ciudad no dedicada al turismo acaba volviéndose un espacio residual, una “trastienda”.

La ciudad turística en este caso parece extensa, tanto que el turista tiene la sensación de que la ciudad solo sea lo que él visita. A diferencia de los cascos antiguos de la *ciudad bipolar*, en este caso esta parte de ciudad parece ofrecer todo, servicios de todo tipo, actividades muy diversas, pero la inmensa mayoría de estas actividades están directa o indirectamente enfocadas a los turistas, intentando subrayar la marca de la ciudad. Es este el simulacro de una ciudad “de verdad”, donde se hace de todo, pero todo está pensado para que sea bien visto y se pueda vender. En esta *ciudad escaparate* hay turistas de tipos muy diferentes, ya que los servicios ofrecidos son muy diversificados, y suele haber un flujo de turistas no demasiado estacional. En estas ciudades es bonito vivir una semana, y es un lujo vivir todo el año. Normalmente el mercado inmobiliario se altera, así como el comercio y los servicios de restauración, ofreciendo un buen servicio a los turistas y siendo casi inaccesibles para los habitantes permanentes.

La cuestión es pues: ¿donde viven los habitantes permanentes?

Para eso hay la “trastienda”, una parte de ciudad poco visible, donde viven los que trabajan en la ciudad turística. Esta parte de ciudad suele tener una baja calidad urbana, pero aquí el mercado inmobiliario y el comercio todavía consienten la vida de la franja medio-baja de los habitantes permanentes. Esta es una ciudad invisible, pero básica para el funcionamiento de las actividades turísticas de todo tipo.

En este caso los espacios de interacción entre las dos partes casi no existen y la permeabilidad hacia la trastienda nula. Los conflictos de usos entre turistas y habitantes son muy pocos, ya que en la ciudad turística dominan lo primeros, y en la trastienda solo hay anfitriones. A lo mejor pueden haber problemas de conflictos de uso entre los mismos turistas, debido a la sobrecarga, pero se trata de problemas normalmente manejables.

El verdadero conflicto está entre habitantes y fuerzas del mercado. En estas ciudades el interés está en aprovechar la marca y extender cada vez más la “tienda”. Administración Pública e inversores juntos muy a menudo emprenden acciones dirigidas

a la reforma de barrios en malas condiciones, para añadir un trozo más a la ciudad turística, quitándolo de la “otra ciudad”: sin políticas específicas y fuertes esto conlleva una progresiva expulsión de los habitantes permanentes, en la desaparición de comercios de proximidad que no sean de lujo, en la aparición de hoteles y apartamentos de alquiler allí donde antes había casas.

La insostenibilidad de una *ciudad escaparate*

¿Cuales son pues las fragilidades de este modelo?

Antes de todo podemos indicar un problema de autenticidad y de memoria. Al someterse a las necesidades del mercado turístico lleva casi inevitablemente a una simplificación y comercialización de la memoria y de la cultura. La transformación de la ciudad en producto turístico genera la necesidad de crear una marca, lo que requiere la simplificación de la identidad cultural de la ciudad. Lo que se cuenta y se vende es una parodia de la ciudad, una historia simplificada y reconstruida para que sea interesante y atractiva a ojos de un turista, sin demasiado interés por los matices. Este empobrecimiento puede llevar a una pérdida de las raíces de la comunidad anfitriona, que acaba reconociéndose en ese cuento simplificado.

Por otro lado, a nivel más material, los nudos de la *ciudad escaparate* son dos:

- la equidad
- el consumo de recursos

De hecho los que más resienten la transformación de una ciudad tradicional en *ciudad escaparate* son las clases medio-bajas: éstas son las personas que tienen difícil acceso a los bienes primarios, que no encuentran pisos asequibles, que viven en barrios con pocos servicios y de baja calidad. En estas ciudades el umbral de “pobreza” es más elevado que en otras, ya que en la mayor parte de la ciudad todo es muy caro, porque

todo está pensado para los turistas, que suelen tener un nivel adquisitivo medio alto y que en los días de vacaciones suelen tener una propensión al gasto diferente de la que tendrían en su casa. Por eso quien puede vivir de forma estable en la ciudad turística es una parte de la población local, los más ricos, mientras los demás quedan relegados en las trastiendas de la ciudad.

Por otro lado el hecho que buena parte de la ciudad tenga como usuario principal los turistas hace que el consumo de recursos y la generación de impactos suba de forma significativa. ¿Cuántos turistas en sus vacaciones están dispuestos a diferenciar los residuos? ¿Cuántos se plantean el problema del ahorro de agua o energía? ¿Cuántos están dispuestos a utilizar un medio de transporte público si este no tiene un nivel de servicio muy elevado?

Es muy fácil, pues, que estas ciudades se conviertan en parásitos para el territorio, consumiendo muchos recursos, generando muchos impactos y poca riqueza.

Los temas básicos aquí son pues:

- La reconstrucción de la memoria y de la autenticidad en la construcción de la imagen de la ciudad.
- La actuación de políticas dirigidas a evitar la expulsión de los habitantes y a garantizar la posibilidad de utilizar toda la ciudad por la parte más amplia posible de población.
- El control de los impactos y del consumo de recursos, tanto sensibilizando los turistas como las actividades ligadas a ellos
- El control de la generación de riqueza, intentando que los ingresos ligados al turismo no se concentren en pocas manos, sino que generen bienestar difuso.
- El fortalecimiento de otros sectores económicos para compensar el desequilibrio y dismuir la fragilidad económica
- La actuación de intervenciones en la “trastienda” para aumentar la calidad urbana sin que esto implique un excesivo aumento del coste de la vida.

4.4.2. Ciudades indiferenciadas

Las ciudades histórico-turísticas indiferenciadas son ciudades en las que la estructura de la ciudad y la tipología de turismo hacen que los visitantes vayan recorriendo la gran parte de la ciudad, buscando algunos puntos y lugares de especial interés.

En estos casos el fenómeno turístico no se puede aislar, lo que hace imposible su gestión de forma separada respecto a las otras dinámicas urbanas: el turismo es aquí una cuestión que involucra inevitablemente toda la ciudad.

Uno de los discriminantes en estos casos es el tema de la presión turística: una organización que puede ser del todo eficiente para una determinada cantidad de turistas, puede llegar a colapsar si esta cantidad aumenta demasiado.

Otra cuestión fundamental es la estructura económica: si la ciudad se basa en una economía diferenciada este tipo de turismo puede ofrecer algunas oportunidades de más sin ser demasiado dañino, mientras si este sector acaba siendo fundamental estas ciudades se tienen que someter totalmente a las lógicas turísticas.

También es importante valorar la presión humana de partida: si la ciudad tiene una densidad medio-baja el hecho de que se añada una población flotante como la turística no genera problemas, en cambio se pueden producir en el caso de ciudades con una presión humana muy elevada ya de partida.

También es interesante saber, en estos casos, que nivel de interacción existe entre turistas y habitantes permanentes, ya que esta difusión del fenómeno puede multiplicar las ocasiones para una positiva interacción, pero también aumentar los puntos de conflicto.

La “Ciudad policéntrica”

El primer modelo para este grupo puede ser la “ciudad policéntrica”. Esta es una ciudad medio grande, con economía diferenciada en la que las atracciones turísticas ligadas al patrimonio se encuentran en diversas partes de la ciudad, constituyendo así los nudos de una red. Los visitantes, pues, articulan su visita en varias zonas de la ciudad, que se extienden a toda la ciudad. Los turistas, pues, también se colocan en varias partes de la ciudad, encontrando alojamiento o saliendo a cenar en barrios diferentes, según sus inclinaciones.



Los servicios específicos para turistas en este caso se concentran alrededor de las principales atracciones, en varios puntos de la ciudad, y se mezclan con las actividades más propias de la vida urbana. También la alteración del comercio, se produce y se localiza muy cerca de los puntos de mayor interés turístico.

La insostenibilidad de una *ciudad policéntrica*

En principio la *ciudad policéntrica* es un modelo bastante equilibrado y se podría decir, en general, que los problemas de sostenibilidad que pueda tener no van a depender demasiado de la actividad turística.

Aún así, hay algunas cuestiones que pueden ser críticas.

Primero de todo hay que valorar la presión humana total y la presión turística específica en los sitios de interés: de hecho si la actividad turística diluida en toda la ciudad puede ser la forma menos impactante de turismo, si este flujo de turistas se hace muy consistente y si la densidad urbana es ya elevada los problemas de congestión y de sobrecarga de los espacios públicos pueden ser graves.

Por otra parte hay que tener en cuenta el sistema de movilidad y la calidad de los espacios públicos. Si el modelo turístico implica la necesidad de moverse de un lado a otro de la ciudad para visitar los puntos de interés, es importante que existan ejes adecuados a la movilidad peatonal y sistemas de movilidad pública eficientes, para minimizar la necesidad de recurrir al transporte privado. También hay que tener en cuenta que la ausencia de una parte extensa exclusivamente dedicada al turismo no impide que localmente se generen alteraciones de los comercios y del mercado inmobiliario, con fenómenos de expulsión asociados.

Las cuestiones fundamentales a considerar a la hora de gestionar una ciudad de este tipo serían pues:

El control de la presión turística y de la presión humana

- La estructuración de una red de movilidad peatonal adecuada para los habitantes permanentes y para los turistas
- La creación de un sistema de transporte público eficaz y fácil de entender para conectar los nudos turísticos.
- El control de las modificaciones en las zonas alrededor de los mayores atractivos turísticos.

La “Ciudad Resort”

La “Ciudad Resort” es una ciudad que vive en función del turismo, en un régimen de monocultivo económico: esta ciudad “abre y cierra” siguiendo los ciclos turísticos.

Los habitantes estables son muy pocos, y viven básicamente de un trabajo estacional ligado a las actividades turísticas. En este caso todas las funciones urbanas están enfocadas directamente a la fruición por parte de los visitantes y no se produce alguna otra polaridad complementaria.



Lo turistas que escogen este tipo de ciudades no buscan autenticidad, sino un conjunto de servicios y oportunidades específicamente estudiados para ellos: son los ciudadanos reales de esta pseudo-ciudad. La vida y las dinámicas urbanas, como casi todo en estas ciudades es falso, un espectáculo que se monta antes de que llegue el primer turista y se desmonta al irse el último.

La distinción entre ciudad turística y no turística aquí es muy difícil, ya que toda la ciudad se estructura en función de esta única actividad, en todos sus matices y variaciones. En la temporada alta toda la ciudad funciona según lo planeado y tiene una densidad normalmente bastante elevada. Ya que los habitantes estables son pocos en relación a los usuarios de la ciudad normalmente se generan problemas en las infraestructuras básicas como recogida de residuos, abastecimiento de agua etc... Pero los problemas mayores se producen en la temporada baja, cuando la mayoría de los habitantes ficticios se han ido y los residentes se quedan, dispersos en una ciudad medio vacía y medio cerrada, o bien emigran, de forma temporal o definitivamente. Estos habitantes permanentes suelen tener trabajos temporales, así que en la temporada baja también se producen elevados niveles de paro. Lo que caracteriza estas ciudades, pues, es una gran fragilidad económica, por la fuerte dependencia de los flujos turísticos, y social, por la falta de una estructura social y de trabajo estable y continua a lo largo del año.

La insostenibilidad de una *ciudad resort*

Los problemas de sostenibilidad en una *ciudad resort* son estructurales. La fragilidad económica hace que la ciudad sea esclava de las dinámicas y de las necesidades del turismo, así que ninguna política urbana que no sea funcional al turismo, por muchas razones que tenga, se puede llevar a cabo. Las inversiones y los esfuerzos de la Administración Pública se concentran temporalmente, espacialmente y sectorialmente, dejando un vacío importante en todo lo que de la vida urbana no se refiere a la temporada alta, a las zonas de mayor interés para los turistas y a las actividades a ellos relacionadas. La población estable aquí deja de ser anfitriona: trabaja al servicio de los turistas en la temporada alta y se queda básicamente esperando en la temporada baja. La desproporción entre habitantes residentes y usuarios hace que el mantenimiento de las infraestructuras para los meses de mayor afluencia sea muy onerosa, y aún así, la calidad de los servicios ofrecidos no llega a ser de calidad. Los recursos en muchos casos se sacan de los ingresos ligados al mundo de la construcción, lo que implica un grande gasto de suelo y suele implicar una escasa protección del paisaje y del medio ambiente.

Todo esto conlleva un elevado riesgo de envejecimiento del destino, con consecuentes dinámicas de caída de los precios y aumento cuantitativo de los turistas y relativa subida de los impactos generados.

Las intervenciones a hacer en una ciudad de este tipo son muchas, y estructurales:

- Identificación de sectores económicos a desarrollar para complementar la economía turística.
- Actuación de políticas para combatir la precariedad y el despoblamiento.
- Actuación de políticas de protección del paisaje y del medio ambiente.
- Creación de mecanismos de imposición fiscal que permitan obtener de los que más ganan por el turismo los recursos financieros necesarios para las infraestructuras y su mantenimiento.

- Reconstrucción de la memoria y de la identidad local.
- Regeneración de embriones de vida urbana en las temporadas bajas.
- Diferenciación de la oferta turística y desestacionalización.
- Actuación de políticas a escala supramunicipal para la redistribución de flujos.

4.4.3. El consumo de recursos

Más allá de las distinciones que hemos hecho, hay algunos temas comunes que se tienen que valorar a parte: la cuestión principal es la relación entre recursos disponibles y recursos necesarios.

La escasez de recursos, la deficiencia de infraestructuras y la fragilidad del patrimonio pueden constituir un problema de base en todas las tipologías de ciudad, e independientemente de que esta sea turística o no, o sea histórica o no.

Hay casos, de hecho, en los que la disponibilidad de recursos parece no suficiente para satisfacer la demanda global, o las demandas punta y en esos casos, independientemente de cuanta parte de la presión actual se deba a población no estable, el desarrollo turístico ha de hacerse con especial atención.

Cuando en este contexto hablamos de recursos hacemos referencia básicamente a tres categorías:

- Recursos naturales, como agua, suelo, etc
- Recursos infraestructurales, como redes viarias, transporte público, sistemas de recogida de residuos, etc
- Recursos paisajísticos, sean patrimoniales o bien medioambientales

La disponibilidad de estos recursos depende de muchas variables, pero básicamente podemos identificar:

- Las características naturales del sitio
- Los sistemas de gestión de los recursos naturales

- Las intervenciones humanas en generación de infraestructuras

- Los patrones de uso de los recursos

Los problemas relativos al primer punto tienen normalmente difícil solución: se pueden hacer intervenciones para disminuir el problema, pero en general constituyen la condición de partida de la ciudad y de su entorno y hay que contar con ella.

Donde en cambio más podemos incidir es en el campo de la gestión de recursos y de generación de infraestructuras, donde los poderes administrativos pueden actuar de forma decisiva mediante la adecuación de los sistemas de gestión o bien la generación de infraestructuras necesarias. En relación a este último punto hay que hacer una reflexión importante sobre las ciudades con elevada estacionalidad de flujos. Allí donde la población efectiva sea muy variable es casi inevitable que se generen desequilibrios en los usos de las infraestructuras: o bien se produce un exceso de infraestructuras durante una parte del año o bien una escasez en la otra. En estos casos la cuestión es pues buscar un término medio capaz de no destrozar el territorio y la ciudad con infraestructuras poco necesarias, evitar graves colapsos, y también actuar en términos de flexibilidad. De todas maneras, en estos casos es importante paralelamente establecer políticas de desestacionalización del turismo o de redistribución de los flujos en los meses más complicados, para amortiguar la fluctuación.

Otro tema, más difícil de gestionar directamente pero también muy importante es el de los patrones de uso de los recursos. El control de los comportamientos individuales es algo extremadamente complejo, y más aun cuando parte de la población que de una forma u otra se quiere “educar” es fluctuante y vive la ciudad en periodo de vacaciones. En general se puede decir que la actitud de los turistas hacia la ciudad y el territorio suele ser menos cuidadoso y atento que la de los habitantes, por la misma naturaleza de estancia temporal. También es verdad que la actitud de los habitantes puede influenciar mucho la de los turistas y que campañas de comunicación y educación dirigidas también a los visitantes pueden ayudarles a tratar el lugar de las vacaciones como su casa.

En el marco de nuestro análisis es importante pues valorar el papel del turismo en el conflicto entre usos y recursos y como las políticas implementadas en la ciudad pueden ayudar a difuminar este conflicto.

4.4.4. Dinámicas enlazadas

Aunque la necesidad de ordenar conceptos y establecer categorías nos induce a buscar patrones y esquemas, es evidente que las “tipologías de ciudad” antes mencionadas no son exclusivas y los fenómenos que caracterizan una u otra se pueden enlazar y mezclar en variadas formas y proporciones.

Aún así parece interesante subrayar algunos rasgos fundamentales que pueden ayudar a la hora de buscar políticas y estrategias de corrección para el desarrollo sostenible de la ciudad.

En el caso de la *ciudad bipolar* el problema básico es la segregación funcional y la expulsión de la población de determinadas áreas de la ciudad. El reto aquí es pues hacer por un lado que la ciudadanía se vuelva a apropiarse de la zona turística, buscando usos compatibles y transformaciones graduales y por otro que los turistas encuentren interés en visitar otras partes de la ciudad también. Se trata de evitar la concentración de servicios y estructuras turísticas, repensando nuevos itinerarios cruzados para turistas y ciudadanos.

La *ciudad escaparate*, en cambio, es una ciudad donde el tema básico es el empobrecimiento cultural e identitario. La mirada del turista se vuelve más importante que el punto de vista de los ciudadanos y todo se estructura y piensa para que sea vendido. Simplificación y banalización son riesgos casi ineludibles en estos casos, en los que todo lo que se refiere a cultura, tradición e identidad se valora y transforma en función de su comercialización. Lo que se pierde aquí es un patrimonio cultural estratificado en siglos, y los mismos signos materiales de esta cultura, descontextualizados y desligados de la cultura actual, acaban siendo escenarios para una representación que nada tiene de real ni verdadero. Este proceso conlleva inevitablemente a seleccionar turistas cada vez menos atentos y críticos, que no

busquen autenticidad o se dejen engañar: estos son los turistas que menos tendrán respeto e interés en el mismo destino, asumiendo a menudo actitudes depredadoras y poco respetuosas de lugares y personas. Este mismo fenómeno es el que a la larga posiblemente se produce en las *ciudades bipolares*, a escala microurbana. Aquí el desafío es la reconstrucción de una conciencia cultural crítica y la lucha a la banalización de la cultura material e inmaterial, involucrando los ciudadanos, seleccionando otro tipo de turista y revitalizando otras actividades económicas capaces de compensar el desequilibrio generado en el territorio.

La *ciudad policéntrica* es, como estructura, la más equilibrada, ya que los espacios turísticos se diluyen en la ciudad, sin generar segmentación ni comprometiendo, en principio, la funcionalidad de la ciudad. En estos casos es necesario controlar los peligros de congestión por nudos en la ciudad y controlar las posibles dinámicas perversas que se puedan generar alrededor de los nudos turísticos.

La *ciudad resort* es un caso aún más extremo, en el que, en realidad, la ciudad como trama compleja de actividades humanas es casi un fenómeno efímero, que se produce delante a los ojos de los turistas y gracias a ellos, y desaparece al final de la temporada turística. Lo que más genera problemas aquí es la estructura económica basada en el monocultivo turístico, que implica una substancial falta de vida urbana en ausencia de visitantes. La población que vive en estas pequeñas ciudades vive en la mayor parte de trabajos estacionales, lo que genera también graves problemas sociales. La estrategia necesaria en estos casos es principalmente la búsqueda de actividades complementarias capaces de reequilibrar la economía y reactivar la vida social y cultural de la ciudad en ausencia de turistas.

Como decíamos, estos modelos constituyen una base de reflexión y no categorías rígidas. Primero de todo hay que tener en cuenta que muy probablemente las ciudades histórico-turísticas reales tendrán dinámicas características de diferentes modelos, así que lo que se podrá valorar es el nivel de proximidad a un modelo u otro.

Por otro lado también hay que decir que a lo largo del año y del tiempo se pueden producir cambios, más o menos cíclicos, así que una ciudad puede tener características propias de una tipología en una temporada y de otra en la restante parte del año, o bien sufrir una transformación progresiva hacia un modelo. Ciudades bipolares en temporada baja se pueden transformar en ciudades escaparate en temporada alta, cuando la zona turística se llena y se expande y la ciudad cotidiana se vacía de actividades, por ejemplo.

También los espacios compartidos y los niveles de permeabilidad pueden variar a lo largo del año, según la cantidad de turistas y los ritmos de vida de la ciudad.

La utilidad pues de este tipo de modelos es la de proporcionar una referencia para un análisis de la ciudad histórico-turística que tenga en cuenta la configuración espacial de los fenómenos, y no simplemente su constancia numérica. El reconocimiento de las características estructurales de cada ciudad y la comprensión de cómo ésta influye en la organización espacial de los fenómenos es básica para pasar de un análisis económico del fenómeno turístico a un estudio capaz de indicar pistas para políticas integradas e intervenciones a nivel urbanístico.

4.5. La ciudad histórico-turística sostenible

Después de este análisis de los problemas ligados a las ciudades históricas con vocación turística, vamos ahora a considerar cuales son los rasgos de una ciudad histórico-turística sostenible.

Antes de todo hay que insistir que no hay fórmulas ni equilibrios preestablecidos para todas las ciudades, sino más bien estrategias de análisis y equilibrios a los cuales aspirar: cada lugar y cada comunidad tiene que encontrar su propia receta, que consiste en una articulación dinámica más que en una condición estática.

Consideramos pues cuales son los aspectos a tener en consideración en cada ciudad, en las más variadas y diferentes modalidades. Para ordenar las ideas vamos a considerar algunas categorías principales, la mayoría de las cuales se podría referir a cualquier tipo de ciudad:

- **estructura medioambiental**, para los temas ligados a los recursos naturales de partida y a la estructura morfológica del territorio.
 - **Relaciones territoriales**, en referencia a los equilibrios que la ciudad establece con el territorio y los asentamientos cercanos.
 - **Estructura urbana**, para todo lo que se refiere a la forma física artificial de la ciudad, a su funcionalidad y a las intervenciones humanas relacionadas.
 - **Poblaciones**, para lo que concierne las poblaciones que habitan y usan la ciudad y las relaciones recíprocas.
 - **Usos**, para lo que se refiere a las actividades que se desarrollan en la ciudad y a su organización
 - **Funciones turísticas**, para los aspectos específicos ligados a la actividad turística.
-

En el campo de la **estructura medioambiental** habría mucho que decir, ya que éste es uno de los aspectos que en muchos casos en el análisis urbano han sido menos considerados. El tema es vasto y articulado. La primera cuestión es el **reconocimiento y el respeto de la estructura del territorio**: relieves, ríos, costas son elementos que caracterizan la estructura del paisaje urbano y tienen que ser respetados, aún en el legítimo intento de adaptar la naturaleza a las exigencias modernas y a las necesidades de la vida urbana. Esto implica reconocer los elementos principales y cuidar que el desarrollo urbano y la articulación de funciones sean compatibles con esta estructura. Este factor, importante en toda ciudad, se vuelve aún más importante en ciudades históricas, donde se manifiesta una estrecha relación entre desarrollo del medio ambiente construido y estructura medioambiental: sin su estructura medioambiental muchos cascos antiguos pierden parte de su sentido.

Por otro lado hay el nudo de los **recursos y de su utilización**: ya sabemos que el ritmo de consumo de los recursos renovables no tiene que exceder la tasa de renovación y la de consumo de recursos no renovables no tiene que superar el umbral de sustitución. Esto en práctica significa una atenta gestión de los recursos, una limitación de los gastos no necesarios y la búsqueda de alternativas renovables a los recursos que no lo son, como en el campo de la energía. Si es indudable que parte de las estrategias ligadas a estas problemáticas pertenecen a escalas territoriales más amplias, esto no excluye el papel central de las ciudades, como grandes consumidoras de recursos y como generadoras de tendencias culturales y prácticas sociales.

La vertiente complementaria a esta cuestión es todo lo que se refiere a la limitación de los impactos de las actividades humanas sobre el medio ambiente, sobretudo en términos de contaminación de agua, aire y suelo, de consumo de suelo y empobrecimiento ecológico.

En el ámbito de las **relaciones territoriales** la cuestión es mucho más variada según el contexto en el que la ciudad se halla. En líneas generales sabemos que las ciudades tienden a ser grandes consumidoras de recursos del territorio, y que, por otro lado, también tienen un elevado potencial en la generación de servicios y en la

elaboración de la información⁸³. El papel que la ciudad puede tener en el territorio depende mucho de la densidad del territorio circundante, de la presencia de otros asentamientos, de las características demográficas y de otros muchos factores: aún así la tendencia tiene que ser la de **minimizar el papel parasitario** de la ciudad y **potenciar su rol de catalizador de energías económicas e intelectuales** del territorio y de dar a conocer a escala global – en la medida que se considere útil – los recursos y las peculiaridades del territorio.

La cuestión de la **estructura urbana** es muy articulada. Por un lado hay el tema de la gestión de los legados del pasado - especialmente importante para las ciudades históricas - en la difícil **búsqueda de un equilibrio entre conservación, rehabilitación y refuncionalización**: el mantenimiento y el uso de los elementos y conjuntos patrimoniales tiene que ser un tema constante en la gestión de una ciudad histórica y la estrategia en esta tarea tiene que ser guiada por la conciencia de la importancia cultural e identitaria de estos elementos y no una simple valorización económico-turística. Entender hasta que punto un elemento del pasado pueda conservarse integralmente o cuanto tenga que ser modificado para garantizar una adecuada funcionalidad es un tema complejo y como tal tiene que ser tratado.

Por otro lado, análogamente a lo dicho en relación a la estructura medioambiental, también **la estructura que la ciudad ha adquirido en el tiempo tiene que ser comprendida y respetada** adecuando la organización de actividades, movilidad y servicios a las diferentes características de las diversas partes de la ciudad. Esta comprensión no es un hecho pasivo: también puede ser necesario aportar correctivos a

⁸³ S. Rueda, Barcelona ciutat mediterrània, compacta i complexa. Una visió de futur més sostenible, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2002

tal estructura para mejorar los equilibrios urbanos, pero siempre evitando la superposición de esquema contemporáneos a estructuras del pasado: un caso banal para entender este tema es la organización de la recogida selectiva de residuos, que en muchas ciudades – como Barcelona, por ejemplo - se organiza de forma diferente en diversas partes de la ciudad, respetando la conformación física y social de cada barrio o en diferentes edificios (variando substancialmente si se trata de edificios hoteleros o de viviendas, por ejemplo).

Otra tarea importante, ligada a los temas ya tratados, es el **control y la lucha a los fenómenos de periferización de barrios**: en la mayoría de ciudades se generan “rincones periféricos”, sean físicamente alejados del centro o no, donde se produce una espiral de degradación física y social. Estos fenómenos tienen que ser controlados y compensados por intervenciones públicas capaces de bloquear la espiral⁸⁴. La presencia de estas periferias es una de las características más problemáticas en las ciudades escarpadas, además de ser la plaga de las grandes realidades metropolitanas.

Una buena estrategia para contrarrestar el fenómeno de la periferización y estructurar la ciudad en su conjunto es la potenciación del **sistema de espacios públicos**, evitando su concentración exclusivamente en las partes más ricas de la ciudad y cuidando el proyecto como el mantenimiento de estos espacios.

También para garantizar la funcionalidad urbana y buscar la integración de las partes es fundamental la articulación de un **sistema de movilidad privada y sobretodo pública** adecuados. Esta es una de las funcionalidades estratégicas para una ciudad, tanto en el aspecto de movilidad interna como de conexiones con el territorio, y por lo tanto no puede simplemente someterse a lógicas de mercado guiadas por la simple

⁸⁴ O.Nel.lo, “Against urban segregation and for social cohesion: catalan urban district act” en el Seminario *Periferie come Banlieus?*, Venezia, 30-31 Marzo 2006

existencia de demanda. A la articulación de sistemas de movilidad pública es fundamental asociar campañas de comunicación y educación adecuadas, para guiar las poblaciones urbanas al uso de estos medios.

La articulación sistemática de sistemas de espacios públicos y de transportes resulta fundamental para evitar la segregación de turistas y habitantes permanentes, y constituyen por ejemplo un nudo especialmente estratégico en las ciudades policéntricas.

Otra cuestión extremadamente importante y más sutil es la relación establecida entre la ciudad y las dinámicas globalizadoras: sobretodo en ciudades turísticas, la tendencia a la homologación a modelos globales para facilitar la comercialización del “producto urbano”. Este proceso provoca una pérdida irremediable de autenticidad y conciencia de la propia identidad de la ciudad, banalizando el paisaje urbano y seleccionado tipologías de turistas homologados y poco interesados a las especificidades del lugar, turistas volubles, que no constituyen ningún recurso estable para la ciudad. Aún en la conciencia de las dinámicas contemporánea y lejos de tendencias aislacionistas y anacrónicas es importante que **cada ciudad conserve su propia cultura e identidad, sin entregarse a las presiones homologadoras de los mercados globales**⁸⁵.

Una de las características importantes de la ciudad en relación a su contexto es la de **hospedar poblaciones diversas, por procedencia, perfiles demográficos,**

⁸⁵ Z.Muxi, “La ciudad dual o el reto de la globalización sobre las ciudades” en *Ide@Sostenible*, 3-14, Marzo 2006

costumbres y necesidades. Los llamados “usuarios urbanos”⁸⁶ se cruzan en la ciudad desarrollando cada uno sus actividades y articulando su paso por la ciudad de forma propia. Cuando más rico sea este patrimonio de diversidad cultural tanto más interesante la ciudad. En esta red de usuarios entran a pleno título los turistas y todas las poblaciones flotantes de cualquier tipo. La primera tarea de una ciudad es la de favorecer la llegada de estas poblaciones diferentes evitando lo más posible que se generen circuitos segregados y separados. La riqueza debida a la presencia de estas poblaciones no está en su simple presencia en el territorio urbano, sino en la capacidad de la ciudad para crear ocasiones de relaciones e intercambio entre ellas. Esta articulación de diversidades tiene que llevar a que turistas, ciudadanos y distintas tipologías de usuarios urbanos se encuentren enriqueciendo la experiencia que cada uno de ellos hace de la ciudad. Para que este encuentro no genere conflictos hacen falta dos elementos fundamentales:

- Funciones compartidas, de interés para los turistas y para los ciudadanos
- Espacios compartidos, adecuados a las necesidades y a las expectativas de poblaciones diferentes, pensados para evitar la congestión y reglados para gestionar los posibles conflictos de uso.

La ciudad tiene que ser, pues, una ventana entre el mundo y el territorio, buscando formas de ponerlos en relación: esto implica que esfuerzos a nivel de producción cultural y de organización del turismo, para que los visitantes lleguen a conocer y entender algo de la cultura a la que pertenece el lugar que visitan y no se limiten a visitar “objetos de patrimonio”. Interesantes experiencias se han hecho en este sentido en Umbria, en el centro de Italia, donde manifestaciones como el Umbria Jazz⁸⁷,

⁸⁶ G. Martinotti, *Metropoli: la nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna, 1996

⁸⁷ <http://www.umbriajazz.com>

festival musical al que concurren habitantes de la región y visitantes de diversos lugares del mundo, crean un clima propicio para el intercambio y el encuentro.

También fundamental para la correcta funcionalidad de la ciudad es la articulación de los usos y de las actividades en el territorio urbano.

Ya se ha hablado de la necesidad de **evitar una estructura económica monosectorial**: el monocultivo, sea de cualquier sector, empobrece la vida urbana y fragiliza su estructura económica: esta consideración es especialmente importante para ciudades turísticas, ya que éste es un sector que tiende a monopolizar los recursos del territorio, si no es gestionado de forma atenta.

Una vez articulada una estructura diversificada de actividades, es importante valorar su organización espacial, **evitando la especialización funcional de partes de la ciudad y la generación de periferias funcionales**, pobres de funciones urbanas y por eso expuestas a la degradación. En este sentido otra vez toma un papel central el espacio público, donde se articulan muchas funciones y se relacionan con la población.

Por otro lado esta articulación de **funciones** tiene que ser **compatible, como decíamos, con la estructura urbana**: este aspecto es especialmente importante para las ciudades históricas, donde los vínculos derivantes de la necesidad de conservar no solamente los edificios singulares sino el conjunto urbano⁸⁸ producen ciertas incompatibilidades o dificultades de adaptación de las funciones urbanas normales.

⁸⁸ X.M. Santos Solla, M.J.Piñeiro Mantiñán, R.C.L. González, *Desarrollo turístico sostenible en ciudades históricas*, Centro de Estudios Turísticos de la Universidade de Santiago de Compostela Ed., Ayuntamiento de Lugo, Lugo, 2005

Por último, no hay que olvidar el papel fundamental de las **actividades culturales**, que tendrían que constituir una de las características de las ciudades en relación al territorio circundante: este de hecho tendría que ser uno de los elementos diferenciales de una realidad urbana. Este aspecto es aún más importante en el caso de ciudades histórico-turísticas, donde las actividades culturales tienen que buscar una forma de conservar vivo el patrimonio cultural, tanto para los habitantes permanentes como para los visitantes más o menos puntuales.

Para concluir, también hay que valorar, para las ciudades objeto de este estudio, algunas características específicas de las funciones turísticas. De acuerdo con lo que afirma Fraguell⁸⁹, un turismo sostenible tiene que ser:

- Planificado
- Integrado
- Abierto
- Dimensionado
- Participativo
- Durable
- Viable

En otras palabras el turismo, como venimos diciendo, no puede ser un fenómeno espontáneo que se genera autónomamente, sino tiene que ser planeado en su estructura, caracteres y dimensiones. Considerada la magnitud de los impactos posibles de esta actividad, no se puede dejar a las fuerzas de mercado el papel de escoger

⁸⁹ R.M. Fraguell (coord.), *Turismo sostenible en el Mediterráneo. Guía para la gestión local*, EcoMediterrània - Brau Edicions, Figueres, 1998

cuales tipo de turismo desarrollar y en que cantidad. Para que esta actividad no afecte negativamente al equilibrio urbano tiene que ser dirigida por la Administración Pública de acuerdo con la población de la ciudad, tiene que prever flujos dimensionados respecto al tamaño de su población, evitando la congestión de los espacios urbanos y de las infraestructuras, y tiene que integrarse en la vida urbana, sin constituir una burbuja a parte, consumidora de recursos y aislada del contexto.

Resumiendo las observaciones anteriores, una ciudad histórico-turística para emprender un camino hacia la sostenibilidad tiene que ser:

- **mixta** en los usos y en la población, tiene que evitar la especialización funcional y económica. La distribución de los usos tiene que buscar las compatibilidades entre usos diferentes y construir las condiciones para que no se generen conflictos. Esta articulación de diversidades tiene que llevar a que turistas, ciudadanos y distintas tipologías de usuarios urbanos se encuentren enriqueciendo la experiencia que cada uno de ellos hace de la ciudad.
- **equilibrada**, evitando al máximo que en el casco antiguo se concentren las presiones, consumiéndolo de forma irreversible y que la economía turística canibalice los otros sectores. La diversificación de sectores y la articulación del mismo turismo en diferentes tipologías permiten reducir los desequilibrios urbanos y sociales y ayudan a una mayor equidad en la distribución de los recursos.
- **Atenta en la utilización del patrimonio**, evitando su degradación y a la vez evitando su museización: la búsqueda de actividades compatibles y la gestión de ellas para una fruición de bajo impacto constituyen uno de los retos fundamentales, posibles solo si la ciudadanía entera se hace consciente de los valores de este patrimonio y de sus significados en el marco de una conciencia cultural profunda y crítica.
- **Culturalmente dinámica y activa**: este dinamismo cultural no tiene que gestionarse de forma comercial, induciendo fenómenos no espontáneos. La misma conciencia de la historia y del patrimonio de la ciudad y de su territorio tienen que engendrar en la ciudadanía los estímulos para una vida cultural autónoma y rica: los turistas tienen que ser solo una parte de los usuarios de estas actividades e iniciativas. Sin este dinamismo no hay posibilidad de generar un turismo cultural consciente y útil a la ciudad misma.

- **Flexible**, para poder gestionar los flujos discontinuos y las necesidades cambiantes estas ciudades por su naturaleza más rígida y estática respecto a otras, tiene que encontrar mecanismos que le permitan resentir lo menos posible de las variaciones en los usos y de la diversidad de las poblaciones.
- **Integrada**, buscando políticas de integración entre la parte antigua y los ensanches más modernos, en búsqueda de formas de complementariedad capaces de rehuir del riesgo de la segregación funcional.

5. Medidas de sostenibilidad para la ciudad histórico-turística

El objetivo del sistema de medida que se pretende crear es el de permitir a las Administraciones Públicas que gestionan ciudades histórico-turísticas valorar el nivel de sostenibilidad de la ciudad y detectar fenómenos de insostenibilidad que se estén produciendo en el contexto urbano. La evaluación no se considera aquí de aplicación puntual, sino como praxis para monitorear la evolución del sistema urbano y el efecto de implantación de políticas, así como proporcionar indicaciones sobre las políticas y las actividades de control necesarias en la ciudad para su desarrollo sostenible. El sistema también se presta a una valoración predictiva a la hora de elegir políticas y proyectos.

La contradicción entre la tendencia de medidas sintéticas y medidas analíticas es constante en cualquier tentativa de medida de fenómenos complejos. Por un lado hay la necesidad de medidas simples, sintéticas y ágiles, que puedan proporcionar respuestas rápidas y fáciles de interpretar, en detrimento de la transparencia de la medida misma y de la pérdida de informaciones en los pasos de agregación. Por otro lado, hay la necesidad de medidas articuladas y detalladas, que permitan distinguir los problemas y que enseñen de forma transparente su estructura, dejando al sector la interpretación de las dinámicas a partir de los números.

No vamos a decir que una opción es mejor que la otra: en cambio apostamos por una coexistencia de los dos enfoques. Si por un lado, limitarse a índices sintéticos y opacos puede ser de escasa utilidad, tampoco sería verosímil esperar que una administración pública pueda invertir cada año tiempo y recursos en complejas operaciones de monitorización e interpretación de datos.

Lo que se propone, pues, es una evaluación por etapas.

En una primera fase un indicador sintético, que como un termómetro indique la presión existente en la ciudad por parte del turismo, es una medida de “agresividad” del turismo hacia la ciudad. Este índice tiene que permitir la detección de fenómenos anómalos y potencialmente peligrosos para el equilibrio de la ciudad.

A partir de este punto, en cascada, se pueden proponer análisis más específicos y detallados, que se van precisando en cada etapa, según las respuestas obtenidas en la etapa anterior.

De esta manera, con un proceso coherente y bien estructurado, se puede guiar el gestor en la comprensión de los fenómenos que tiene que gobernar, limitando lo más posible el esfuerzo en el proceso de monitorización y elaboración de datos.

Metodología de trabajo

Vamos a ver ahora la metodología con la cual se va a crear este sistema de medida.

La fase preliminar se ha estructurado en dos etapas.

Antes de todo se han analizado algunos importantes sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana y de sostenibilidad del turismo, para valorar los contenidos presentes y detectar posibles deficiencias en relación al tema de análisis: este análisis ha confirmado que ni los primeros ni los segundos son capaces de ofrecer una visión clara de la sostenibilidad en el ámbito de ciudades histórico turísticas, lo que indica la necesidad de la creación de nuevos sistemas de medida. (cap.2)

En segundo lugar se han analizado los impactos del turismo en la ciudad histórico turística, explicando los problemas que a nivel urbano se pueden generar. (cap.3) Este paso se ha estructurado a diferentes niveles, o sea:

- Identificación de los principales impactos
- Reclasificación de los impactos en categorías ligadas a las herramientas de intervención
- Identificación de las dinámicas que se generan en las ciudades debido a estos impactos
- Creación de tipologías-modelo de ciudades histórico-turísticas con una articulación de las dinámicas y de las problemáticas en relación a la estructura urbana

Una vez concluida esta preparación lo que se va a hacer a continuación es intentar construir un sistema de análisis y monitorización flexible que permita:

- Valorar la gravedad de los impactos de diferentes tipologías, para indicar los sectores de intervención más urgentes
- Valorar de forma sintética el nivel de “agresividad” del turismo en una determinada ciudad
- Comparar la ciudad de análisis con los modelos propuestos, para operar una clasificación según las tipologías propuestas, ofreciendo así más indicaciones sobre las posibles intervenciones por parte de la Administración Pública.
-

Para ello vamos a seguir las siguientes etapas:

- Generar un sistema de criterios de sostenibilidad para una ciudad histórico-turística que sean omnicomprensivos y capaces de ofrecer un punto de vista sobre todos los aspectos importantes para una ciudad de este tipo
 - Identificar los indicadores útiles presentes en literatura para medir los criterios identificados
-
- Analizar las relaciones existentes entre criterios

- Establecer los focos de análisis
- Clasificar los indicadores según las tres categorías ya establecidas (cfr. §2.4)
- Crear un índice agregado sintético de valoración de la insostenibilidad del turismo
- Crear unos perfiles de comportamiento en los indicadores para la clasificación de las ciudades.

5.1. ¿Cuales ciudades?

Hemos observado antes que la “ciudad histórico-turística” de interés de este estudio es **un asentamiento humano denso**, que constituye un **elemento de referencia a nivel territorial** por algunas funciones importantes para los habitantes de la misma región, **dotada de elementos patrimoniales identificados y protegidos**, normalmente concentrados en un casco antiguo o bien dispuestos en diversos núcleos, **y que tiene capacidad para atraer flujos turísticos**, por las razones más variadas, pero especialmente por el interés que despiertan sus monumentos, acontecimientos culturales, etc...

Vamos ahora a considerar cuales pueden ser los indicadores que nos permiten hacer este primer filtro para decidir si una ciudad puede o no entrar en este sistema de evaluación. Partiendo de la definición del Cap.2, podemos decir que los parámetros relevantes son los siguientes:

- Densidad
- Número de habitantes de la conurbación importante en relación a los asentamientos cercanos y presencia de funciones supralocales
- Importancia a nivel urbano del patrimonio
- Afluencia de turistas en relación al nº de habitantes permanentes

Los parámetros a tomar en consideración para valorar la inclusión de un asentamiento humano en este estudio serán los siguientes:

- Población total residente en la conurbación/superficie areas edificadas
- Numero habitantes conurbación
- Población que utiliza las funciones supralocales

- Territorio de referencia de las funciones supralocales (para territorios poco densos)
- Superficie del casco antiguo reconocido y de los bienes protegidos como patrimonio histórico
- Turistas en los 10 días punta/ población residente

5.2. Criterios de sostenibilidad para la ciudad histórico-turística

El análisis de algunos de los principales sistemas de indicadores de turismo sostenible por un lado y de sostenibilidad urbana por el otro ha puesto en evidencia algunas cuestiones básicas.

Tradicionalmente, el fenómeno del turismo se ha analizado en sí mismo, intentando comprender todos los impactos que éste puede causar en la población y en el territorio, pero sin hacer la debida atención a las interacciones entre el sistema turístico y el territorio, sobre todo en un caso tan complejo como el de la ciudad histórica. Por otro lado, en los análisis que se hacen de la realidad urbana se han ido subvalorando los efectos que el aprovechamiento turístico puede producir. Así en casos en los que una ciudad histórica muestra estar interesada por fenómenos turísticos de cierta intensidad, o con potencialidad de serlo, es realmente aconsejable que las dinámicas urbanas y las más específicamente ligadas al turismo se analicen conjuntamente, en un único sistema.

A partir de esto y de un análisis crítico de todos los indicadores analizados, se proponen unos principios de base para el nuevo sistema:

- **Se excluye el aspecto institucional de la sostenibilidad.** Este aspecto se considera digno de un sistema de evaluación a parte, y que sea aplicado por instituciones diferentes de las que se pretenden evaluar.
- **Se excluyen los indicadores de respuesta** que valoran la existencia de políticas de cierto tipo, o el dinero invertido en determinados campos: la valoración de estas respuestas necesitaría un análisis en el mérito de cómo se hayan llevado a cabo esas políticas o se haya gastado el dinero, lo que implicaría o bien construir un pequeño modelo de evaluación o bien fiarse de la valoración subjetiva del evaluador.

- En el proceso de síntesis, a la hora de reducir temas y aspectos a evaluar, se intentará **descartar los temas que menos influyeran a todo el sistema urbano**, indicando si es necesario una valoración directa más puntual.
- Para intentar garantizar la fiabilidad de la comparación de evaluaciones entre ciudades distintas o sobre el mismo sitio en épocas distintas, se intentarán **eliminar las medidas relativas a la percepción social de los fenómenos o que requieran la realización de entrevistas o encuestas**. El cambio de modalidad y las mismas evoluciones sociales podrían aportar diferencias difícilmente valorables.
- Se evitarán los indicadores que requieran datos muy difíciles de obtener o escasamente fiables, optando cuando sea posible por medidas indirectas de los fenómenos más complejos.

Con el sistema de indicadores se pretende valorar:

- algunos fenómenos generales que se producen en la ciudad y que se pueden analizar a escala de todo el conjunto urbano (por ejemplo la contaminación)
- Las diferencias de algunos parámetros en la ciudad, para indicar el mayor o menor desequilibrio entre las condiciones de la población urbana, más allá de los valores de promedio.
- Algunos fenómenos específicos que se puedan producir en áreas especialmente sensibles y que quedarían desapercibidos si fueran analizados a escala urbana.

Los parámetros relevantes

Partiendo de las consideraciones hechas anteriormente, podemos construir un sistema de criterios de sostenibilidad urbana específico para ciudades histórico-turísticas, que contemple los temas básicos de la sostenibilidad urbana e integre nuevos criterios capaces de medir los impactos específicos que se generan en estas ciudades.

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen
ORGANIZACIÓN URBANA	Calidad de vida	Presencia de espacios públicos y verdes accesibles en la ciudad	Tener una cantidad suficiente de espacios públicos y verdes fruibles y distribuidos en toda la ciudad	Acceso a un espacio verde mayor de 1.000 m ² a una distancia menor de 200 metros	SEVILLA
				Espacios verdes accesibles al público (mq / persona)	URBAN AUDIT / HELSINKI / SEVILLA
		Seguridad	Tener un adecuado nivel de seguridad en toda la ciudad	Tasa de crímenes	UNCHS-WTO
		Presencia de servicios de proximidad	Tener una red capilar de servicios de proximidad en toda la ciudad	% de actividades de proximidad/ actividades comerciales totales	SEVILLA
		Presencia de servicios urbanos	Tener una articulación de servicios urbanos adecuados y de escala supralocal	Porcentaje de población con acceso a las estructuras de sanidad primaria	UN-CSD
	Economía urbana	Dependencia económica del turismo	Tener una economía equilibrada no basada en un monocultivo	ingresos anuales sector turístico/ ingresos totales	HELSINKI
				Población ocupada por sectores	WTO
				Índice de especialización	SEVILLA
	Estacionalidad económica	Tener un sistema económico equilibrado a lo largo del año	Estacionalidad de los establecimientos comerciales	UNCHS	
	Patrimonio	Patrimonio a riesgo de sobreexplotación	Controlar el aprovechamiento de los recursos patrimoniales para evitar su desgaste	% edificios y monumentos pendientes de rehabilitación	WTO
				Porcentaje de área urbana sujeta a medidas especiales de planeamiento/conservación física	URBAN AUDIT
	Vivienda	Acceso a la vivienda	Garantizar que el mercado inmobiliario consienta a toda la población el acceso a una	Solicitudes insatisfechas de vivienda social/ total habitantes	HELSINKI

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen					
			vivienda digna	Alquiler de la casa/renta	UNCHS					
				Superficie de pavimento útil/persona	URBAN AUDIT/UNCHS/ UN-CSD					
	Transporte	Organización movilidad automovilística	Organización adecuada de la red viaria y de los espacios de estacionamiento para los vehículos privados	Reserva de espacios de estacionamiento: vehículo privado fuera del espacio público		SEVILLA				
					Densidad de medios de transporte público	Tener una red suficiente y articulada de transporte público	viajes/hab/año	ECOSISTEMA URBANO		
							Viario público para el tráfico del automóvil de paso y del transporte público de superficie-	SEVILLA		
							Disponibilidad de espacios para la movilidad peatonal	Tener una red suficiente de vías para la movilidad peatonal	Viario público para el peatón y otros usos del espacio público	SEVILLA
									Accesibilidad a paradas de la red de transporte público de superficie	SEVILLA
	Uso suelo	Densidad habitantes	Controlar los fenómenos de dispersión urbana en las áreas próximas a la ciudad y de excesiva densificación en los	Densidad edificatoria (mínima densidad edificatoria de 45 viviendas por hectárea)		SEVILLA				
					Modelo urbano	Segregación urbana	Evitar fenómenos de segregación urbana	Sistema de Indicadores Ley de Barrios		GENCAT
	Expansión urbana	Evitar el excesivo consumo de	Tasa de expansión urbana	BALEARES						

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen
			suelo	Cambios del uso del suelo (km2)	WTO
				Urbanización	WTO
MEDIO AMBIENTE	Agua	Consumo de agua	Limitar el consumo de agua	Consumo de agua (metros cúbicos por año) por habitante (promedio en una hora)	URBAN AUDIT
		Polución del agua	Evitar la polución del agua	Nivel de contaminación de aguas	WTO
	Aire	Emisiones en el aire	Limitar las emisiones de gases efecto invernadero	Número de días al año en los que la concentración de NO2 excede 200mg/m3	URBAN AUDIT
				Emisiones de CO2 por persona	URBAN AUDIT
				Emisiones de CO2 por coches privados	Local quality of Life UK
	Energía	Consumo de energía	Limitar el consumo de energía	Consumo anual de energía por persona	UN-CSD
				Porcentaje de consumo de energía final por viviendas	BALEARES
		Producción energía limpia	Fomentar la producción de energía a partir de fuentes renovables y de bajo impacto ambiental	Porcentaje de consumo de recursos de energía renovable	UN-CSD
	Impactos	Presión humana	Evitar la excesiva presión humana sobre el territorio	Índice de Presión Humana	BALEARES

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen
	Residuos	Producción de residuos	Limitar la producción de residuos	Producción de residuos por persona residente	HELSINKI
		Porcentaje de reciclaje de residuos	Fomentar la recogida selectiva y el reciclaje de residuos	Tasa de reciclado de residuos (%).	WTO
		Calidad de las instalaciones de reciclaje	Proporcionar a la ciudad instalaciones de reciclaje adecuadas	Instalación de Puntos Limpios	SEVILLA
	Suelo	Impermeabilización del suelo	Limitar la impermeabilización del suelo	Porcentaje de suelo impermeabilizado en la ciudad	URBAN AUDIT SEVILLA
	Ruido	Polución acústica	Limitar la polución acústica	número de quejas por ruido	
Contaminación acústica				SEVILLA	
SOCIEDAD	Cultura	Capacidad de autoorganización de la sociedad	Fomentar la capacidad de la sociedad civil de organizarse en asociaciones espontáneas	Concentración de asociaciones juveniles, amas de casa, partidos políticos extranjeros, etc.	WTO
		Producción de actividades culturales	Fomentar la producción de eventos culturales a uso de	Concentración de actividades culturales	WTO
	Educación	Niveles de educación	Fomentar elevados niveles de educación en la población	Nivel de obtención de educación secundaria en los adultos	UN-CSD
				Porcentaje de la población entre 18 y 25 años que continúan la formación después de la obligatoria.	URBAN AUDIT
	Equidad	Calidad del empleo	Limitar la precariedad y la	% contratos temporales / contratos totales.	HELSINKI

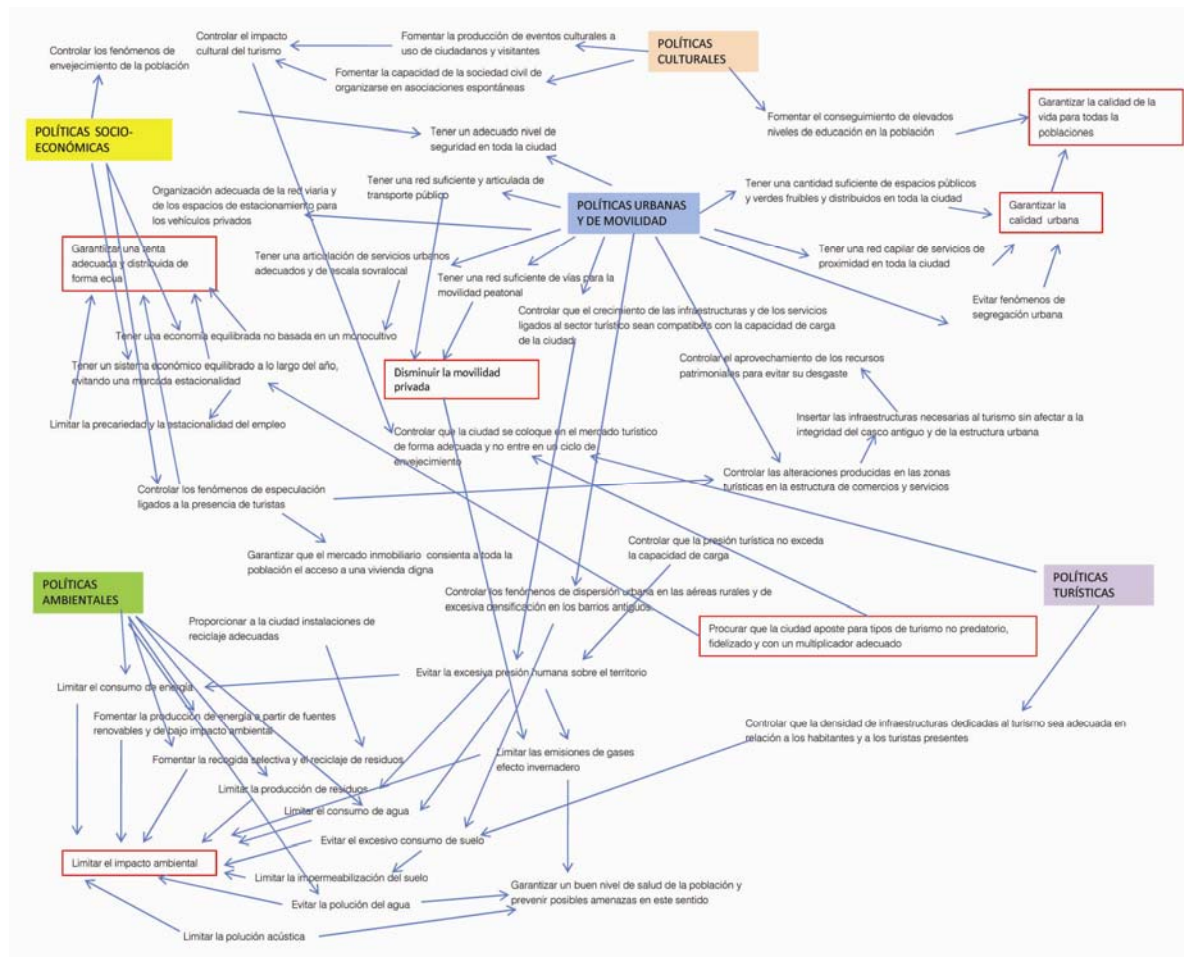
ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen
	económica		estacionalidad del empleo	Tasa de desempleo.	UN-CSD / URBAN AUDIT
				Empleo informal	UNCHS
		Estructura de las edades	Controlar los fenómenos de envejecimiento de la población	Tasa de natalidad Tasa de envejecimiento	WTO
				Tasa de dependencia estructural	URBAN AUDIT
	Niveles y distribución de rentas	Controlar que la renta se distribuya de forma equitativa	Porcentaje de población por debajo de la línea de pobreza	UN-CSD	
	Equidad social	Calidad de vida	Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones	ÍNDICE CV INMIGRANTES Tasa de desempleo en la población no UE Tasa de concentración de la población no UE	
				ÍNDICE CV JÓVENES Porcentaje de desempleados con menos de 25 años Incidencia de problemas ligados a usos de drogas en jóvenes	URBAN AUDIT
				ÍNDICE DE CV ANCIANOS Jubilados en familias de baja renta programas de soporte a ancianos	Local quality of life

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen
				ÍNDICE CV MUJERES Diferencias de género en el nivel de educación Sueldo promedio mujeres/sueldo promedio hombres Porcentaje de desempleados mujeres/hombres Participación de la mujer en política, administración y empleo	HELSINKI
				ÍNDICE CV NIÑOS Niños en familias de baja renta Accesibilidad a la escuela de forma autónoma (distancia ponderada por edades) Accesibilidad a espacios públicos fruibles	Local Quality of Life
		Salud	Garantizar un buen nivel de salud de la población y prevenir posibles amenazas en este sentido	Esperanza de vida al nacer	HELSINKI
				Tasa de mortalidad de individuos con menos de 65 años por enfermedades cardíacas o respiratorias	URBAN AUDIT
TURISMO	Caracterización como destino	Caracteres del turismo	Procurar que la ciudad aposte para tipos de turismo no depredador, fidelizado y con un multiplicador adecuado	IPTT (índice de presión turística temporal)	BALEARES
		Posicionamiento de la ciudad en el mercado turístico	Controlar que la ciudad se coloque en el mercado turístico de forma adecuada y no entre en un ciclo de envejecimiento	Precio de menú tipo según categoría restaurante.	WTO
				Precio de habitación doble según categoría del hotel.	WTO
	Alteraciones	Proporción de	Controlar las alteraciones	TFTR (Tasa de función turística residencial)	WTO

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen
	debidas al turismo	servicios enfocados a turistas	producidas en las zonas turísticas en la estructura de comercios y servicios	TFTS (Tasa de función turística espacial)	BALEARES
		Variación de precios en zona turística	Controlar los fenómenos de especulación ligados a la presencia de turistas	Precios de la vivienda	BALEARES
		Impactos inmateriales	Impacto cultural del turismo	Pérdida de identidad local.	WTO
	Flujos	Cantidad de turistas	Controlar que la presión turística no exceda la capacidad de carga	IPTS (Índice de presión turística social)	BALEARES
				Índice de saturación turística	WTO
	Infraestructuras	Densidad de infraestructuras turísticas	Controlar que la densidad de infraestructuras dedicadas al turismo sea adecuada en relación a los habitantes y a los turistas presentes	Densidad de establecimientos para la restauración	WTO
				Densidad de establecimientos para la información de turistas	WTO
				Densidad de infraestructuras para la movilidad de turistas [metros lineales de transporte público en zonas turísticas]	WTO
				% superficie de espacios de fruición mayoritariamente turística / suelo total.	WTO
	Planeamiento	Previsiones de crecimiento turístico	Controlar que el crecimiento de las infraestructuras y de los servicios ligados al sector turístico sean compatibles con la capacidad de carga de la ciudad.	Expansión planeada de los establecimientos turísticos.	

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	Origen
		Inserimiento de las actividades turísticas	Insertar las infraestructuras necesarias al turismo sin afectar a la integridad del casco antiguo y de la estructura urbana	Conservación de patrones arquitectónicos y pautas urbanísticas.	WTO
	Organización del turismo en la ciudad	Distribución de las actividades turísticas y compatibilidad con los usos urbanos		Concentración de los turistas [% territorio ciudad no visitada]	WTO

5.3. Las relaciones entre temas



Partiendo de este esquema de relaciones entre los objetivos de sostenibilidad identificadas podemos hacer algunas observaciones.

Antes de todo podemos identificar cinco tipologías básicas de políticas:

- Políticas ambientales
- Políticas socio-económicas
- Políticas culturales
- Políticas urbanas y de movilidad
- Políticas turísticas

Además de los objetivos ya indicados en el sistema de indicadores, hay algunos objetivos básicos que sirven de rotulas en el sistema de relaciones:

- Limitación del impacto medioambiental
- Garantía de la calidad de vida
- Garantía de una renta adecuada y distribuida de forma equitativa
- Garantía de la calidad urbana
- Disminución de la movilidad privada
- Apuesta por tipos de turismo no depredadores, fidelizado y con un multiplicador adecuado
-

La utilización de los indicadores

El listado de criterios presentado anteriormente constituye la trama de base para evaluar la sostenibilidad urbana de una ciudad histórico turística y todos los temas indicados se pueden considerar fundamentales a la hora de efectuar esta valoración.

Hay algunas reflexiones que nos inducen a no optar por una valoración de todo el conjunto de indicadores a la vez.

Primero de todo hay que considerar el esfuerzo en términos de tiempo y recursos que supondría una monitorización periódica constante de todos los indicadores propuestos: excepto casos especiales una operación de este tipo resultaría inviable.

Además, el listado de indicadores en conjunto presenta algunas dificultades en la elaboración de una valoración sintética, antes de todo por la dificultad en establecer el peso relativo de los temas entre ellos.

Hay que tener en cuenta también que no todos los indicadores proporcionan valores unívocamente interpretables: si hay algunos que sí indican el nivel de un problema (por ejemplo el de la contaminación atmosférica) otros tienen un significado más contextual, ligado a otros indicadores o bien a la variación del mismo indicador en términos espaciales o temporales.

Por otro lado se plantea la cuestión de la **escala adecuada** en la que valorar dichos indicadores. Existen fenómenos que se pueden valorar a escala urbana sin perder su esencia, y otros que, por ser muy concentrados, no se entienden si aparecen diluidos en la ciudad entera. Esta valoración es básica a la hora de analizar ciudades de tamaño medio y grande, aunque puede ser importante también en ciudades pequeñas, si son muy especializadas. Consecuentemente es necesario un paso previo que prevé la

identificación de las zonas funcionales, o sea de las áreas de la ciudad donde se concentran determinadas funciones y que por lo tanto constituyen la unidad espacial para cada fenómeno a escala microurbana.

Por último, hay que considerar las relaciones existentes entre indicadores. En algunos casos hay indicadores que de una forma u otra dependen de otros, o que son interesantes en función del resultado de otros. Por ejemplo, en el caso de los impactos ligados a la tipología de turismo podemos decir que, antes de todo, es necesaria una valoración cuantitativa del fenómeno. Cualquier impacto generado por la población turística, si ésta acabara demostrándose numéricamente poco relevante, perdería parte de su interés. Para considerar la naturaleza sistémica del fenómeno es necesario introducir en los cálculos pasos más complejos que van a empobrecer la eficacia comunicativa del sistema de medida y su facilidad de utilización. Si partimos de la idea que el sistema de medida tiene que ser utilizado lo más posible y con el uso menor posible de medios, hay que rehuir cualquier complicación no estrictamente necesaria

Por esto, a partir de los temas y de los indicadores seleccionados anteriormente, podemos proponer algunos análisis más específicos para ir en búsqueda de problemáticas específicas e indicaciones concretas, como:

- El análisis por temas
- El análisis espacial de la ciudad para determinar las áreas funcionales
- La clasificación de ciudades en las tipologías propuestas

En lo que se refiere al análisis por temas relativos a la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística, podemos distinguir a su vez tres ámbitos fundamentales, que nos pueden ayudar a la hora de elaborar políticas o medidas correctoras.

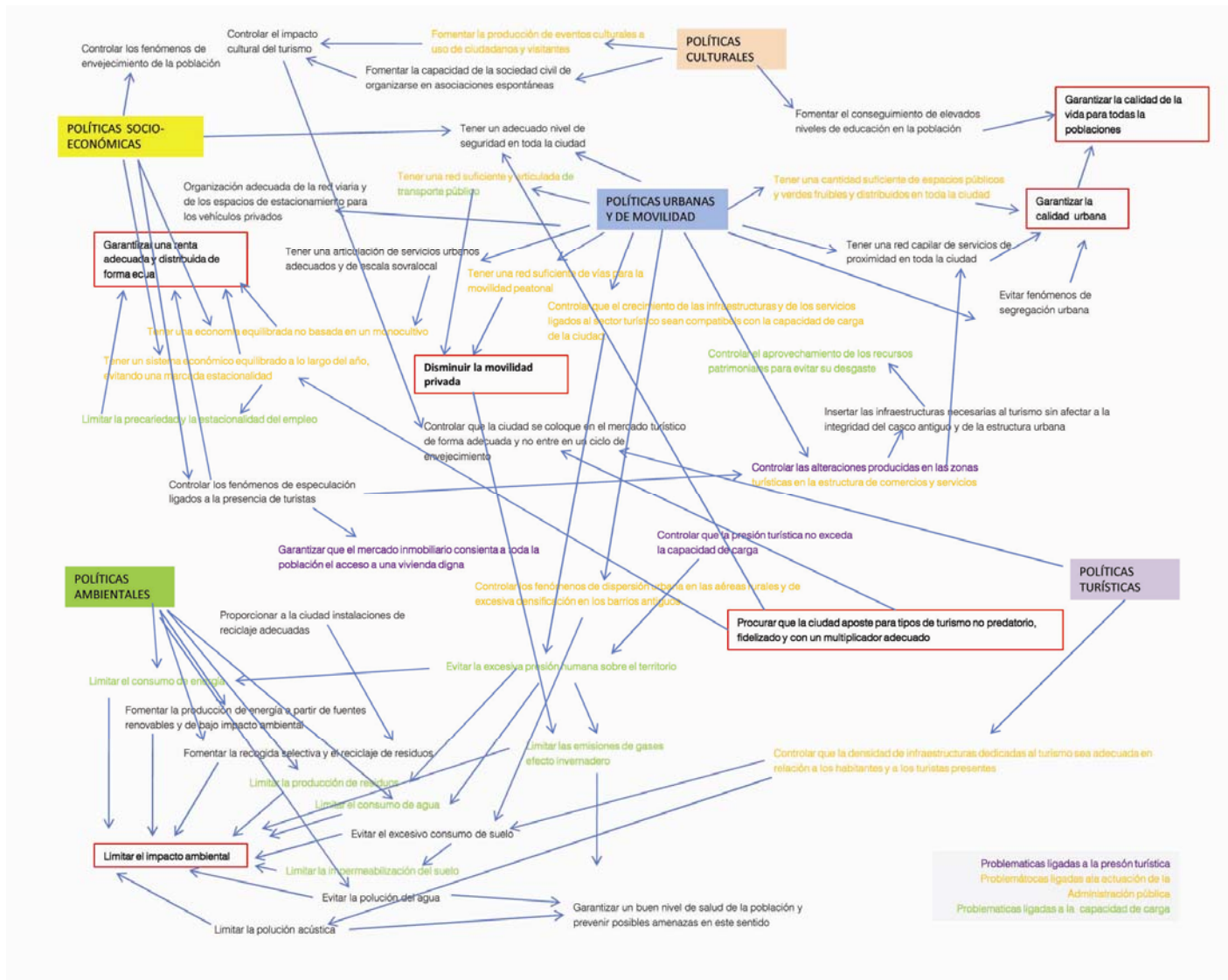
- Problemas ligados a la **tipología de turismo**, que puede ser más o menos sostenible y más o menos complicada de gestionar.
- Problemas ligados a la **actuación de la Administración Pública**, que puede ser más o menos hábil en la gestión de las dinámicas que se generan en

el territorio y que puede tal vez con su misma actuación generar desequilibrios y problemas en el territorio.

- Problemas ligados a la **capacidad de acogida de la ciudad**, o sea tensiones de varios tipos entre los recursos y las infraestructuras disponibles y las necesarias.

Vamos a ver a continuación como los indicadores ya mencionados se puedan utilizar para estos fines.

Un primer paso puede ser la identificación de los temas básicos para cada uno de estos temas en el mapa de relaciones propuesto anteriormente.



5.4. La identificación de las zonas de referencia de los fenómenos

La identificación en una ciudad de las zonas de referencia para las específicas tipologías de funciones turísticas es tarea compleja, pero necesaria a la hora de estudiar en detalle las dinámicas turísticas en una ciudad.

Vamos pues a buscar un sistema que nos permita, con un nivel de aproximación razonable, valorar la existencia de estas distintas áreas en la ciudad para ir a buscar los fenómenos allá donde se producen. Para esto vamos a considerar las siguientes zonas urbanas ligadas al turismo:

- Zona turística primaria (ZTP)
- Zona turística comercial (ZTC)
- Zona turística residencial (ZTR)

Estas zonas se identificarán a partir de la localización de establecimientos y servicios que las caracterizan. Veamos en detalle los caracteres de cada zona⁹⁰.

⁹⁰ Un análisis estricto dirigido a este objetivo se tendría que complementar mediante sistemas de entrevistas a turistas o bien mediante el seguimiento directo de los turistas mismos (por ejemplo con sistemas de relevación gps): el tema tiene bastante amplitud como para ser un estudio a parte.

Zona turística primaria

Por zona turística primaria entendemos el área de la ciudad donde se localizan los recursos principales, los cuales son motivo de la visita del turista. Como ya hemos dicho, no vamos aquí a limitarnos en considerar solo el turismo cultural, así que en esta área entrarán:

- Elementos reconocidos de patrimonio, sean edificios o espacios públicos
- Museos
- Zonas de reconocida calidad medioambiental
- Instalaciones para la diversión
- Instalaciones para la realización de deportes especiales
- Lugares de veraneo
- Centros para ferias y congresos
- Etc.

La localización en un mapa de estos elementos nos puede ayudar a averiguar la presencia de una zona turística primaria concentrada. Este análisis también podrá proporcionar algunas indicaciones en relación a la posibilidad que la ciudad sea preferentemente diferenciada o indiferenciada.

A nivel de movilidad⁹¹ se pueden valorar:

- Concentración de la movilidad turística en algunos recorridos o distribución como sobrecarga difusa al sistema de movilidad urbano
- Prevalencia en la movilidad turística de medios de transporte públicos o privados.
- La accesibilidad desde los puntos de entrada al territorio (puertos, aeropuertos, autopistas)
- La conexión con las otras zonas turísticas
- La presencia de sistemas de movilidad colectiva específica
- La relación entre espacios peatonales y flujos vehiculares
- La presencia de nudos logísticos de intercambio, como grandes aparcamientos, estaciones de metro, etc.
- La presencia de regímenes diferenciados de movilidad para residentes
- La estacionalidad en los horarios de los medios de transporte públicos relacionada a la estacionalidad turística

En este apartado puede ser útil hacer una reflexión sobre los supuestos tiempos de uso en el año y a lo largo del día de estas instalaciones para identificar posibles subzonas diurnas o nocturnas o bien zonas turísticas limitadas a las

⁹¹ El tema de la movilidad turística en ámbito urbano es una cuestión muy compleja y de gran interés. Existen herramientas de análisis y estudio específicos que se basan en la relevación directa mediante sistemas GPS, por ejemplo, o bien se apoyan en sistemas inteligentes de simulación de tráfico. Este tipo de análisis, aunque extremadamente útil, se aleja del foco de este estudio, así que se entiende que del gran tema de la movilidad solo consideraremos algunos aspectos, ligados a la estructura y al funcionamiento de cada área.

temporadas de punta. Para ello en la base de datos será útil incluir los horarios de apertura en el día y la estacionalidad de las infraestructuras.

Zona turística comercial

Cuando hablamos de zona turística comercial entendemos la parte de la ciudad donde los visitantes concentran sus actividades comerciales, sean de compra directa en tienda sea de restauración. Una primera indicación para la identificación de esta zona puede ser la densidad de tales infraestructuras, aunque ya sabemos que no todos los comercios y restaurantes de una ciudad llegan a ser utilizados por los turistas y que pueden haber calles comerciales o dedicadas a la restauración que solo utilizan los habitantes permanentes.

Partiendo pues de la identificación en un mapa de tales servicios, hay algunos elementos que pueden ayudar en el análisis:

- Presencia de comercios específicos para turistas
- Presencia de restaurantes con menú en diversos idiomas
- Cercanía de atracciones turísticas
- Presencia de transportes específicos para turistas
- Calidad urbana del barrio

Una anotación a parte se tiene que hacer para los destinos de turismo enogastronómico, donde a veces los bares y restaurantes pueden llegar a ser atracción turística primaria.

A nivel de movilidad se puede analizar:

- Concentración de la movilidad turística en algunos recorridos o distribución como sobrecarga difusa al sistema de movilidad urbano

- Prevalencia en la movilidad turística de medios de transporte públicos o privados.
- La conexión con las otras zonas turísticas
- La presencia de sistemas de movilidad colectiva específica
- La relación entre espacios peatonales y flujos vehiculares
- La presencia de nudos logísticos de intercambio, como grandes aparcamientos, estaciones de metro, etc.
- La presencia de regímenes diferenciados de movilidad para residentes
- La disponibilidad de aparcamientos
- La estacionalidad en los horarios de los medios de transporte públicos relacionada a la estacionalidad turística

Zona turística residencial

Otra cuestión importante es la distribución de las estructuras para el alojamiento turístico, ya que parte de los impactos generados por los turistas se ligan a estas estructuras. En este caso la localización de estos elementos es más simple y una indicación directa se puede obtener ya a partir de la densidad de tales infraestructuras.

Aún así hay algunos casos más delicados, donde hace falta un análisis más detallado:

- La presencia masiva de Bed&Breakfast, ya que a menudo se difunden en diversas partes de la ciudad y no siempre están censados.
- La difusión de apartamentos en alquiler por días o semanas, otra actividad difícilmente censada y que puede alterar mucho el mercado inmobiliario

- La presencia de segundas residencias dedicadas, en origen, al veraneo, que también altera la estructura urbana y que puede ser mas difícil de controlar.

En todos estos casos es necesaria una búsqueda mediante fuentes paraficiales y un cuidadoso análisis directo en el lugar.

A nivel de movilidad se puede analizar

- Concentración de la movilidad turística en algunos recorridos o distribución como sobrecarga difusa al sistema de movilidad urbano
- Prevalencia en la movilidad turística de medios de transporte públicos o privados.
- La conexión con las otras zonas turísticas
- La presencia de sistemas de movilidad colectiva específica
- La relación entre espacios peatonales y flujos vehiculares
- La presencia de nudos logísticos de intercambio, como grandes aparcamientos, estaciones de metro, etc.
- La presencia de regímenes diferenciados de movilidad para residentes
- La disponibilidad de aparcamientos

Atribución de las zonas de referencia

Partiendo ahora de la tabla de indicadores específicos propuesta anteriormente vamos a valorar a cual área de referencia se refieren estos indicadores para estructurar el proceso de espacialización. Vamos a identificar pues:

- Los indicadores sin necesidad de referencia espacial (SRE)
- Los indicadores a valorar en toda la ciudad, barrio por barrio (CIU)
- Los indicadores a valorar en algunas de las zonas específicas (ZTP, ZTC o ZTR)

Partiendo de esta clasificación podemos así crear subgrupos de indicadores en función de las zonas de referencia.

INDICADORES URBANOS SIN REFERENCIAS ESPACIALES				
ÁMB.	TEMA	CRITERIO	INDICADORES	
ORGANIZACIÓN URBANA	Patrimonio	Patrimonio a riesgo de sobreexplotación	Porcentaje de área urbana sujeta a medidas especiales de planeamiento/conservación física	
	Economía urbana	Dependencia económica del turismo	Ingresos anuales sector turístico/ ingresos totales	
			Población ocupada por sectores	
			Índice de especialización	
	Vivienda	Acceso a la vivienda	Solicitudes insatisfechas de vivienda social/ total habitantes	
	Transporte	Densidad de medios de transporte público	Viajes/hab/año	
Modelo urbano	Expansión urbana	Tasa de expansión urbana Cambios del uso del suelo (km2)		
MEDIO AMBIENTE	Agua	Consumo de agua	Consumo de agua (metros cúbicos por año) por habitante (promedio en una hora)	
		Polución del agua	Nivel de contaminación del agua	
	Aire	Emisiones en el aire	Número de días al año en los que la concentración de NO2 excede 200mg/m3	
			Emisiones de CO2 por persona	
			Emisiones de CO2 por coches privados	
	Suelo	Impermeabilización del suelo	Porcentaje de suelo impermeabilizado en la ciudad	
	Impactos	Presión humana	Índice de Presión Humana	*
	Energía	Consumo de energía	Consumo anual de energía por persona	*
			Porcentaje de consumo de energía final por viviendas	
	Residuos	Producción energía limpia	Porcentaje de consumo de recursos de energía renovable	*
Producción de residuos		Producción de residuos por persona residente	*	
	Porcentaje de reciclaje de residuos	Tasa de reciclado de residuos (%).	*	
TURISMO	Caracterización como destino	Caracteres del turismo	IPTT (índice de presión turística temporal)	
	Alteraciones debidas al turismo	Impactos inmateriales	Pérdida de identidad local.	
	Planeamiento	Previsiones de crecimiento turístico	Expansión planeada de los establecimientos turísticos.	
SOCIEDAD	Estructura demográfica	Estructura de las edades	Tasa de natalidad.	*
			Tasa de dependencia estructural	*
	Cultura	Capacidad de autoorganización de la sociedad	Concentración de asociaciones juveniles, amas de casa, partidos políticos extranjeros, etc.	*
		Producción de actividades culturales	Concentración de actividades culturales	*
Equidad económica	Niveles y distribución de rentas	Porcentaje de población por debajo de la línea de pobreza	*	

INDICADORES URBANOS SIN REFERENCIAS ESPACIALES					
ÁMB.	TEMA	CRITERIO	INDICADORES		
		Calidad del empleo	% contratos temporales / contratos totales.		
			Tasa de desempleo.	*	
			Empleo informal	*	
	Equidad social	Calidad de vida ÍNDICE CV INMIGRANTES	Tasa de desempleo en la población no UE	*	
			Tasa de concentración de la población no UE	*	
		Calidad de vida ÍNDICE CV JÓVENES	Porcentaje de desempleados con menos de 25 años	*	
			Incidencia de problemas ligados a usos de drogas en jóvenes	*	
		Calidad de vida ÍNDICE DE CV ANCIANOS	Jubilados en familias de baja renta	*	
			Programas de soporte a ancianos	*	
		Calidad de vida ÍNDICE CV MUJERES	Diferencias de género en el nivel de educación	*	
			Sueldo promedio mujeres/sueldo promedio hombres	*	
			Porcentaje de desempleados mujeres/hombres	*	
			Participación de la mujer en política, administración y empleo	*	
		Calidad de vida ÍNDICE CV NIÑOS	Niños en familias de baja renta	*	
			Accesibilidad a la escuela de forma autónoma (distancia ponderada por edades)	*	
			Accesibilidad a espacios públicos fruibles	*	
		Salud	Esperanza de vida al nacer	*	
			Tasa de mortalidad de individuos con menos de 65 años por enfermedades cardiacas o respiratorias	*	
			*necesidad de referencia a escala superior para contextualizar el fenómeno		

INDICADORES URBANOS CON REFERENCIAS A LAS ÁREAS DE LA CIUDAD POR BARRIOS				
ÁMB.	TEMA	CRITERIO	INDICADORES	
MEDIO AMBIENTE	Ruido	Polución acústica	Número de quejas por ruido	
			Contaminación acústica	
	Energía	Consumo de energía	Porcentaje de consumo de energía final por viviendas	s d
	Residuos	Calidad de las instalaciones de reciclaje	Instalación de Puntos Limpios	
		Producción de residuos	Producción de residuos por persona residente	s d
Agua	Consumo de agua	Consumo de agua (metros cúbicos por año) por habitante (promedio en una hora)	s d	
ORGANIZACIÓN URBANA	Calidad de vida	Presencia de espacios públicos y verdes accesibles en la ciudad	Concentración de los espacios públicos accesibles	
			Acceso a un espacio verde mayor de 1.000 m ² a una distancia menor de 200 metros	
			Espacios verdes accesibles al público (m ² / persona)	
		Seguridad	Tasa de crímenes	
		Presencia de servicios urbanos	Porcentaje de población con acceso a los establecimientos de sanidad primaria	
	Patrimonio	Patrimonio con riesgo de sobreexplotación	Porcentaje de área urbana sujeta a medidas especiales de planeamiento/conservación física	
	Transporte	Organización movilidad automovilística	Reserva de espacios de estacionamiento: vehículo privado fuera del espacio público	
		Densidad de medios de transporte público	Viario público para el tráfico del automóvil de paso y del transporte público de superficie	
		Disponibilidad de espacios para la movilidad peatonal	Viario público para el peatón y otros usos del espacio público	
			Accesibilidad a paradas de la red de transporte público de superficie	
		Densidad de medios de transporte público	Metros lineales transp/día hab	*
	Uso suelo	Densidad habitantes	Densidad edificatoria (densidad mínima edificatoria de 45 viviendas por hectárea)	
	Vivienda	Acceso a la vivienda	Alquiler de la casa/renta	*
Alteración del mercado inmobiliario		Superficie de pavimento útil/persona	*	
Modelo urbano	Segregación urbana	Sistema de Indicadores Ley de Barrios	*	
SOCIEDAD	Educación	Niveles de educación	Nivel de obtención de educación secundaria en los adultos	
			Porcentaje de la población entre 18 y 25 años que continúan la formación después de la obligatoria.	
	Estructura demográfica	Estructura de las edades	Tasa de natalidad.	s d
	Equidad económica	Niveles y distribución de rentas	Porcentaje de población por debajo de la línea de pobreza	s d

INDICADORES URBANOS CON REFERENCIAS A LAS ÁREAS DE LA CIUDAD POR BARRIOS				
ÁMB.	TEMA	CRITERIO	INDICADORES	
TURISMO	Infraestructuras	Densidad de infraestructuras turísticas	Densidad de centros para la información de turistas	
	Organización del turismo en la ciudad	Distribución de las actividades turísticas y compatibilidad con los usos urbanos	Concentración de los turistas [% territorio ciudad no visitado]	
	Caracterización como destino	Posicionamiento de la ciudad en el mercado turístico	Precio de menú tipo según categoría restaurante.	*
			Precio de habitación doble según categoría del hotel.	*
* necesidad de referencia a escala superior para contextualizar el fenómeno sd= según disponibilidad de datos				

INDICADORES URBANOS CON REFERENCIAS A LAS ZONAS TURÍSTICAS				
ÁMB.	TEMA	CRITERIO	INDICADORES	
MEDIO AMBIENTE	Impactos	Presión humana	Índice de Presión Humana	ZTC* ZTP*
	Ruido	Polución acústica	Número de quejas por ruido	ZTC
ORGANIZACIÓN URBANA	Transporte	Disponibilidad de espacios para la movilidad peatonal	Accesibilidad a paradas de la red de transporte público de superficie	ZT*
		Disponibilidad de espacios para la movilidad peatonal	Viarío público para el peatón y otros usos del espacio público	ZTP*
	Calidad de vida	Presencia de servicios de proximidad	% de actividades de proximidad/ actividades comerciales totales	ZTC ZTP
	Economía urbana	Estacionalidad económica	Estacionalidad de los establecimientos comerciales	ZTC ZTP
	Patrimonio	Patrimonio con riesgo de sobreexplotación	% de elementos del patrimonio sujetos a presión	ZTP
			% edificios y monumentos pendientes de rehabilitación	ZTP
% edificios y monumentos pendientes de rehabilitación			ZTP	
TURISMO	Infraestructuras	Densidad de infraestructuras turísticas	Densidad de establecimientos para la restauración	ZTC*
			Densidad de establecimientos para la movilidad de turistas [metros lineales de transporte público en zonas turísticas]	ZT*
			% superficie de espacios de fruición mayoritariamente turística / suelo total.	ZT*
	Planeamiento	Inserción de las actividades turísticas	Conservación de patrones arquitectónicos y pautas urbanísticas.	ZTP
	Alteraciones debidas al turismo	Proporción de servicios enfocados a turistas	TFTR (Tasa de función turística residencial)	ZTR*
			TFT (Tasa de función turística)	ZTR*
			TFTS (Tasa de función turística espacial)	ZTR*
	Flujos	Cantidad de turistas	IPTS (Índice de presión turística social)	ZT
			Saturación turística	ZT
	Alteraciones debidas al turismo	Variación de precios en zona turística	Precio de la vivienda	ZT*
Caracterización como destino	Posicionamiento de la ciudad en el mercado turístico	Precio de menú tipo según categoría restaurante.	ZTC*	
		Precio de habitación doble según categoría del hotel.	ZTC*	

SRE= sin referencia espacial - CIU= ciudad por barrios
ZTP= zona turística primaria - ZTC= zona turística comercial - ZTR= zona turística residencial
ZT= zonas turísticas (ZTP+ZTC+ZTR)
*necesidad de referencia a escala superior para contextualizar el fenómeno

5.5. Rasgos básicos de la insostenibilidad turística en contextos urbanos

Si centramos ahora nuestra atención en el impacto directamente generado por la tipología de turismo podemos volver a las consideraciones anteriores.

Si por lo tanto asumimos que una ciudad tiene recursos suficientes para mantener su población y eventualmente acoger más ciudadanos, y también consideramos que la Administración desarrolla sus actividades de forma equilibrada y equitativa, nos queda por entender porqué el turismo puede constituir un elemento de insostenibilidad.

Como hemos observado antes podemos identificar tres características que diferencian al turista del “ciudadano estandar”:

- la presión turística
- el uso discontinuo de tiempo y espacio
- la realización de actividades específicas que requieren infraestructuras específicas
- la alteración del mercado debido a la competencia de los turistas frente a los ciudadanos por lo que se refiere a determinadas funciones urbanas

A todo esto se añade, como multiplicador inicial, la cantidad de turistas, que amplifica más o menos los impactos desequilibradores.

Vamos a ver ahora en detalle porqué y de qué manera estos caracteres de la población turística la hacen de alguna forma conflictiva para el desarrollo sostenible de una ciudad.

Presión turística

La cuestión de la **presión turística** es sin duda central y constituye de alguna manera un multiplicador de los otros aspectos que vamos a considerar. La cuestión es aquí considerar la intensidad de los flujos turísticos. Este aspecto se puede valorar de distintas maneras:

- La presión turística física, o sea la relación dimensional entre flujos turísticos y espacios de acogida.
- La presión turística social, o sea la relación dimensional entre flujos turísticos y población anfitriona.⁹²

Además la valoración de este aspecto puede hacer referencia a arcos temporales diferentes:

- Valores promedios anuales
- Valores promedios de la temporada turística
- Valores punta

La valoración de estos aspectos es fundamental y constituye un paso previo. Aunque sin duda la presión turística influye en la entidad de los otros impactos generados por el turismo, es importante tener en cuenta que esta no es una relación

⁹² Se podrían considerar aquí también los aspectos ecológicos y psicológicos: el primer tema se considerará en el análisis de la capacidad de acogida, mientras el segundo entra en un ámbito de valoraciones más subjetivas que dejamos para otro tipo de análisis, menos cuantitativo.

unívoca y lineal y que el análisis de este aspecto se tiene que complementar necesariamente con los demás.

Uso discontinuo en el tiempo

El problema del **uso discontinuo en el tiempo** implica básicamente un problema en la gestión de los servicios y de las infraestructuras. La fluctuación de población, sea ésta de origen turístico o no, implica que las infraestructuras y los servicios acaben siendo sobredimensionados durante un periodo del año o subdimensionados en otros. En el primer caso tendremos una deseconomía de uso de recursos y espacios, y en el segundo un problema de congestión. El indicador que puede ofrecer una buena aproximación a estos tipos de problemas es la variación de la población total presente en la ciudad. Podremos a grandes rasgos encontrar las siguientes situaciones:

- Baja fluctuación de la población total y de las poblaciones turísticas, en tal caso no es probable que se generen problemas ligados a estos aspectos.
- Elevada fluctuación de las poblaciones turísticas, pero baja variación de la población total, en tal caso es necesaria una revisión por zonas, para averiguar posibles desequilibrios a nivel local
- Elevada fluctuación de la población total, en tal caso seguramente se producen problemas en la gestión de flujos y hay que averiguar si se produce falta de servicios o bien sobredimensionado de las infraestructuras.

Uso discontinuo en el espacio

El **uso discontinuo en el espacio** también genera problemas de congestión, ya que la población turística, aunque adecuadamente dimensionada en relación a la ciudad entera, se colapsa en determinadas zonas por la concentración de población, generando una especialización funcional de estas partes de la ciudad e induciendo a una acumulación de inversión pública en estas zonas para paliar los efectos, en detrimento de otras partes de la ciudad misma.

En relación a este tipo de problemas podemos distinguir algunos casos:

- Elevada concentración de funciones turísticas primarias
- Elevada concentración de funciones turísticas secundarias
- Elevada concentración de todas las funciones turísticas

Especialización urbana

La **especialización urbana** implica la necesidad de generar infraestructuras y servicios específicos, que acaban siendo inutilizados en los periodos de temporada baja y generando empleos temporales. Desde este punto de vista puede haber muchísimas variaciones de actividades y problemáticas según las tipologías de turistas que la ciudad es capaz de atraer. De todas maneras podemos decir que hay unos aspectos básicos a tener en cuenta:

- La movilidad específica, o sea sistemas de transporte públicos o privados dirigidos a los turistas que pueden generar impactos y congestión
- Infraestructuras para servicios estacionales, como parques acuáticos, restaurantes, cines o cualquier otra actividad que se dirija especialmente a los turistas y deje de funcionar en temporada baja, ocupando parte del suelo de la ciudad para usos básicamente puntuales

- Comercios específicos para turistas, que pueden llegar a ocupar puntos privilegiados de la ciudad hasta colonizar calles o plazas enteras.

Alteración del mercado local

La **alteración del mercado local** interviene modificando las funciones típicamente urbanas e induciéndolas a responder preferiblemente a las exigencias y demandas de los turistas a cambio de poder mantener precios más elevados. Esto implica un doble problema a los habitantes estables, que no encuentran algunos servicios urbanos necesarios a su vida cotidiana o bien los tienen que pagar demasiado caros en relación al nivel de vida promedio de la ciudad. Este fenómeno tiene diferentes niveles y sectores en los cuales se puede manifestar:

- Alteración de los servicios de restauración, que suelen bajar el nivel y subir los precios, ofreciendo productos estandarizados muy reconocidos por los turistas.
- Alteración de los comercios, que ajustan sus precios y sus productos y sus horarios a los gustos de los turistas, alejándose del típico comercio de proximidad de soporte a la vida urbana
- Alteración del mercado inmobiliario, por la entrada en el mercado de compradores extranjeros o por la difusión del uso de la vivienda para nuevas formas de hostelería.

Cada uno de estos fenómenos no se puede ligar de forma unívoca a la población turística: hay otras poblaciones urbanas que pueden producir algunos de estos efectos. Lo que sí podemos decir es que si estos fenómenos se generan a la vez es muy probable que el agente principal de la transformación sea el turismo.

También hay que subrayar que cada uno de los efectos mencionados se amplifica si también se presentan los demás fenómenos. El problema de las infraestructuras y la alteración de las funciones urbanas se harán más difíciles de

gestionar cuanto más marcada sea la concentración espacial y la estacionalidad de los turistas.

5.5.1. La medida de la insostenibilidad turística en contextos urbanos

Vamos ahora a considerar como se pueden medir los aspectos que hemos identificados como centrales para la evaluación de la insostenibilidad turística. Partiendo de los indicadores seleccionados desde los sistemas de indicadores analizados anteriormente, vamos a seleccionar entre ellos los que se refieren a las problemáticas ligadas directamente a las características de las actividades turísticas.

Como ya habíamos notado anteriormente, hay temas que están muy bien representados en los sistemas de indicadores existentes y otros que aparecen poco o nada. Vamos pues, partiendo de las consideraciones hechas hasta ahora a seleccionar desde la tabla los indicadores más útiles a los fines de este estudio y a crear los indicadores que faltan, para tener las medidas necesarias para una monitorización de esta familia de fenómenos.

Es importante decir que en este caso vamos a excluir los indicadores que tratan cuestiones internas al sistema turístico (como el posicionamiento en el mercado a nivel de precios, por ejemplo): que consideramos que este tipo de análisis ya se están haciendo a nivel de sector y no hace falta volver a mencionarlas aquí, además que no es el objetivo de este estudio.

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD DE LAS ACTIVIDADES TURISTICAS PROPUESTOS EN LOS SISTEMAS ANALIZADOS						
ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
Turismo	Flujos	Cantidad de turistas	Controlar que la presión turística no exceda la capacidad de carga	Saturación turística	ZT	Presión turística
				IPTS (Indice de presión turística social)	ZT	
Turismo	Caracterización como destino	Caracteres del turismo	Procurar que la ciudad apueste para tipos de turismo no depredador, fidelizado y con un multiplicador adecuado	IPTT (indice de presión turística temporal)	SRE	Discontinuidad temporal
Turismo	Organización del turismo en la ciudad	Distribución de las actividades turísticas y compatibilidad con los usos urbanos	Creación de zonas turísticas no segregadas y que no interfieran de manera negativa en el funcionamiento de la ciudad	Concentración de los turistas [% territorio ciudad no visitado]	CIU	Discontinuidad espacial
Organización urbana	Calidad de vida	Presencia de servicios de proximidad	Tener una red capilar de servicios de proximidad en toda la ciudad	% de actividades de proximidad/ actividades comerciales totales	ZTC- ZTP	Especialización
Turismo	Infraestructuras	Densidad de infraestructuras turísticas	Controlar que la densidad de infraestructuras dedicadas al turismo sea adecuada en relación a los habitantes y a los turistas presentes	Densidad de estructuras para la información de turistas	CIU	
Organización urbana	Economía urbana	Dependencia económica del turismo	Tener una economía equilibrada no basada en un monocultivo	Índice de especialización	SRE	
Turismo	Infraestructuras	Densidad de infraestructuras turísticas	Controlar que la densidad de infraestructuras dedicadas al turismo sea adecuada en relación a los habitantes y a los turistas presentes	Densidad de estructuras para la movilidad de turistas [metros lineales de transporte publico en zonas turísticas]	ZT*	

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD DE LAS ACTIVIDADES TURISTICAS PROPUESTOS EN LOS SISTEMAS ANALIZADOS						
ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
				% superficie de espacios de fruición mayoritariamente turística / suelo total.	ZT*	
				Densidad de estructuras para la restauración	ZTC*	
Turismo	Alteraciones debidas al turismo	Proporción de servicios enfocados a turistas	Controlar las alteraciones producidas en las zonas turísticas en la estructura de comercios y servicios	TFT (Tasa de función turística)	ZTR*	
				TFTS (Tasa de función turística espacial)	ZTR*	
Turismo	Alteraciones debidas al turismo	Variación de precios en zona turística	Controlar los fenómenos de especulación ligados a la presencia de turistas	Precio de la vivienda	ZT*	Alteración del mercado
Organización urbana	Economía urbana	Estacionalidad económica	Tener un sistema económico equilibrado a lo largo del año, evitando una marcada estacionalidad	Estacionalidad de los establecimientos comerciales	ZTC	
Turismo	Caracterización como destino	Posicionamiento de la ciudad en el mercado turístico	Controlar que la ciudad se coloque en el mercado turístico de forma adecuada y no entre en un ciclo de envejecimiento	Precio de habitación doble según categoría del hotel.	CIU*	Sector turístico
				Precio de menú tipo según categoría restaurante.	ZTC*	

La medida de la presión turística

Ya hemos dicho que la presión turística se puede valorar de distintas maneras. Para los análisis que queremos llevar a cabo en este contexto hacemos referencia al **Índice de Presión Turística Social (IPTS)**.

$$\text{IPTS} = \text{Pop}_{\text{tur}} : (\text{Pop}_{\text{res}} \times 365)$$

Donde:

Pop_{tur} = Población turística anual

Pop_{res} = Población residente censada en el año de referencia

La medida del uso discontinuo en el tiempo

Como hemos dicho, la discontinuidad de la presencia de turistas puede tener muchos matices e interpretaciones diferentes. A los fines de una primera valoración sintética del problema adoptamos aquí el **Índice de Presión Turística Temporal (IPTT)**, que se define:

$$\text{IPTT} = (\text{Tt} : \text{Dt}) : (\text{Ta} : 365)$$

Donde:

Tt = Número de turistas de la temporada

Dt = Duración temporada (en días)

Ta = Número total de turistas en un año determinado

A su vez: $Tt = P : Em$

Donde:

P = Número de pernoctaciones

Em = Estancia promedio

La medida del uso discontinuo en el espacio

Una primera valoración de este aspecto se puede calcular la Tasa de Función Turística para cada barrio y crear un indicador de **Discontinuidad Espacial (DE)**:

$$IDE = (TFT_{\text{barrio más turístico}}) / (TFT_{\text{barrio menos turístico}})$$

Donde:

$$TFT = Ca_{\text{tur}} / Pob_{\text{res}}$$

Con:

Ca_{tur} = camas turísticas

Pob_{res} = población censada como residente en la ciudad

Este indicador puede ofrecer una idea de la discontinuidad de la oferta de alojamiento en la ciudad. Ya hemos subrayado, de todas maneras, como la discontinuidad no solo se limita a la oferta de alojamiento.

Podemos pues recurrir a otros indicadores para complementar esta información. Una primera indicación puede ser la presencia de atractivos turísticos. Analizando por barrios la ciudad podemos pues identificar un indicador de **Discontinuidad de Uso Turístico (DUT)** mediante la relación:

$$DUT = (Sup_{barrio\ no\ tur} / Sup_{tot})$$

Donde tenemos que:

$Sup_{barrios\ no\ tur}$ = Sup urbana barrios no usados por los turistas

Sup_{tot} = Superficie urbana total

Hay que notar que en ambos casos el tema de la espacialización obviamente resulta central: para la elaboración de estos indicadores resulta apropiado pues el uso de un Sistema de Información Geográfica.

La medida de la especialización urbana

El problema de la especialización se refiere, en cambio, a la presencia, en toda la ciudad, de espacios solamente dedicados a los turistas, que no son usados por los habitantes. En estas funciones de exclusivo uso turístico podemos incluir:

- Recursos turísticos no visitados por los habitantes
- Establecimientos con funcionamiento estacional
- Servicios públicos estacionales
- Espacios públicos dedicados a los turistas

Una vez identificados dichos espacios podemos crear un indicador de **Especialización Turística (EspT)**:

$$\text{EspT} = \text{Sup}_{\text{uso tur}} / \text{Sup}_{\text{tot}}$$

Donde:

$\text{Sup}_{\text{uso tur}}$ = Superficie del suelo urbano ocupado por las funciones de exclusivo uso turístico

Sup_{tot} = Superficie urbana total

Este análisis se puede llevar a cabo a escala urbana. En el caso de resultados poco significativo y sobretodo en el caso de ciudades diferenciadas, se puede reproducir en mismo análisis solo para la sola zona turística, para averiguar la presencia de este fenómeno a escala microurbana.

La medida de la alteración del mercado local

El problema de la alteración del mercado es quizás el más complejo a identificar y medir. Si de hecho en el apartado anterior se intenta identificar los espacios y actividades que se dirigen explícitamente y voluntariamente al turista como cliente/usuario, en este caso el foco de nuestra atención son los servicios, comercios y actividades de interés general que escogen como perfil preferido de sus clientes el del turista, no tanto por las especificidades de sus actividades sino por su diferente disponibilidad al gasto. Es éste un análisis de detalles, y como tal en la mayoría de casos es preciso hacerlo en la zona turística de la ciudad, dejando para sucesivas profundizaciones los análisis más extensos.

Vamos pues a buscar en este caso los “comercios de proximidad para turistas”, como podrían ser:

- Restaurantes y bares enfocados a turistas, con menú turístico, y apertura estacional.
- Comercios de proximidad de lujo, con elevada concentración de productos típicos o marcas locales y precios muy elevados.
- Agencias inmobiliarias especializadas en segundas casas y residencias de lujo.
- Tiendas de productos artesanales con apertura estacional.
-

Una vez identificados podemos calcular un primer indicador de **Alteración de Comercio del Proximidad (ACP)**:

$$ACP = Com_{tur} / Com_{tot}$$

Donde

Com_{tur} = Comercios de proximidad enfocados a turistas

Com_{tot} = Comercios de proximidad totales

En el caso de elevada alteración de la estructura de los comercios de proximidad es probable que los mecanismos de alteración del mercado hayan ido más allá. Uno de los efectos más importantes de esta dinámica puede ser la alteración del mercado inmobiliario. Una precisa valoración de este aspecto es bastante compleja: aún así podemos considerar dos aspectos que, sin ofrecer un resultado exhaustivo, pueden ofrecer indicaciones.

Por un lado podemos valorar la variación de precios de venta de los inmuebles situados en zona turística calculando un indicador de **Sobrecoste Inmuebles en zonas Turísticas (SIT)**:

$$SIT = PI_{z-tur} / PI_{ciudad}$$

Donde:

PI_{z-tur} = Precio de venta promedio por m² de los inmuebles residenciales en zona turística

PI_{ciudad} = Precio de venta promedio por m² de los inmuebles en la ciudad⁹³

Por otro lado podemos hacer una estimación del patrimonio de viviendas utilizado para segundas casas o establecimientos de alojamiento turístico informal

⁹³ En el caso de que se sospeche una alteración del mercado inmobiliario bastante extensa en la ciudad se puede tomar como nivel de referencia el precio de los inmuebles en una zona de referencia más amplia.

como Bed&Breakfast, calculando un indicador de **Uso Comercial de la Vivienda (UCV)**:

$$UCV = \text{Sup viv}_{\text{uso com}} / \text{Sup viv}_{\text{tot}}$$

Donde:

$\text{Sup viv}_{\text{uso com}}$ = Superficie de planta de viviendas usadas como segunda casa o como B&B

$\text{Sup viv}_{\text{tot}}$ = Superficie de planta de vivienda total

Este tipo de análisis puede ofrecer resultados interesantes sobre todo si aplicado a zonas específicas de la ciudad y en caso de amplia disponibilidad de informaciones sobre los usos reales.

5.6. Insostenibilidad ligada a la actuación de la Administración Pública

Como hemos anticipado, en una ciudad histórico-turística, además de las presiones ligadas directamente a las funciones turísticas, puede haber problemas ligados a la actuación o a la falta de actuación de la Administración Pública. Antes de todo podemos identificar dos grandes aspectos: la falta de control de fenómenos autónomos perversos, o sea la incapacidad de encauzar o bloquear fenómenos negativos que se producen en el territorio; y la acción desequilibrada, o sea intervenciones directas de la administración que desequilibran el territorio y generan problemas en la ciudad.

Además de estos dos tipos de problemas podemos identificar los problemas más importantes de alguna manera relacionados con el turismo y sobre los cuales la Administración puede y tiene que incidir:

- Tendencia al monocultivo turístico, fragilización de la economía y baja calidad del empleo
- Congestión ligada a los flujos turísticos y sobreexplotación del patrimonio natural e histórico
- “Venta” de la ciudad al turismo y banalización del patrimonio histórico cultural
- Creación de desequilibrios por la concentración de inversiones, creación de servicios e intervenciones para mejoras en la zona de interés turístico, con consecuente empobrecimiento y degradación de la ciudad.
- Promoción y marketing desequilibrado

Es evidente que, además de estos temas, hay muchas cuestiones de carácter demográfico y socio-económico que se podrían tomar en cuenta en un análisis de

sostenibilidad de amplio espectro. En este caso nos centraremos en los temas citados anteriormente, que presentan una relación directa con el turismo, indicando de todas maneras la necesidad para la administración pública, de tener en cuenta también estos otros aspectos.

Vamos a considerar ahora los caracteres de los problemas mencionados.

Tendencia al monocultivo turístico

La tendencia de una ciudad o un territorio a volcarse en el turismo apostando por un monocultivo turístico depende de muchos factores. Antes de todo hay que tener en cuenta la estructura económica de la ciudad y de su territorio, valorar el estado de las economías pre-turísticas y su capacidad de producir la riqueza necesaria para la ciudad. En algunos casos el monocultivo se produce de forma casi inevitable por la falta de otra economía capaz de sustentar a la población, mientras en otros el turismo va devorando recursos, inversiones y trabajadores a otros sectores, empobreciéndolos. De todas maneras, cualquiera que sea la razón, ya se ha analizado como el monocultivo turístico no es una respuesta económica estable y duradera.

Lo que la Administración Pública está llamada a hacer es velar para que no se generen tendencias hacia el monocultivo turístico y eventualmente actuar con políticas adecuadas para soportar sectores complementarios.

También a nivel del mismo sector turístico, la diferenciación de modelos y perfiles turísticos puede ayudar a estabilizar la economía y dar pié al desarrollo de actividades satélites diferenciadas.

Congestión y sobreexplotación

Cuando una localidad, y en este caso una ciudad histórica, empieza a tener éxito como destino turístico la tendencia de los operadores del sector es normalmente la apuesta por un crecimiento de la oferta. A veces, según la visión política y las presiones recibidas, la misma administración local acaba trabajando para un crecimiento continuo de las llegadas y de las estancias turísticas.

Esto puede llegar a generar fenómenos de congestión y de sobreexplotación de varia naturaleza.

Por un lado se puede producir una congestión de los espacios público urbanos y de los sitios de interés turístico, lo que genera su desgaste y deteriora también la calidad de la experiencia turística, haciéndole perder valor. Este mismo fenómeno se puede generar a nivel territorial, con la ocupación de suelo no urbanizado para aumentar la capacidad de alojamiento o bien generar nuevos recursos turísticos, con efectos análogos a los mencionados anteriormente sobre el entorno y la experiencia turística.

Estrictamente ligada a esta dinámica está la sobreexplotación de recursos frágiles, sean estos patrimoniales o medioambientales, con el riesgo de un desgaste irreversible de dichos recursos.

En estos casos es fundamental por parte de la Administración Pública valorar constantemente la oportunidad de fomentar el crecimiento, tanto con políticas directas como con operaciones de sensibilización de los operadores del sector. Por otro lado es fundamental que se tengan controlados los recursos frágiles y se vayan recontando los accesos, para evitar su sobreexplotación.

“Venta” y banalización de la ciudad

Si la congestión se podría considerar la consecuencia material de la inclinación de una ciudad a plegarse acríticamente a los requerimientos del turismo para multiplicar las ganancias inmediatas, desde el punto de vista cultural esta actitud se traduce en lo que aquí llamamos venta y banalización de la ciudad.

De hecho, la necesidad de sacar el máximo provecho del turismo induce a operadores del sector y a veces a administradores a pensar en la ciudad como producto turístico. Esto implica, muchas veces, la necesidad de simplificar la imagen y el patrimonio cultural de la ciudad, para adecuarlo a un estereotipo de fácil comprensión y por ende más fácil de vender, convirtiendo diferentes etapas de la historia de la ciudad en periodos muertos o inexistentes. La complejidad, las contradicciones y la estratificación de historia y cultura que han enriquecido la ciudad se venden pues como un paquete simplificado, con pocos eslóganes adecuados para folletos turísticos a los que se van adecuando las manifestaciones culturales, los productos típicos, etc.... Este progresivo empobrecimiento constituye un doble problema, para los habitantes, ya que van perdiendo parte de su cultura y su memoria, y para los turistas, que se encuentran con un sitio cada vez menos auténtico.

En este caso también la Administración Pública puede velar para proteger la vida cultural autónoma de la ciudad y su memoria de forma activa y también mediante la sensibilización de los operadores turísticos.

Creación de desequilibrios

El problema de la concentración de las inversiones se produce cuando, siempre creyendo en el turismo como principal salida económica para la ciudad, privados y tal vez administración pública concentran sus inversiones en las zonas de interés turístico, dejando al margen las otras partes de ciudad, que se consideran como “trasteros”, sitios de escasa importancia por su poca relevancia turística. En estos casos se generan rápidos fenómenos de segregación urbana y marginación, que conllevan la formación de periferias degradadas al lado de barrios “de lujo”.

En estas dinámicas la Administración Pública tiene un papel central, ya que ella misma dispone de parte de los recursos que se invierten para la mejoría de la ciudad y que puede reglar también buena parte de las intervenciones de los privados.

5.6.1. Medida de la insostenibilidad ligada a la actuación de la Administración Pública

Tal como se ha hecho anteriormente vamos a ver entre los indicadores analizados los que se refieren a este ámbito para ir escogiendo las medidas más adecuadas para este estudio.

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Ámbito	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
Organización urbana	Economía urbana	Dependencia económica del turismo	Tener una económica equilibrada no basada en un monocultivo	Población ocupada por sectores	SRE	Monocultivo
Sociedad	Equidad económica	Calidad del empleo	Limitar la precariedad y la estacionalidad del empleo	% contratos temporales / contratos totales.	SRE*	
Organización urbana	Transporte	Disponibilidad de espacios para la movilidad peatonal	Tener una red suficiente de vías para la movilidad peatonal	Accesibilidad a paradas de la red de transporte público de superficie	CIU	Congestión
	Uso suelo	Densidad habitantes	Controlar los fenómenos de dispersión urbana en las áreas periféricas y de excesiva densificación en los barrios antiguos.	Densidad edificatoria (mínima edificatoria de 45 viviendas por hectárea)	CIU	
	Modelo urbano	Expansión urbana	Evitar el excesivo consumo de suelo	Tasa de expansión urbana	SRE	
				Cambios del uso del suelo (km ²)	SRE	
Urbanización	SRE					
Turismo	Planeamiento	Previsiones de crecimiento turístico	Controlar que el crecimiento de las infraestructuras y de los servicios ligados al sector turístico sean compatibles con la capacidad de carga de la ciudad.	Expansión planeada de los establecimientos turísticos.	SRE	
Medio ambiente	Impactos	Presión humana	Evitar la excesiva presión humana sobre el territorio	Índice de Presión Humana	SRE *	

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA						
Ámbito	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
Turismo	Alteraciones debidas al turismo	Impactos inmateriales	Impacto cultural del turismo	Pérdida de identidad local.	SRE	Venta y banalización
Turismo	Planeamiento	Insercion de las actividades turísticas	Insertar las infraestructuras necesarias al turismo sin afectar a la integridad del casco antiguo y de la estructura urbana	Conservación de patrones arquitectónicos y pautas urbanísticas.	ZTP	
Organización urbana	Patrimonio	Patrimonio a riesgo de sobreexplotación	Controlar el aprovechamiento de los recursos patrimoniales para evitar su desgaste	Porcentaje de área urbana sujeta a medidas especiales de planeamiento/conservación físicas	CIU / SRE	
				% de elementos del patrimonio sujetos a presión	ZTP	
				% edificios y monumentos pendientes de rehabilitación	ZTP	
Organización urbana	Calidad de vida	Presencia de espacios públicos y verdes accesibles en la ciudad	Tener una cantidad suficiente de espacios públicos y verdes fruibles y distribuidos en toda la ciudad	Concentración de los espacios públicos accesibles	CIU	
	Calidad de vida	Presencia de espacios públicos y verdes accesibles en la ciudad	Tener una cantidad suficiente de espacios públicos y verdes fruibles y distribuidos en toda la ciudad	Acceso a un espacio verde mayor de 1.000 m ² a una distancia menor de 200 metros	CIU	

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA						
Ámbito	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
	Calidad de vida	Presencia de espacios públicos y verdes accesibles en la ciudad	Tener una cantidad suficiente de espacios públicos y verdes fruibles y distribuidos en toda la ciudad	Espacios verdes accesibles al público (m ² / persona)	CIU	Creación de desequilibrios
	Modelo urbano	Segregación urbana	Evitar fenómenos de segregación urbana	→ Sistema de Indicadores Ley de Barrios	CIU*	
Sociedad	Equidad social	Calidad de vida	Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones	Accesibilidad a espacios públicos fruibles	SRE*	
Organización urbana	Calidad de vida	Seguridad	Tener un adecuado nivel de seguridad en toda la ciudad	Tasa de crímenes	CIU	Sociedad y demografía
		Presencia de servicios urbanos	Tener una articulación de servicios urbanos adecuados y de escala supralocal	Porcentaje de población con acceso a las estructuras de sanidad primaria	CIU	
	Vivienda	Acceso a la vivienda	Garantizar que el mercado inmobiliario facilite a toda la población el acceso a una vivienda digna	Alquiler de la casa/renta	CIU*	
				Solicitudes insatisfechas de vivienda social/ total habitantes	SRE	
			Superficie de pavimento útil/persona	CIU*		
Sociedad	Educación	Niveles de educación	Fomentar el alcance de elevados niveles de educación en la población	Nivel de obtención de educación secundaria en los adultos	CIU	

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA						
Ámbito	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
	Educación	Niveles de educación	Fomentar el alcance de elevados niveles de educación en la población	Porcentaje de la población entre 18 y 25 años que continúan la formación después de la obligatoria.	CIU	Sociedad y demografía
Sociedad	Cultura	Capacidad de autoorganización de la sociedad	Fomentar la capacidad de la sociedad civil de organizarse en asociaciones espontáneas	Concentración de asociaciones juveniles, amas de casa, partidos políticos extranjeros, etc.	SRE*	Sociedad y demografía
		Producción de actividades culturales	Fomentar la producción de eventos culturales para uso de ciudadanos y visitantes	Concentración de actividades culturales	SRE*	
	Equidad económica	Niveles y distribución de rentas	Controlar que la renta se distribuya de forma equitativa	Porcentaje de población por debajo de la línea de pobreza	CIU / SRE *	
		Estructura de las edades	Controlar los fenómenos de envejecimiento de la población	Tasa de natalidad.	CIU/ SRE *	
		Calidad del empleo	Limitar la precariedad y la estacionalidad del empleo	Tasa de desempleo.	SRE*	
	Empleo informal			SRE*		
	Equidad social	Calidad de vida	Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones (inmigrados)	Tasa de desempleo en la población no EU	SRE*	
		Calidad de vida	Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones (jóvenes)	Tasa de concentración de la población no EU	SRE*	

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA						
Ámbito	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
				Porcentaje de desempleados con menos de 25 años	SRE*	
		Calidad de vida	Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones (jóvenes)	Incidencia de problemas ligados a usos de drogas en jóvenes	SRE*	
Sociedad	Equidad social	Calidad de vida	Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones (ancianos)	Jubilados en familias de baja renta	SRE*	Sociedad y demografía
				Programas de soporte a ancianos	SRE*	
		Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones (mujeres)	Diferencias de género en el nivel de educación	SRE*		
			Sueldo promedio mujeres/sueldo promedio hombres	SRE*		
			Porcentaje de desempleados mujeres/hombres	SRE*		
			Participación de la mujer en política, administración y empleo	SRE*		
			Niños en familias de baja renta	SRE*		
		Garantizar la calidad de la vida para todas la poblaciones (niños)	Accesibilidad a la escuela de forma autónoma (distancia ponderada por edades)	SRE*		
Salud	Garantizar un buen nivel de salud de	Esperanza de vida al nacer	SRE*			

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA						
Ámbito	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
			la población y prevenir posibles amenazas en este sentido	Tasa de mortalidad de individuos con menos de 65 años por enfermedades cardíacas o respiratorias	SRE*	

La medida de la tendencia al monocultivo turístico

El tema del monocultivo turístico tiene algunas medidas estadares consolidadas, como son: le porcentaje de ocupados en el turismo y el porcentaje del PIB que procede del turismo.

Aún así, hay que tener en cuenta que en ambas medidas hay algunas ambigüedades. El porcentaje de ocupados se refiere normalmente a la población residente en el ayuntamiento de referencia, y por lo tanto no ofrece informaciones sobre la movilidad laboral: una ciudad podría ofrecer empleo mayormente en el sector turístico y sus habitantes irse también a trabajar en otro sector, en otros municipios cercanos. La cuestión aquí es por lo tanto identificar si el foco de la atención tiene que ser la población asentada o la ciudad.

Por otro lado, la valoración sobre el PIB incluye las ganancias directas del turismo, pero no considera el papel que este tiene en las otras actividades económicas, como comercios y restauración. Para esto hay estudios más específicos como la cuenta satélite del turismo, que re quieren de todas formas estudios muy detallados a partir del trabajo de campo.

A los fines de este estudio optaremos pues por considerar el problema desde el punto de vista de la ciudad, valorando el PIB.

El indicador de **monocultivo turístico (MT)** será pues:

$$MT = \text{PIB}_{\text{tur}} / \text{PIB}_{\text{tot}}$$

Donde:

PIB_{tur} = producto interior bruto de la ciudad debido al turismo

PIB_{tot} = producto interior bruto total de la ciudad

La medida de la congestión y sobreexplotación

En la medida de la congestión y sobreexplotación hay algunos factores críticos. Antes de todo es difícil conseguir la exacta medida de la afluencia a los espacios públicos y a los sitios patrimoniales no confinados. Además, una vez realizado un recuento o una estimación, no siempre es fácil establecer el umbral de aceptabilidad de esta afluencia.

En estos casos también se pueden hacer estudios puntuales de recuentos y evaluación de impactos para definir la afluencia real y la eventual sobrecarga: estos estudios requieren de todas maneras tiempo y recursos no siempre disponibles.

En este caso vamos a hacer una estimación de afluencia mediante el indicador de **presión turística espacial corregida (PTEC)**:

$$PTEC = (Pd_{max} / Es_{pub})$$

Donde:

Pd_{max} = presencias turísticas diarias promedio en los días de máxima afluencia

Es_{pub} = Superficie total de espacio público en barrio turístico

En algunos casos, en presencia de espacios naturales o patrimoniales de especial fragilidad, puede ser oportuno valorar también un la **presión sobre espacios frágiles (PEF)**:

$$PEF = (Pd_{max} / Ef)$$

Donde:

Pd_{max} = presencias turísticas diarias promedio en el día de máxima afluencia

Et = Superficie espacio frágil de interés

Además de considerar el nivel de congestión actual puede ser importante valorar la expansión de la oferta turística prevista o permitida por la Administración Pública en dos años, para obtener una estimación del riesgo de congestión futura: para ello se propone un indicador de **expansión turística (ET)**:

$$ExT = (Ca_{tur})_n / (Ca_{tur})_{n+2}$$

Donde:

Ca_{tur} = camas turísticas

n = año en análisis

En el caso de que no hubiese en marcha proyectos significativos o no sea posible hacer una estimación correcta de la expansión de la oferta turística, se puede valorar el sobredimensionado de la infraestructura turística existente optando por un indicador de **sobredimensionado de instalaciones hoteleras (SIH)**:

$$SIH = 1 - OH = 1 - (Ca_{oc} / Ca_{tot})$$

Donde:

Ca_{oc} = Camas ocupadas en el més punta

Ca_{tot} = Camas disponibles totales

La medida de la “venta” y banalización de la ciudad

La venta de la ciudad y la banalización de su patrimonio cultural es uno de los aspectos más complejos a evaluar en un contexto como este. El intento de encauzar en un sistema de evaluación objetivo una valoración tan sutil y subjetiva pone muchos interrogantes. Para una valoración estricta habría que hacer un análisis de la cantidad de mensajes incorrectos o parciales que se ofrecen al turista sobre la cultura y el patrimonio local, o bien recurrir al juicio de expertos: ambas cosas saldrían de la metodología que se está intentando aplicar aquí, constituyendo un elemento heterogéneo.

Vamos a hacer pues algunas hipótesis de partida para buscar un valor calculable e indicativo a la vez:

- Cualquier ciudad histórico-turística, para ser tal, tiene que tener un patrimonio histórico de relieve, lo que conlleva cierta riqueza cultural.
- En general las ciudades históricas acaban siendo un referente a nivel cultural para todo el territorio, ofreciendo servicios culturales de escala territorial
- Las actividades culturales “auténticas” se pueden ofrecer como producto turístico, pero a condición de que mantengan su naturaleza y su estructura.

Partiendo de esto podemos pues considerar que un indicador indirecto de la protección del patrimonio cultural pueda ser la vitalidad cultural de la ciudad independientemente del turismo. Vamos pues a calcular pues un indicador de **actividades culturales turísticas: (ACT)**:

$$ACT = A_{c_{tur}} / A_{c_{tot}}$$

Donde:

Ac_{tur} = actividades culturales destinadas a turistas en un año [días/año]

Ac_{tot} = actividades culturales totales en un año [días/año]

La medida del desequilibrio urbano

El tema del desequilibrio urbano se puede encarar de muchas formas: por un lado se podría hacer un balance de las inversiones públicas en las diferentes partes de la ciudad, y por otro se podría comparar las condiciones actuales de los barrios para detectar posibles fenómenos de desequilibrios generados por una apuesta directa a los barrios turísticos en detrimento de los demás.

El primer enfoque, que sin duda podría ofrecer informaciones interesantes, tiene algunos problemas de interpretación ya que habría que introducir algún factor de valoración de la eficacia de las intervenciones en cada sitio y de la relación costes-beneficios. Vamos pues a optar por la segunda vía.

En este caso también habría muchos aspectos por valorar. Vamos a suponer que un buen parámetro de valoración de la calidad de un barrio puede ser la disponibilidad y la condición del espacio público. Vamos pues a valorar la diferencia de disponibilidad de espacio público en los barrios creando un indicador de **desequilibrio en la disponibilidad de espacio público (DEP)**.

$$DEP = (EP/hab)_{tur} / (EP/hab)_{min}$$

Donde:

$(EP/hab)_{ztur}$ = superficie espacios públicos⁹⁴ de la zona turística por habitante de la misma zona

$(EP/hab)_{min}$ = superficie espacios públicos del barrio en peores condiciones por habitante del mismo barrio

⁹⁴ En el recuento de los espacios públicos es preciso excluir los que no estén en condiciones adecuadas para el uso, por falta de mantenimiento o de seguridad.

5.7. La insostenibilidad debida a la capacidad de acogida urbana

El análisis de la capacidad de acogida urbana, si es considerada de forma estricta, tendría que ser objeto de un estudio monográfico. Lo que nos interesa aquí es tener alguna indicación de la capacidad de acogida de la ciudad, en términos de recursos naturales, infraestructurales y socio-económicos, para valorar la capacidad de la ciudad para soportar la presión humana a la que está sujeta. El primer factor discriminante es pues averiguar si la presión humana es elevada a nivel absoluto.

Si la presión humana resulta elevada los problemas se pueden dividir entre cuestiones relativas a:

- estado de recursos naturales e impactos
- servicios ambientales
- servicios urbanos
- estructura económica
- estructura social

Si en cambio la presión humana no presenta valores demasiado elevados, se averiguará simplemente la existencia del algún problema de sobrecarga debido a la escasez de algunos de los recursos o infraestructuras fundamentales y no a un exceso de uso humano.

Hay que decir que este tipo de problemática depende más bien de factores contextuales y coyunturales y no tanto de la tipología de ciudad, así que en cualquier

ciudad que presente valores elevados de presión humana podría ser útil un análisis de este tipo.

Lo que sí podemos relacionar a la tipología de ciudad es el área de referencia. Si en ciudades homogéneas un estudio sobre toda la ciudad puede ofrecer resultados bastante satisfactorios, en ciudades diferenciadas será necesario también un análisis focalizado en las zonas de mayor presión turística, donde probablemente se concentran los problemas mayores.

También es importante subrayar que en casos de elevada discontinuidad temporal este tipo de análisis no se puede limitar a valores promedios anuales, sino que tiene que valorar los periodos punta para tener un efectivo control de los fenómenos.

El estado de recursos naturales y los impactos

La cuestión de los recursos naturales y de los impactos es muy amplia y más aún si se quisiera establecer la efectiva capacidad de acogida en relación a los recursos disponibles y a los impactos aceptables. Lo que vamos a hacer aquí, en cambio, es ofrecer unas medidas sintéticas y fáciles de monitorizar para detectar posibles fragilidades, para luego indicar la posible necesidad de una profundización de los aspectos que resulten críticos en este primer análisis.

Los aspectos que vamos a considerar aquí son:

- Agua
- Energía
- Suelo
- Aire

- Residuos

Los servicios ambientales

En la misma línea de lo que hemos dicho anteriormente, lo que pretendemos valorar en este apartado es la capacidad y la funcionalidad de las infraestructuras para la gestión ambiental de la ciudad. En especial vamos a considerar:

- Gestión de residuos
- Abastecimiento de agua potable
- Producción de energía limpia

Los servicios urbanos

A nivel de servicios urbanos la cuestión de la capacidad de acogida se hace más compleja. La sobrecarga debida a la población turística puede afectar a la mayoría de servicios urbanos generando malfuncionamientos de vario tipo.

Siguiendo en el esfuerzo de síntesis que caracteriza este estudio, vamos a buscar los servicios urbanos que más pueden resentir de la presión turística, para tener unas primeras indicaciones. Los temas principales van a ser:

- Organización de la viabilidad y de la movilidad privada
- Organización de la movilidad pública
- Servicios sanitarios

La estructura económica

El impacto del turismo sobre la economía es una cuestión muy controvertida. Si por un lado es indudable que los ingresos debidos al turismo pueden enriquecer la población del destino turístico y dinamizar la entera región en conjunto. Aún así hay algunos interrogantes.

¿Quién recibe las ganancias del turismo?

¿Quién paga sus costes?

¿Cuánto del dinero gastado por los turistas se queda en el destino?

¿Cuánto la presencia de la actividad turística contribuye a la estabilidad económica del destino en análisis?

Ya hemos dicho que no vamos a incluir aquí estudios económicos de sector que valoren en nivel de rentabilidad del modelo turístico, ya que hay estudios especializados en esto. Lo que nos interesa en el ámbito de la capacidad de acogida es la valoración de la estructura económica de la ciudad para establecer el riesgo del monocultivo. Para este tipo de análisis vamos a salir de los términos municipales, abarcando una región mas amplia: la extensión de esta región se valorará para cada caso.

5.7.1. La medida de la insostenibilidad debida a la capacidad de acogida urbana

Para escoger las medidas más adecuadas para este apartado, como se ha hecho anteriormente, vamos a ver los indicadores relativos a este tema en el listado de indicadores seleccionados y a continuación vamos a elaborar los indicadores para este sistema.

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA CAPACIDAD DE ACOGIDA

ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
MEDIO AMBIENTE	Agua	Consumo de agua	Limitar el consumo de agua	Consumo de agua (metros cúbicos por año) por habitante (promedio en una hora)	CIU /SRE	Recursos e impactos
		Contaminación del agua	Evitar la contaminación del agua	Nivel de contaminación de aguas	SRE	
	Energía	Consumo de energía	Limitar el consumo de energía	Porcentaje de consumo de energía final por viviendas	SRE/CIU	
				Consumo anual de energía por persona	SRE*	
	Suelo	Impermeabilización del suelo	Limitar la impermeabilización del suelo	Porcentaje de suelo impermeabilizado en la ciudad	SRE	
	Residuos	Producción de residuos	Limitar la producción de residuos	Producción de residuos por persona residente	SRE*/CIU	
	Ruido	Contaminación acústica	Limitar la contaminación acústica	Número de quejas por ruido	ZTC/CIU	
				Contaminación acústica	CIU	
	Impactos	Emisiones en el aire	Limitar las emisiones de gases efecto invernadero	Número de días al año en los que la concentración de NO2 excede 200mg/m3	SRE	
				Emisiones de CO2 por persona	SRE	
Emisiones de CO2 por coches privados				SRE		

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA CAPACIDAD DE ACOGIDA						
ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
		Presión humana	Evitar la excesiva presión humana sobre el territorio	Índice de Presión Humana	ZTC*/ZTP*	
MEDIO AMBIENTE	Residuos	Calidad de las instalaciones de reciclaje	Proporcionar a la ciudad instalaciones de reciclaje adecuadas	Instalación de Puntos Limpios	CIU	Servicios Ambientales
		Porcentaje de reciclaje de residuos	Fomentar la recogida selectiva y el reciclaje de residuos	Tasa de reciclado de residuos (%).	SRE*	
	Energía	Producción energía limpia	Fomentar la producción de energía a partir de fuentes renovables y de bajo impacto ambiental	Porcentaje de consumo de recursos de energía renovable	SRE*	
ORGANIZACIÓN URBANA	Transporte	Organización movilidad automovilística	Organización adecuada de la red viaria y de los espacios de estacionamiento para los vehículos privados	Reserva de espacios de estacionamiento: vehículo privado fuera del espacio público	CIU	Servicios Urbanos
		Densidad de medios de transporte público	Tener una red suficiente y articulada de transporte público	Viario público para el tráfico del automóvil de paso y del transporte público de superficie	CIU	
				Metros lineales transo/día hab viajes/hab/año	CIU* SRE	
		Disponibilidad de espacios para la	Tener una red suficiente de vías para la movilidad peatonal	Viario público para el peatón y otros usos del espacio público	CIU/ ZTP*	

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD LIGADOS A LA CAPACIDAD DE ACOGIDA						
ÁMBITO	TEMA	CRITERIO	OBJETIVO	INDICADORES	ZONAS	SUBTEMA
		movilidad peatonal		Accesibilidad a paradas de la red de transporte público de superficie	ZT*	
ORGANIZACIÓN URBANA	Economía urbana	Dependencia económica del turismo	Tener una economía equilibrada no basada en un monocultivo	ingresos anuales sector turístico/ ingresos totales	SRE	Estructura económica
SOCIEDAD	Equidad económica	Estructura de las edades	Controlar los fenómenos de envejecimiento de la población	Tasa de dependencia estructural	SRE*	

La medida del estado de recursos naturales y de los impactos

Como se ha dicho anteriormente, vamos a considerar aquí el estado del uso de recursos y de la generación de impactos.

Para el tema del uso de los recursos vamos a calcular los indicadores de consumo.

Consumo de agua (CA)

$$CA = Ag_{\text{cons}} / \text{hab}$$

Donde:

Ag_{cons} = agua consumida en un año [m^3]

hab = número de habitantes de la ciudad

Consumo de energía (CE)

$$CE = En_{\text{cons}} / \text{hab}$$

Donde:

En_{cons} = energía consumida en un año [MWh]

hab = habitantes censados en la ciudad

Consumo de suelo (CS)

$$CS = S_{urb}/S_{tot}$$

Donde:

S_{urb} = Superficie urbanizada

S_{tot} = Superficie total del municipio

En relación a la generación de impactos vamos a considerar el contenido de emisiones en el aire y la producción de residuos.

Polución de aire (PA)

$$PA = D_{pol}/365$$

Donde:

D_{pol} = días al año con valores de agentes polucionantes superiores a los umbrales permitidos

Contaminación del agua (PAg)

$$CAg = Ag_{pol}/Ag_{tot}$$

Donde:

Ag_{pol} = rios y costas con valores de agentes contaminantes superiores a los umbrales permitidos [m]

Ag_{tot} = rios y costas totales [m]

Producción de residuos (RP)

$$RP = R_{prod}/hab$$

Donde:

R_{prod} = volumen de residuos producidos en un año

hab = habitantes censados en la ciudad

La medida de la funcionalidad de los servicios ambientales

Ademas del consumo de los recursos y de los impactos generados por las actividades urbanas, puede ser de interés valorar la funcionalidad de las infraestructuras que gestionan estos recursos y estos residuos, para valorar la oportunidad de una potenciación de dichos servicios, sobretodo en caso de expansión de la oferta turística.

Vamos a calcular pues los siguientes indicadores.

Gestión de residuos (GR)

$$GR = (R_{\text{prod}} - R_{\text{dif}}) / R_{\text{prod}}$$

Donde:

R_{dif} = volumen de residuos diferenciados en un año

R_{prod} = volumen de residuos producidos en un año

Escasez de agua potable (AgP)

$$AgP = D_{\text{sa}} / 365$$

Donde:

D_{sa} = días al año con limitaciones en el uso de agua potable

Consumo de energía no renovable (ENR)

$$ENR = (E_{\text{cons}} - E_{\text{p}_{\text{ren}}}) / E_{\text{cons}}$$

Donde:

$E_{\text{p}_{\text{ren}}}$ = energía producida en la ciudad a partir de fuentes renovables

E_{cons} = energía consumida

La medida de la funcionalidad de los servicios urbanos

Como se ha indicado anteriormente los temas fundamentales aquí son la movilidad privada y pública y los servicios sanitarios, considerados como puntos más sujetos a fenómenos de congestión en caso de excesiva presión humana.

Para lo que se refiere a la organización de la movilidad privada vamos a considerar el tema de los aparcamientos, creando un indicador de **presión sobre los aparcamientos (PAp)**.

$$PAp = (hab/area_{ap})$$

Donde:

pl_{ap} = plazas de aparcamiento en la ciudad

hab = habitantes censados en la ciudad

Es importante notar que este indicador, aunque presente es muchos sistemas de indicadores de sostenibilidad urbana, es algo controvertido. Si por un lado es indudable que una dotación muy escasa de aparcamientos es generadora de malfuncionamientos a nivel urbano y de invasión del espacio público por parte de los coches, por otro también es cierto que una gran disponibilidad de aparcamientos facilita el uso del transporte privado en lugar de favorecer la difusión del transporte público. La valoración de este parámetro tendría que hacerse juntamente a la del transporte público, y partiendo de un análisis también de la localización de los aparcamientos y de la funcionalidad del sistema de movilidad en su conjunto, cosa que se aleja un poco del foco de este estudio.

Por esto vamos a dejar este indicador, teniendo en cuenta que el alejarse del umbral establecido tanto en un sentido como en otro es causa de insostenibilidad, y dejamos al análisis caso per caso valoraciones más globales.

Para lo que se refiere a la movilidad pública vamos a considerar la disponibilidad de líneas de transporte público, mediante un indicador de **presión sobre el transporte público (TP)**.

$$TP = \text{hab}/tp$$

Donde:

tp= Km lineales recorridos al año por los medios de transporte público

hab= habitantes censados en la ciudad

Para lo que se refiere a los servicios sanitarios vamos en cambio a considerar las **presión sobre las estructuras de urgencias (PU)**.

$$PU = \text{hab}/pu$$

Donde:

pu= plazas en urgencias en las estructuras de referencia de la ciudad

hab= habitantes censados en la ciudad

La medida de la funcionalidad de la estructura económica

Como se ha anticipado, lo que vamos a intentar medir aquí es la predisposición de la ciudad analizada de caer en un monocultivo turístico.

Para ello vamos a calcular un indicador de **monocultivo turístico a escala territorial**:

$$MTT = \text{Pil}_{\text{tur}} / \text{Pil}_{\text{tot}}$$

Donde:

Pil_{tur} = riqueza producida por las actividades turísticas en la región de referencia

Pil_{tot} = riqueza total producida en la región de referencia

5.7.2. Los indicadores de la sostenibilidad en la ciudad histórico-turística

Para mayor claredad vamos ahora a resumir los indicadores propuestos.

Tema	Indicador	Formula
Presión Turística	Índice de Presión Turística Social	(IPTS) $IPTS = P_{ob\ tur} : (P_{ob\ res} \times 365)$
	Índice de Presión Turística Temporal	(IPTT) $IPTT = (Tt : Dt) : (Ta : 365)$
	Discontinuidad Espacial	(DE) $IDE = (TFT\ barrio\ más\ turístico) / (TFT\ barrio\ menos\ turístico)$
	Discontinuidad de Uso Turístico	(DUT) $DUT = (Sup\ barrio\ no\ tur / Sup\ tot)$
	Especialización Turística	(EspT) $EspT = Sup\ uso\ tur / Suptot$
	Alteración de Comercio del Proximidad	(ACP) $ACP = Comtur / Comtot$
	Sobrecoste Inmuebles en zonas Turísticas (si ACP elevado)	(SIT) $SIT = Plz-tur / Plciudad$
	Uso Comercial de la Vivienda (si ACP elevado)	(UCV) $UCV = Sup\ viv\ uso\ com / Sup\ viv\ tot$
Actuación Administración Pública	Monocultivo turístico	(MT) $MT = PIB_{tur} / PIB_{tot}$
	Presión turística espacial corregida	(PTEC) $PTEC = (Pd_{max} / Es_{pub})$
	Presión sobre espacios frágiles	(PEF) $PEF = (Pd_{max} / Ef)$
	Expansión turística	(ExT) $ET = (Catur)_n / (Catur)_{n+2}$
	Sobredimensionado de instalaciones hoteleras	(SIH) $SIH = 1 - OH = 1 - (Ca_{oc} / Ca_{tot})$
	Actividades culturales turísticas	(ACT) $ACT = Ac\ tur / Actot$
	Desequilibrio en la disponibilidad de espacio público	(DEP) $DEP = (EP/hab)_{ztur} / (EP/hab)_{min}$
Capacidad de acogida	Consumo de agua	(CsA) $CsA = Ag_{cons} / hab$
	Consumo de energía	(CsE) $CsE = En_{cons} / hab$
	Consumo de suelo	(CsS) $CsS = S_{urb} / S_{tot}$

Tema	Indicador	Formula
	Polución de aire	(PoA) $PA = D_{pol}/365$
	Contaminación del agua	(CAg) $CAg = Ag_{pol}/Ag_{tot}$
	Producción de residuos	(RP) $RP = R_{prod}/hab$
	Gestión de residuos	(GR) $GR = (R_{prod} - R_{dif})/R_{prod}$
	Escasez de agua potable	(AgP) $AgP = Dsa/365$
	Consumo de energía no renovable	(ENR) $ENR = (E_{cons} - E_{ren})/E_{cons}$
	Presión sobre aparcamientos	(PAp) $PAp = (hab / Area_{ap})$
	Presión sobre el transporte público	(TP) $TP = hab/tp$
	Presión sobre las estructuras de urgencias	(PU) $PU = hab/pu$
	Monocultivo turístico territorial	(MTT) $VE = Pil_{tur}/Pil_{tot}$

5.8. Creación del Índice de Sostenibilidad de Ciudades Histórico-Turísticas

Además de un sistema de análisis más estructurado de los impactos ligados de una forma u otra al turismo, puede ser interesante, sintetizando aún más las consideraciones ya hechas, intentar llegar a un índice agregado de insostenibilidad turística, para ofrecer algunas indicaciones básicas sobre el “potencial de insostenibilidad” que el desarrollo turístico de la ciudad conlleva.

Vamos a ver, pues, como podemos medir los factores más críticos relacionados a la presión turística en un índice agregado.

Como hemos dicho anteriormente, los temas que vamos a tener en cuenta son:

- Discontinuidad temporal (IDT)
- Discontinuidad espacial (IDE)
- Especialización (IE)
- Alteración del mercado (IAM)
- Carga turística (ICT)

Para cada uno de estos puntos, partiendo de algunos de los indicadores propuestos anteriormente, vamos a crear subíndices normalizados, que confluye luego en un índice agregado único.

Índice de discontinuidad temporal

Para medir la estacionalidad tomamos de referencia el Índice de Presión Turística Temporal, ya definido anteriormente, o sea:

$$IDT = f(IPTT) = f((Tt : Dt) : (Ta : 365))$$

Donde:

Tt = Número de turistas de la temporada

Dt = Duración temporada (en días)

Ta = Número total de turistas en un año determinado

A su vez

$$Tt = P : Em$$

donde :

P = Número de pernoctaciones

Em = Estancia promedio

El valor ideal de este índice de cara a la sostenibilidad es 1 y al aumentar este valor indica una menor sostenibilidad.

Para hacer que este índice sea comparable con los demás vamos a crear una curva de conversión de los valores posibles en una escala 1 ÷ 10.

Como hemos dicho el valor óptimo para este indicador es 1. Vamos ahora a reflexionar sobre los valores máximos posibles para este indicador. El caso peor sería teóricamente que todos los turistas se concentren en un día, lo que implicaría que $T_t = T_a$ y que $D_t = 1$, de lo que obtendríamos que:

$$(T_t : D_t) : (T_a : 365) = (T_a : 1) : (T_a : 365) = 365$$

Considerando este valor demasiado teórico vamos a ver que valor tendría el indicador si todos los turistas se concentraran en 15 días:

$$(T_t : D_t) : (T_a : 365) = (T_a : 15) : (T_a : 365) = 365/15 = 24,3$$

Podemos pues considerar como máximo teórico un valor de 24.

Vamos a poner en una tabla el valor de IPTT según la duración de la temporada (siempre considerando que no hayan turistas fuera de temporada):

Dt	IPTT
12 meses	1,0
11 meses	1,1
10 meses	1,2
9 meses	1,3
8 meses	1,5
7 meses	1,7
6 meses	2,0
5 meses	2,4
4 meses	3,0
3 meses	4,0
2 meses	6,0
1 mes	12,0
0,5 mes	24,0

Queriendo llegar a una definición de tres categorías podemos decir que en la escala 1 ÷ 10 tendremos que:

1 ÷ 4 valor aceptable (bandera verde)

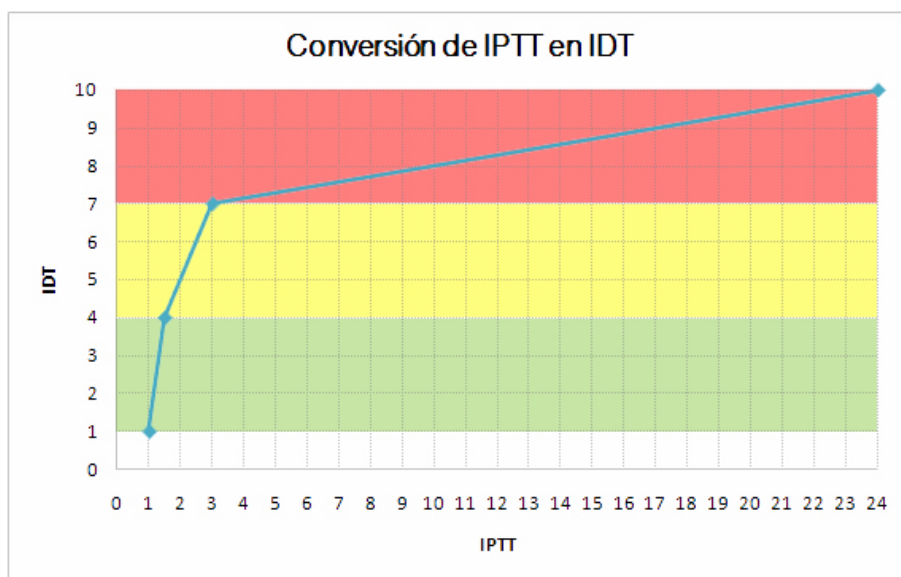
4 ÷ 7 valor a corregir (bandera amarilla)

7 ÷ 10 valor crítico (bandera roja)

En el caso del IPTT vamos a considerar que:

Dt	IPTT
12 meses	1,0
11 meses	1,1
10 meses	1,2
9 meses	1,3
8 meses	1,5
7 meses	1,7
6 meses	2,0
5 meses	2,4
4 meses	3,0
3 meses	4,0
2 meses	6,0
1 mes	12,0
0,5 mes	24,3

La curva de conversión de IPTT en IDE será pues:



Indice de discontinuidad espacial

Para una valoración de este aspecto se puede calcular la Tasa de Función Turística para cada barrio y valorar la relación siguiente:

$$IDE = f((TFT \text{ barrio más turístico}) / (TFT \text{ barrio menos turístico}))$$

Donde

$$TFT = Ct : P_{res}$$

con:

Ct = camas turísticas

P_{res} = población censada como residente en la ciudad

En este caso también el valor ideal será 1 y también el aumento de este valor indica una situación más desequilibrada y por lo tanto menos sostenible.

Analogamente a lo que hemos hecho anteriormente vamos a buscar los valores de referencia para la conversión a la escala común.

A nivel teórico este valor podría llegar hasta ∞ , ya que en teoría TFT del barrio menos turístico podría ser 0. Quitando este caso límite y excluyendo pues los barrios con $TFT=0$, vamos ahora a ver cuales pueden ser los valores de referencia.

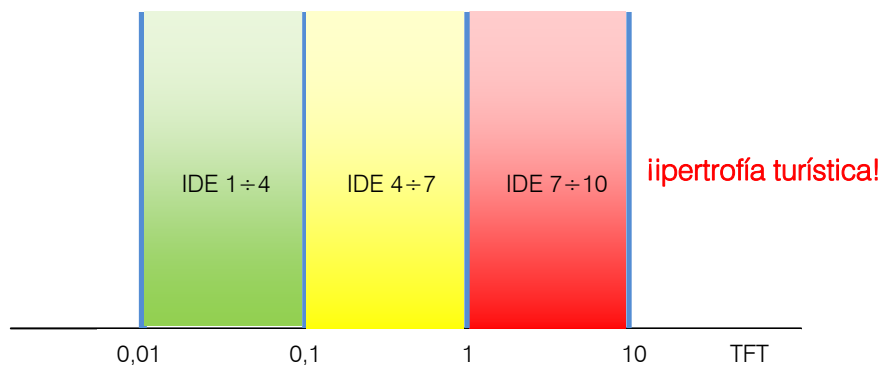
En literatura encontramos que:

TFT: $0,01 \div 0,1$ → función turística mínima

TFT: $0,1 \div 1$ → función turística normal

TFT: $1 \div 10$ → función turística elevada

TFT: > 10 → ipertrofia funcional

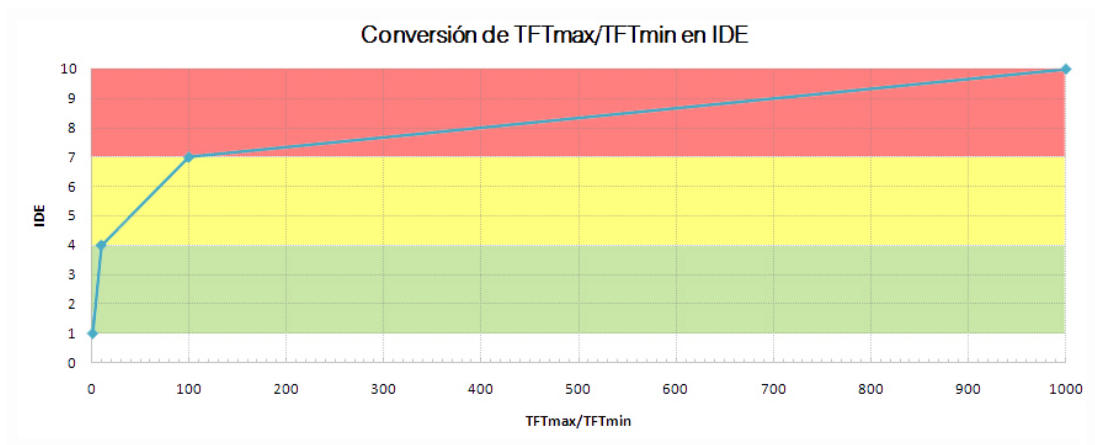


Considerado esto, vamos ahora a ver como se puede convertir la relación TFTmax/TFTmin.

Podemos considerar que:

- **IDE 1÷4 (bandera verde)** se pueda atribuir a barrios que pertenecen a la misma categoría, lo que implica un **TFTmax/TFTmin de 1÷10**
- **IDE 4÷7 (bandera amarilla)** se pueda atribuir a barrios que pertenecen a dos categorías consecutivas, lo que implica un **TFTmax/TFTmin de 10÷100**
- **IDE 7÷10 (bandera roja)** se pueda atribuir a barrios que pertenecen a las dos categorías extremas, lo que implica un **TFTmax/TFTmin de 100÷1000**

La curva de conversión de TFTmax/TFTmin en IDE será pues:



Indice de especialización

En este caso se puede valorar una relación entre la superficie total de la ciudad y la superficie realmente utilizada por los ciudadanos. La relación sería:

$$IE = f((S_{tot})/(S_c))$$

Donde:

S_{tot} = superficie total de la ciudad

S_c = superficie utilizada por los ciudadanos

Esta última se define como:

$$S_c = S_{tot} - S_{uso\ tur}$$

La Superficie de uso turístico ($S_{uso\ tur}$) a su vez será la suma de los espacios urbanos que son objeto de uso parcial o nulo por parte de los ciudadanos y que están enfocados al uso turístico.

Esta valoración se tendrá que documentar y justificar caso por caso.

En este caso también el valor ideal de $(S_{tot})/(S_c)$ es 1 y el aumento del indicador se considera como negativo.

Vamos a ver ahora como la relación $(S_{tot})/(S_c)$ ser pueda convertir en una escala $1 \div 10$.

En este caso no existen parámetros definidos, ya que la variación posible de este indicador está entre 1, en el caso de que no hayan espacios especializados, a ∞ , en el caso teórico en el que toda la ciudad está especializada para los turistas. Es

evidente, por otro lado, que el caso de $(S_{tot})/(S_c) = \infty$ ya no entraría en la tipología de ciudad, y por lo tanto no entra en nuestro ámbito de interés.

Volviendo al objetivo del indicador, recordamos que la idea de base es que los espacios de ciudadanos y turistas tengan que ser compartidos: por eso penalizamos ciudades en las que hay muchos espacios que solo se usan por parte de los turistas.

Si queremos clasificar de forma cualitativa las ciudades podríamos atribuir:

- Bandera verde a las ciudades donde turistas y ciudadanos comparten espacios.
- Bandera amarilla a las ciudades donde los turistas tienen unos espacios especializados proporcionados a su consistencia numérica.
- Bandera roja a las ciudades donde los turistas tienen espacios de uso exclusivo desproporcionados en relación a su consistencia numérica.

Podemos pensar como umbrales de referencia las relaciones:

$$Ha = \text{hab}_{\text{equiv}} / \text{Pob}_{\text{res}} = (\text{Pob}_{\text{res}} \times 365 + \text{tur}_{\cdot \text{año}} \times \text{est. prom}_{\text{año}}) / (\text{Pob}_{\text{res}} \times 365)$$

donde:

$\text{hab}_{\text{equiv}}$ = habitantes equivalentes

Pob_{res} = población residente censada

$\text{tur}_{\cdot \text{año}}$ = turistas

$\text{est. prom}_{\text{año}}$ = estancia promedio a lo largo del año

$$Ht = \text{hab}_{\text{equiv-temp}} / \text{Pob}_{\text{res}} = (\text{Pob}_{\text{res}} \times dt + \text{tur}_{\cdot \text{temp}} \times \text{est. prom}) / (\text{Pob}_{\text{res}} \times dt)$$

donde:

$hab_{equiv-temp}$ = habitantes equivalentes en temporada alta

Pob_{res} = población residente censada

dt = duración de la temporada en días

tur_{temp} = turistas

$est.prom_{temp}$ = estancia promedio en la temporada alta

$$Hmp = \frac{hab_{equiv-mp}}{Pob_{res}} = \frac{(Pob_{res} \times d_{mp} + tur_{mp} \times est.prom_{mp})}{(Pob_{res} \times d_{mp})}$$

donde:

$hab_{equiv-mp}$ = habitantes equivalentes en el mes punta

Pob_{res} = población residente censada

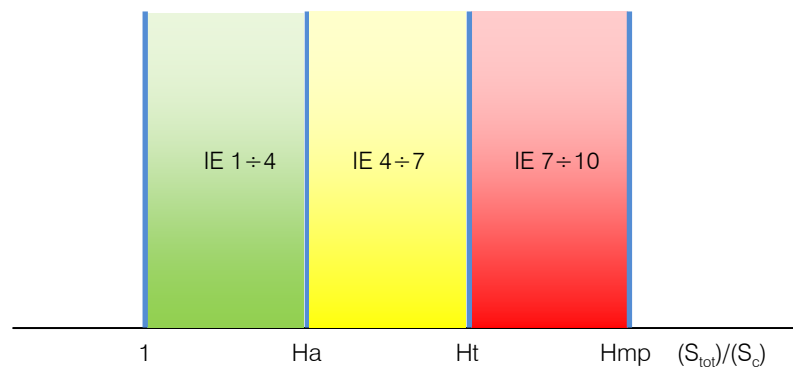
d_{mp} = duración del mes punta

tur_{mp} = turistas en el mes punta

$est.prom_{temp}$ = estancia promedio en el mes punta

Partiendo de las consideraciones hechas anteriormente, pues, podemos decir que:

- IE 1÷4 (bandera verde) se puede atribuir si $(S_{tot})/(S_c) < Ha$
- IE 4÷7 (bandera amarilla) se puede atribuir si $Ha < (S_{tot})/(S_c) < Ht$
- IE 7÷10 (bandera roja) se puede atribuir si $Ht < (S_{tot})/(S_c) < Hmp$
- Si $(S_{tot})/(S_c) > Hmp$ seguimos atribuyendo el valor 10



La curva de conversión se hará, caso por caso, en función de Ha, Ht y Hmp.

Indice de alteración del mercado

En este caso la valoración se centra en las actividades comerciales, considerando la zona de la ciudad donde más se concentra la función comercial por parte de los turistas. Lo que vamos a considerar aquí es la presencia de comercios enfocados a turistas en relación a los comercios de proximidad según la relación siguiente:

$$IAM = f((Cp_{tot}) / (Cp_{tot} - Cptur))$$

Donde:

$C_{p_{tot}}$ = Comercios proximidad totales

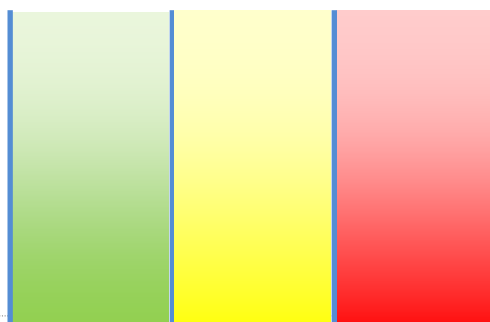
$C_{p_{tur}}$ = Comercios enfocados a turistas

Como en los otros casos el indicador está construido para que el valor ideal sea 1 y su aumento sea negativo.

Vamos ahora a ver como escalar la relación $(C_{p_{tot}})/(C_{p_{tot}}-C_{p_{tur}})$ para obtener un IAM entre $1 \div 10$.

Analogamente a lo visto anteriormente, en este caso también podemos hacer una valoración relativa a la proporción entre turistas y habitantes y considerando que el objetivo sería que ciudadanos y turistas acudan a los mismos comercios, sin que estos sufran alteraciones, podemos decir que

- IAM $1 \div 4$ (bandera verde) se puede atribuir si $(C_{p_{tot}})/(C_{p_{tot}}-C_{p_{tur}}) < H_a$
- IAM $4 \div 7$ (bandera amarilla) se puede atribuir si $H_a < (C_{p_{tot}})/(C_{p_{tot}}-C_{p_{tur}}) < H_t$
- IAM $7 \div 10$ (bandera roja) se puede atribuir si $H_t < (C_{p_{tot}})/(C_{p_{tot}}-C_{p_{tur}}) < H_{mp}$
- Si $(C_{p_{tot}})/(C_{p_{tot}}-C_{p_{tur}}) < H_{mp}$ seguimos atribuyendo el valor 10

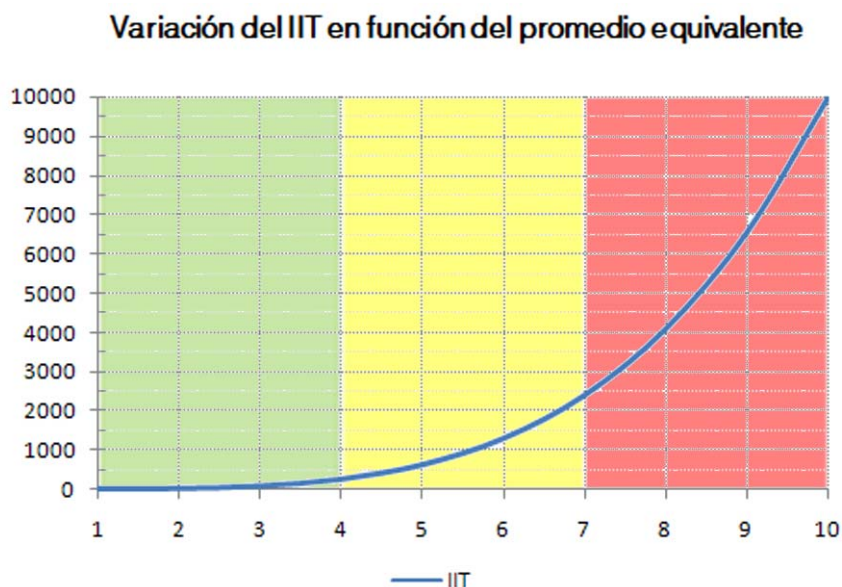


Índice agregado de insostenibilidad turística

Como ya hemos dicho todos los temas tratados tienen relevancia en sí mismos, pero los efectos se amplifican en presencia de los otros factores. Podemos por lo tanto pensar que un buen índice agregado capaz de ofrecer indicaciones sobre la agresividad de la tipología de turismo en una ciudad histórico turística sea:

$$\text{IIT} = (\text{IDT} \times \text{IDE} \times \text{IE} \times \text{IAM})$$

Considerado que el valor óptimo de cada uno de los indicadores es 1 podemos decir que el valor óptimo teórico del Índice agregado es 1 también, y que su aumento puede ofrecer indicaciones interesantes sobre el peligro de un modelo turístico insostenible. Para evitar el dispararse de los valores y una excesiva alteración del dato a partir de un solo subíndice, vamos a considerar el valor máximo de cada subíndice en 10, así que el **IIT puede variar de 1 a 10.000**.



Hay que remarcar que la opción por la multiplicación de los subíndices en lugar de la suma hace que se penalicen las ciudades que presentan problemas en más de un ámbito en relación a las que tienen valores elevados en uno solo de los

cuatro, ya que suponemos que la compresencia de problemas en ámbitos diferentes genere dinámicas más difíciles para corregir. Esta valoración se puede imaginar como preliminar al análisis más detallado que permite entrar en las tipologías de impactos y consecuentemente de políticas.

Índice agregado de insostenibilidad turística ponderado

Como ya se ha dicho todos los factores mencionados adquieren menor o mayor importancia en función de la cantidad de turistas. Podemos pues crear un índice de carga turística como factor de ponderación del índice de insostenibilidad turística antes presentado.

Llamamos este factor de ponderación Índice de Carga Turística (ICT):

$$ICT = f(IPTS) = f(Pob_{tur} / (Pob_{res} \times 365))$$

Donde:

Pob_{res} = población censada como residente en la ciudad

Pob_{tur} = pernoctaciones estimadas en el año de referencia

En este caso el indicador llega a 0 en caso de ausencia de población turística y va subiendo a medida que aumenta la población turística. Este índice constituye un multiplicador de los otros índices y anula el valor de índice agregado ponderado en el caso de ausencia de población turística.

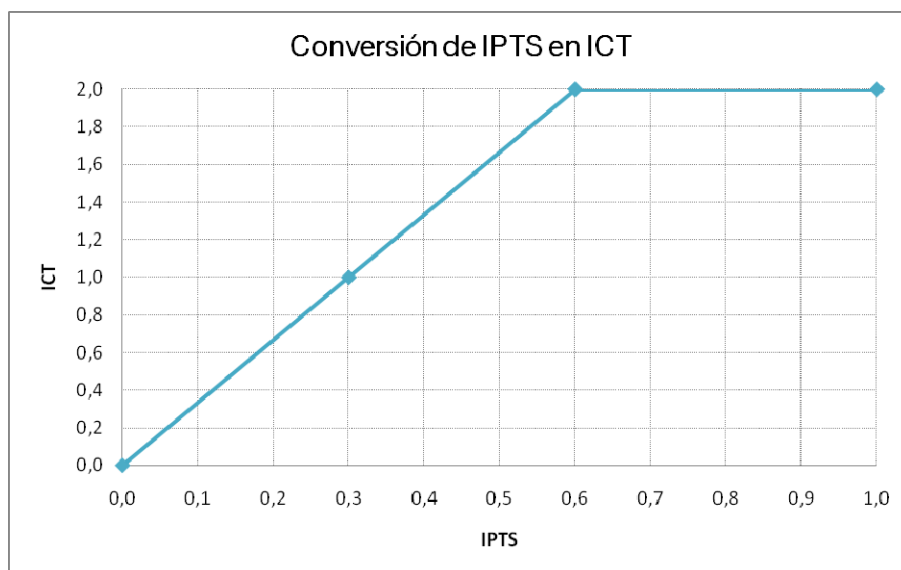
Vamos a establecer ahora el intervalo de variación del ICT para definir los límites de variación del ITTP también.

Sabemos de la literatura que se considera que:

- $IPTS < 0,3$ → escasa función turística
- $0,3 < IPTS < 0,6$ → función turística considerable
- $IPTS > 0,6$ → función turística agresiva

Ya que el ICT es un factor correctivo que añade a las valoraciones hechas en el IIT la información sobre la entidad cuantitativa del fenómeno turístico, podemos pensar que:

- $IPTS = 0 \Rightarrow ICT = 0$ → no hay función turística y todo el índice pierde sentido
- $IPTS = 0,3 \Rightarrow ICT = 1$ → la entidad del fenómeno turístico es importante pero no preocupante, y por esto no altera el valor de IIT
- $IPTS \geq 0,6 \Rightarrow ICT = 2$ → la cantidad de turistas empieza a ser en sí misma un factor problemático y esto aumenta el IIT.



El índice de insostenibilidad turística ponderado resultaría pues:

$$IITP = (IDT \times IDE \times IE \times IAM) \times ICT$$

Consecuentemente a lo dicho anteriormente el IITP varía entre **0÷20.000** y en este caso también el valor óptimo de sostenibilidad coincide con 1, ya que consideramos que un muy bajo desarrollo turístico (allí donde existen las condiciones), si no es un problema es sin duda una ocasión perdida.

5.9. El uso de los modelos urbanos: un sistema de clasificación

Paralelamente a la estructuración del sistema de indicadores de evaluación de la sostenibilidad de una ciudad histórico-turística, vamos a ver como clasificar una ciudad concreta según las tipologías de ciudad propuestas en el Cap.3.

Esta clasificación se articula en dos etapas:

- distinción entre ciudades diferenciadas e indiferenciadas
- análisis del nivel de cercanía de la ciudad analizada con los modelos extremos de la categoría a la que pertenecen

La primera etapa se realiza mediante un estudio morfológico de la ciudad y mediante la colocación en una base cartográfica de los elementos estructurantes de la ciudad.

La segunda etapa, en cambio, se lleva a cabo comparando el comportamiento de la ciudad en los indicadores propuestos con unos perfiles de comportamiento que vamos a definir para cada tipología de ciudad.

5.9.1. ¿Ciudad diferenciada o indiferenciada?

Esta primera etapa del análisis tiene el objetivo de analizar las características estructurales de la ciudad para establecer si esta se pueda considerar diferenciada o indiferenciada, siguiendo las definiciones proporcionadas anteriormente.

Este análisis prevé algunos pasos.

Antes de todo hay que definir los límites de la ciudad real que se quiere analizar, intentando identificar:

- partes de la ciudad que por alguna razón no participan de las dinámicas urbanas y tampoco se pueden considerar periferias de la misma;
- municipios cercanos que tienen un grado de complementariedad importante con la ciudad.

Una vez identificados estos límites, es necesario situar geográficamente:

- los recursos turísticos, distingüendo entre patrimoniales y no patrimoniales
- los hoteles y los otros establecimientos dedicados al alojamiento de turistas

Para ambas categorías es necesario distinguir los recursos y establecimientos estacionales, para averiguar las eventuales diferencias estructurales de la ciudad en temporada baja y alta.

Una vez situados estos elementos, consideraremos:

- **diferenciada** una ciudad que tenga un solo núcleo en los que se concentran los recursos turísticos en temporada alta;

- **indiferenciada** una ciudad que tenga diversos núcleos en temporada alta;
- **indiferenciada estacional** una ciudad indiferenciada en temporada alta y diferenciada en temporada baja.

En el caso de una ciudad indiferenciada estacional se van a estudiar las dinámicas que se producen en temporada alta y baja en paralelo, proponiendo una doble clasificación.

5.9.2. Indicadores de sostenibilidad y modelos de ciudad

Una vez escogidos algunos indicadores y clasificada la ciudad como diferenciada o indiferenciada, vamos a ver como, partiendo de los indicadores propuestos, es posible encontrar pistas para la evaluación estructural de la ciudad y la identificación del nivel de similitud con los modelos propuestos en el Cap.3.

Vamos a valorar pues como los factores de insostenibilidad turística se manifiestan en los modelos de ciudad presentados para utilizarlos también como parámetros de la clasificación.

Para mayor claridad vamos a hacer esta operación para las tres categorías de impactos por separado

Presión turística y modelos de ciudad

Hemos visto anteriormente que los parámetros de evaluación de los impactos de la presión turística son:

- Índice de Presión Turística Social (IPTS)
- Índice de Presión Turística Temporal (IPTT)
- Discontinuidad Espacial (DE)
- Discontinuidad de Uso Turístico (DUT)
- Especialización Turística (EsT)
- Alteración de Comercio de Proximidad (ACP)
- Sobrecoste Inmuebles en zonas Turísticas (SIT)

- Uso Comercial de la Vivienda (UCV)

Partiendo de las observaciones hechas anteriormente y de las definiciones ofrecidas vamos a ver como tendrían que ser las prestaciones.

El **índice de presión turística social** (IPTS) representa la incidencia cuantitativa de la población turística en la población total que usa la ciudad a lo largo del año.

En el caso de ciudades diferenciadas podemos pensar que este indicador será elevado para las ciudades escaparate, donde las actividades y los espacios no turísticos tienen un papel satélite en relación a la ciudad turísticas, lo que implica una incidencia importante de la población visitantes; en cambio en las ciudades bipolares el mantenimiento de una parte de ciudad con vitalidad y economía autónoma no deja espacio a un fenómeno turístico demasiado invasivo.

Analogamente, para las ciudades indiferenciadas este indicador será elevado para la ciudad resort y más reducido para ciudades policéntricas.

El **índice de presión turística temporal** (IPTT) indica la estacionalidad de los flujos turísticos.

En el caso de ciudades diferenciadas podemos pensar que la estacionalidad sea relativamente baja en las ciudades escaparate mientras en las bipolares depende mucho de las características de los recursos turísticos que esta ofrece y de las tipologías de turistas a las que se dirige.

En el caso de las ciudades indiferenciadas la estacionalidad es más elevada en las ciudades resort, sobretodo si estas se ligan también a recursos turísticos ligados al ocio y a la naturaleza, mientras suele ser menos marcada en las ciudades policéntricas.

La **discontinuidad espacial** (DE) representa la tendencia de las estructuras de alojamiento turístico a distribuirse de forma poco homogénea en la ciudad.

Este indicador será sin duda elevado en las ciudades diferenciadas, sobretodo en las ciudades escaparaté donde la parte no turística no se enseña al turista ya que comprometería la imagen de la ciudad misma.

En el caso de las ciudades indiferenciadas este indicador suele ser mas bajo, sobretodo en la ciudad resort, que se dedica por completo a la actividad turística.

La **discontinuidad de uso turístico** (DUT) indica en cambio la tendencia de los turistas a ocupar la ciudad de forma poco homogénea.

Otra vez este indicador será más elevado para las ciudades diferenciadas, pero en este caso podemos suponer que tenga niveles mas elevados en las ciudades bipolares, donde la zona turística queda más pequeña y confinada.

En el caso de las ciudades indiferenciadas este indicador no alcanzará niveles muy elevados, aunque será más alto para una ciudad policéntrica, que también tiene partes no dedicadas al turismo, y menos para la ciudad resort.

La **especialización turística** (ET) indica el peso de las actividades y de los establecimientos dedicados al turismo a nivel espacial.

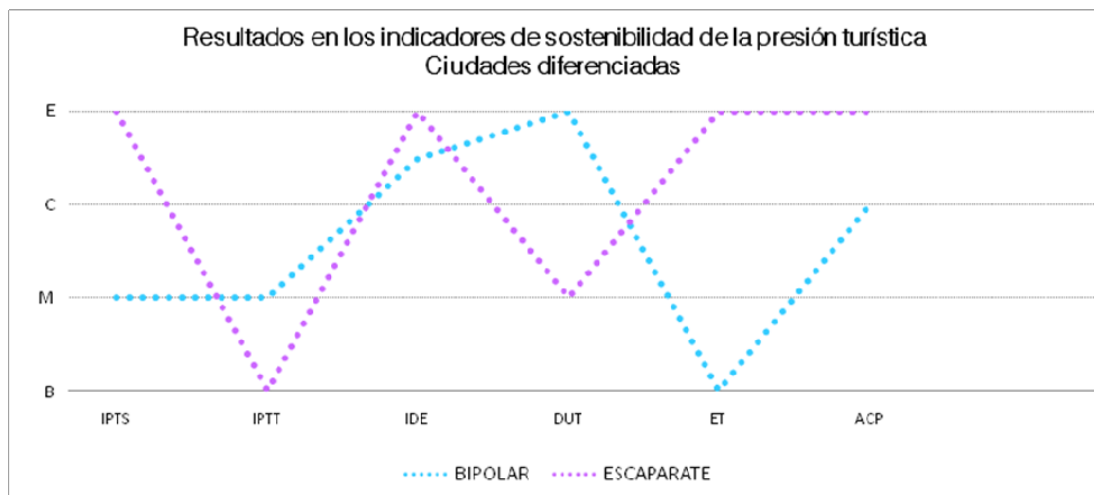
Este factor depende de muchos factores, pero podemos imaginar que sea más elevado en el caso de ciudades escaparaté y resort, y menos en ciudades bipolares y policéntricas.

La **alteración de comercio de proximidad** (ACP) representa la medida de la influencia de la presencia de turista en los comercios de detalle.

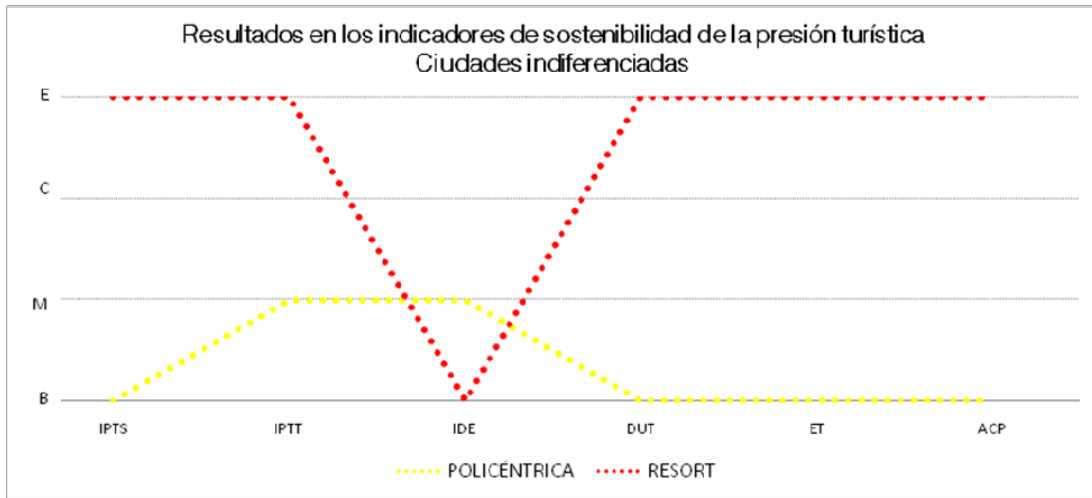
Estos fenómenos se manifiestan de forma contundente sobretodo en las ciudades resort y en las ciudades escaparaté. También en las ciudades bipolares se pueden producir alteraciones bastante marcadas, pero solo a nivel de zona turística, mientras no suelen tener mucha importancia en las ciudades policéntricas.

El **sobrecoste inmuebles en zonas turísticas (SIT)** y el **uso comercial de la vivienda (UCV)** valoran la alteración del mercado inmobiliario debido al turismo y al uso de la vivienda como establecimientos de alojamiento turístico. Como se ha dicho anteriormente estos valores se consideran solo en casos de elevado ACP. Estos valores serán elevados en el caso de ciudades escaparate y resort, con la diferencia de ser concentrado en la zona turística en el primer caso y extendido en el conjunto de la ciudad en el segundo. También se pueden dar valores elevados pero muy localizados en el caso de ciudades bipolares, mientras esperamos niveles de alteración bajos en ciudades policentricas.

En los graficos a continuación vamos a ver la síntesis de los perfiles de comportamiento según lo dicho.



E= elevado - C=elevado concentrado - M=mediano - B=bajo



E= elevado - C=elevado concentrado - M=mediano - B=bajo

Actuación de la Administración Pública y modelos de ciudad

Vamos ahora a ver cada tipología de ciudad cuanto esté expuesta a los problemas identificados en el ámbito de la Actuación de la Administración Pública. Los parámetros de evaluación en este caso son:

- Monocultivo turístico (MT)
- Presión turística espacial corregida (PTEC)
- Presión sobre espacios frágiles (PEF)
- Expansión turística (ExT) - Sobredimensionado Instalaciones Hoteleras (SIH)
- Actividades culturales turísticas (ACT)
- Desequilibrio en la disponibilidad de espacio público (DEP)

Siguiendo los perfiles creados para cada ciudad, vamos a ver que respuesta podemos esperar para cada una de ellas en relación a los impactos generados por la Administración Pública.

El indicador de **monocultivo turístico** indica la preponderancia del sector turístico en la economía local. Según lo que hemos ido observando podemos suponer que este indicador sea muy elevado en el caso de ciudades Resort y bastante elevado en ciudades escapate, mientras tendría que tener niveles bajos en ciudades bipolares y policéntricas.

La **presión turística espacial corregida** indica la densidad de turistas en los espacios públicos turísticos durante el tiempo de mayor afluencia. Este factor puede variar en función de muchos parámetros, pero podemos hacer algunas hipótesis.

En el caso de ciudades diferenciadas podemos pensar que este indicador tenga un valor medio-elevado en el caso de la ciudad bipolar, donde los turistas tienden a concentrarse en una zona muy confinada de la ciudad y pueden tener un perfil de afluencia más estacionalizado. En el caso de la ciudad escaparate este valor probablemente sea menos elevado en el més punta, aunque posiblemente tenga un valor mas elevado si calculáramos el mismo indicador a lo largo de todo el año.

En el caso de ciudades indiferenciadas este valor será elevado en ciudades resort, aunque también en ciudades policentricas podría tener puntas muy elevadas, según la organización de la movilidad entre los distintos focos turísticos de la ciudad

La **presión sobre espacios frágiles** indica en cambio la presión existente sobre los recursos patrimoniales y medioambientales frágiles. Este valor depende mucho de las políticas de gestión y protección de dichos espacios. En falta de estas políticas podemos esperar que este indicador tenga un comportamiento muy similar al anterior: por esto no lo vamos a tomar en cuenta para la clasificación.

La **expansión turística** indica las previsiones de crecimiento de las actividades turísticas; este es otro factor que depende mucho de las políticas utilizadas en la ciudad, más que de la tipología de ciudad. Este valor no nos será útil pues para clasificar la ciudad, pero sí para valorar las tendencias futuras. Sin duda un indicador de expansión turística elevado en ciudades clasificadas como escaparate o resort implica una tendencia a la congestión y una posible dinámica de envejecimiento del destino.

Un valor elevado en el caso de una ciudad bipolar puede indicar otra vez una tendencia a la congestión en el caso de que la expansión se sitúe en la misma zona turística, o bien una tendencia hacia un modelo de ciudad escaparate.

En el caso de ciudades policentricas, en cambio, un valor elevado de este indicador puede significar una tendencia hacia un modelo de ciudad resort, si los nuevos establecimientos se distribuyen en el conjunto de la ciudad, o bien una apuesta hacia un modelo de ciudad escaparate, mediante la creación de un grande distrito turístico que junte los núcleos actualmente separados.

Lo mismo se puede decir para el indicador alternativo de Sobredimensionado de Instalaciones Hoteleras (SIH).

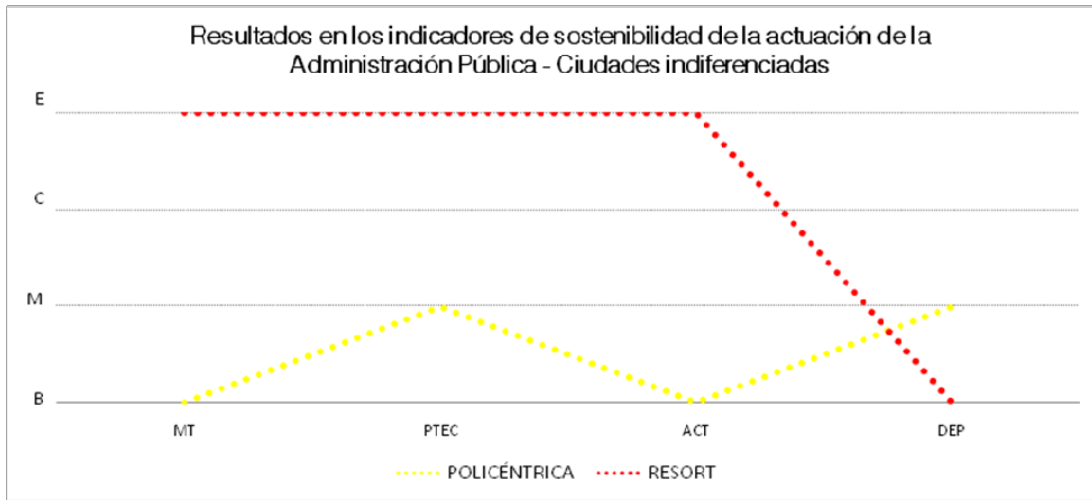
El indicador de **actividades culturales turísticas** indica la alteración de la vida cultural de la ciudad y su banalización como consecuencia del desarrollo turístico. Este indicador tendrá valores muy elevados en ciudades resort y elevados en ciudades escaparate, mientras tendría que tener valores reducidos en ciudades bipolares y policéntricas.

El **desequilibrio en la disponibilidad de espacio público** es un indicador que señala la diferenciación de la calidad urbana entre la zona turística y no turística, debido a la concentración de inversiones a favor del desarrollo turístico de la ciudad.

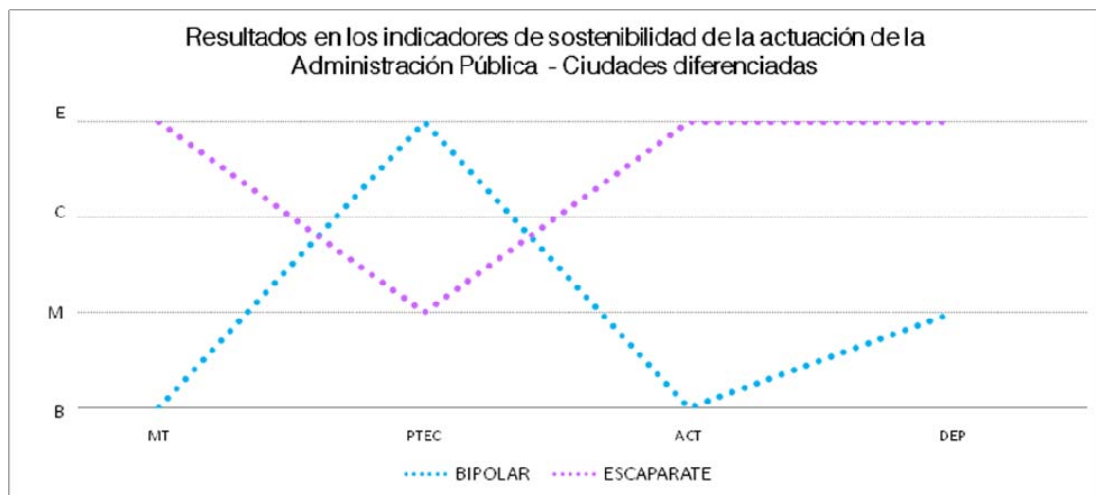
En el caso de ciudades diferenciadas este indicador será muy elevado en el caso de ciudades escaparate, donde lo que hemos llamado “trastienda” normalmente está constituido por barrios degradados y de baja calidad. Menos importante puede ser el fenómeno en ciudades bipolares, aunque puede ser presente.

En ciudades indiferenciadas este valor es muy bajo en ciudades resort, ya que en este caso prácticamente toda la ciudad es turística, mientras puede tener niveles medios en ciudades policentricas, sobretodo en el caso de una apuesta creciente por el turismo.

Vamos a ver en unos graficos a continuación la síntesis de lo que acabamos de decir.



E= elevado - C=elevado concentrado - M=mediano - B=bajo



E= elevado - C=elevado concentrado - M=mediano - B=bajo

Capacidad de acogida y modelos de ciudad

La relación de la actividad turística con la capacidad de acogida es quizás el tema en el que menos ligazón directa hay con el modelo de ciudad. Hemos caracterizado los problemas de capacidad en los siguientes parámetros:

estado de recursos naturales e impactos, y en particular:

- Consumo de agua (CsA)
- Consumo de energía (CsE)
- Consumo de suelo (CsS)
- Polución de aire (PoA)
- Contaminación del agua (CAg)
- Producción de residuos (RP)

servicios ambientales, y en particular:

- Gestión de residuos (GR)
- Escasez de agua potable (AgP)
- Consumo de energía no renovable (ENR)

servicios urbanos, y en particular:

- Presión sobre los aparcamientos (Ap)
- Presión sobre el transporte público (TP)
- Presión sobre las estructuras de urgencias (PU)

estructura económica, y en particular

- Monocultivo turístico territorial (MTT)

Como hemos anticipado, estos indicadores no constituyen elementos útiles para la clasificación, ya que las prestaciones de cada ciudad en estos temas dependen de muchos factores y no es posible encontrar una relación directa con los modelos de ciudad tal como los hemos definido.

Lo que sí podemos establecer es una relación inversa, o sea reflexionar sobre la importancia de cada aspecto en relación al tipo de ciudad. Con la evaluación de la capacidad de acogida, de hecho, estamos buscando aquellos vínculos que, aunque no sean directamente generados por el turismo, pueden limitar la capacidad de la ciudad de desarrollar este tipo de actividad o bien vincular las modalidades de este desarrollo. Partiendo de la hipótesis que todos los temas mencionados tienen gran relevancia ya que constituyen ya una extrema síntesis de las amplias problemáticas medioambientales, vamos a ver en cuales casos tienen especial relevancia.

En relación al tema del **agua** hemos hablado de consumo de agua, abastecimiento de agua potable y contaminación de agua. En este caso el tema del consumo de agua tiene especial relevancia si ya estamos en los últimos años en condiciones de abastecimiento insuficiente de agua potable para la población residente: este problema a su vez es especialmente crítico para ciudades que tienen elevada estacionalidad, como normalmente son las ciudades resort y a menudo las ciudades bipolares, y en casos de elevadas previsiones de crecimiento de la actividad turística. En caso de marcada estacionalidad, de hecho, el dimensionado de las instalaciones se hace más crítico y es más fácil incurrir en problemas de sobrecarga.

La cuestión de la **energía** es hoy en día fundamental en cualquier contexto. Podemos notar que esta cuestión se hace aún más grave en el caso de escasa capacidad de producción de energías limpias.

El consumo de **suelo** también es un elemento fundamental en las políticas territoriales y tiene mucha relación con el turismo: podemos decir que un elevado consumo de suelo es aún más grave en situaciones que presenten elevadas previsiones de crecimiento turístico. Este aspecto es especialmente importante

también en el caso de que la ciudad tenga en su oferta turística espacios medioambientales de interés y frágiles.

La **polución del aire** también tiene hoy una relevancia especial. En nuestro caso un agravio puede ser un elevado grado de movilidad privada ligada al turismo, lo que se produce normalmente en ciudades policentricas y ciudades escaparate.

En relación a los **residuos** se ha valorado la producción de residuos y la capacidad de gestión y reciclaje de los mismos. Análogamente a lo dicho sobre el tema hídrico, la producción de residuos es especialmente importante en el caso de escasa capacidad de gestión de los mismos por parte de la Administración Pública, y se puede volver un factor crucial en casos de elevada estacionalidad, como suele pasar en ciudades resort y bipolares, y en caso de elevada previsión de crecimiento turístico.

El tema de la **movilidad** se ha considerado desde el punto de vista de la disponibilidad de aparcamientos y de la densidad de transporte público. En relación a la capacidad de acogida de turistas estos elementos son especialmente importantes para ciudades con elevada movilidad turística interna, lo que posiblemente se produzca en ciudades policentricas y en ciudades escaparate. La disponibilidad de transporte público adquiere aún más importancia en contextos con elevada polución del aire.

Para la cuestión de la disponibilidad de servicios se ha tomado en consideración la disponibilidad de **plazas en estructuras sanitarias de urgencias**. Este aspecto, fundamental en todo caso, es especialmente importante en los sitios donde se prevee una duración medio-larga de la estancia turística, lo que normalmente se produce en ciudades resort y ciudades escaparate.

Por último, el tema de la **vitalidad económica** a escala territorial es especialmente importante en casos de tendencias al monocultivo turístico, ya que en estos casos la fragilización de la economía tendría efectos muy profundos y dañinos.

Vamos ahora a resumir en una tabla las consideraciones hechas hasta ahora.

Indicador	Factor de aumento de relevancia
Consumo de agua (CsA)	AgP elevado IPTT elevado
Consumo de energía (CsE)	ENR elevado
Consumo de suelo (CsS)	ET elevado Presencia de recursos medioambientales frágiles sin adecuadas "barreras" al crecimiento urbano
Polución de aire (PoA)	Ciudad policéntrica / Ciudad escaparate
Contaminación del agua (CAg)	Presencia de espacios frágiles ligados al sistema hídrico
Producción de residuos (RP)	GR elevado IPTT elevado ET elevado
Gestión de residuos (GR)	RP elevado
Escasez de agua potable (AgP)	ET elevado
Consumo de energía no renovable (ENR)	CE elevado
Deficit de aparcamientos (DAp)	Ciudad policéntrica / Ciudad escaparate
Presión sobre transporte público (TP)	PA elevado Ciudad policéntrica / Ciudad escaparate
Presión sobre las estructuras de urgencias (PU)	Ciudad Resort / Ciudad escaparate Estancias turística largas
Monocultivo turístico territorial (MTT)	Ciudad Resort / Ciudad escaparate

6. Políticas para la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística

El planeamiento urbano es un proceso sujeto a ajustes continuos; pensar que se pueda proyectar el desarrollo de una ciudad solo después de haber considerado todas las variables posibles es esperar demasiado.

Lo importante ahora es empezar.[...]

Necesitamos políticas urbanas capaces de generar un cambio ya, no en décadas; nos toca a nosotros hoy descubrir nuevos caminos.

Jaime Lerner⁹⁵

Antes de analizar en concreto las posibles políticas e intervenciones a actuar para conseguir un desarrollo sostenible de una ciudad histórico turística, vamos a ver primero porqué y en que medida las problemáticas de las que estamos hablando requieren intervenciones públicas.⁹⁶

Hay que considerar ante todo algunos aspectos ligados a los retos que plantea la sostenibilidad. La necesidad de introducir la visión de largo plazo y de

⁹⁵ J.Lerner en World Watch Institute, State of the World 2007, Edizioni Ambiente, Milano, 2007

⁹⁶ G.Candela, P.Figini, *Economía del turismo*, McGraw-Hill, Milano 2003

superar el individualismo en las estrategias de acción para maximizar la utilidad común hacen necesaria la intervención de una autoridad sobre las partes, capaz de ayudar los actores a perseguir fines comunes de la forma más eficiente posible y obligarles a internalizar los costes y los impactos de sus elecciones. Aunque no hay que dar por descontado que la administración pública apueste por estrategias de largo plazo - los tiempos de la política suelen ser breves - esta es una opción cultural e ideológica, que cada vez más se impone desde arriba y que más fácilmente puede ajustarse a las finalidades de un organismo público.

Por otro lado, el mismo turismo tiene algunas características que hacen necesaria la intervención de la institución pública. En la mayoría de casos el turismo afecta a bienes públicos, ya sea como productos primarios de fruición turística o bien como bienes impactados por esta actividad: su conservación, tutela y desarrollo se tienen que gestionar, pues, en el respeto de los derechos de todos.

Además el turismo tiene tendencia a distribuir ganancias e impactos de forma muy desigual, teniendo así dos caras, una favorable para los operadores del sector, y, según el tipo de turismo, otra conflictiva para los habitantes permanentes, para los trabajadores, para las generaciones futuras, etc... En este sentido la capacidad por parte de la Administración de monitorizar impactos positivos y negativos y compensar los posibles desequilibrios es una cuestión clave para que el turismo no se transforme en una actividad parasitaria y dañina.

Si podemos afirmar pues la necesidad de una intervención pública, el tema es ahora reflexionar sobre cuales son estas intervenciones, que contenidos tienen y en que ámbitos se colocan.

Las intervenciones por parte de organismos públicos en materias de gestión de los espacios y de las actividades en el territorio se suelen indicar con el término de políticas públicas. Definir que es una política pública es algo muy complejo, ya que ésta puede tomar formas y contenidos muy diversos según el contexto normativo, institucional y socioeconómico del territorio en el que se

enmarca⁹⁷. Más que buscar una de las muchas posibles definiciones puede ser útil, pues identificar algunas características comunes a las políticas públicas, que en todo caso tienen:

- Un **contenido**, o sea el argumento que la política trata y sobre el que quiere incidir
- Un **programa**, o sea el armazón general de referencia en el que se enmarca la acción prevista por la política
- Una **directriz normativa**, o sea las preferencias y las finalidades que rigen la acción del ente que actúa.
- Un **factor coercitivo**, o sea la imposición de obligaciones que el ente proponente tiene facultades para imponer
- Una **jurisdicción social**, o sea la definición del colectivo que se ve interesada por la política.

Cuando hablamos de políticas, entonces, nos referimos a cualquier intervención por parte de un ente público que tienda a regular las actividades y los espacios en el territorio, siguiendo un proceso e imponiendo a un colectivo algunas restricciones o bien ofreciéndoles ventajas bajo determinadas condiciones. Como hemos visto este tipo de intervenciones son muy importantes en el ámbito del turismo, ya que en muchos aspectos esta actividad interesa y afecta a la colectividad.

Tradicionalmente cuando se habla de políticas para el turismo se piensa en las llamadas políticas turísticas. Estos tipos de políticas pueden ser muy diferentes y existen diversas clasificaciones. A nivel de estrategias, por ejemplo, se identifican⁹⁸:

⁹⁷ P.de Salvo, *Il processo di formazione della politica turistica*, Franco Angeli, Milano, 2003

⁹⁸ J.P. Lozato-Giotart, *Geografía del turismo*, Franco Angeli, Milano, 1999

- Políticas para la conservación
- Políticas para la gestión del desarrollo
- Políticas sistémicas y planeadas
- Políticas interregionales
- Políticas de ordenación territorial y sectorial

Entrando más en los contenidos de las políticas turísticas se indentifican algunas tipologías básicas⁹⁹:

- Políticas para establecimientos de alojamiento
- Políticas para servicios agregados a las actividades turísticas
- Políticas de integración de los actores
- Políticas sobre infraestructuras de movilidad
- Políticas de atracción y promoción
- Políticas de gestión de flujos
- Políticas de redistribución de las vacaciones
- Políticas de soporte a la demanda turística.

Observando estas clasificaciones y muchas otras, así como las políticas turísticas puestas en acto se puede notar como en la mayoría de casos el trasfondo

⁹⁹ G. Lucarno, M. Rizzi, F. Timpani, *Turismo e Territorio: introduzione alle scienze del turismo*, Vita e Pensiero Ed., Milano, 2002

de éstas sea el desarrollo y el fomento del turismo, la optimización de los recursos turísticos, el aumento de ingresos y ocupación, ect.: en síntesis la optimización del turismo como sector económico. También cuando se introducen cuestiones como la gestión de flujos y la limitación de la carga turística en muchísimos casos esto se considera como medida indispensable para mantener en vida el recurso turístico o bien para no banalizar la experiencia turística que, en ese caso, perdería de valor. Lejos de considerar estos aspectos prescindibles o secundarios, lo que afirmamos aquí es que este es uno de los aspectos a considerar, que no es el único ni tampoco el más importante.

Hemos tenido ocasión de notar como el turismo es una actividad transversal y como el hecho de considerarlo un sector económico como otros, demandando su organización a entes básicamente ligados a la promoción económica haya producido inconvenientes y problemas, tal vez muy graves. Se puede considerar, pues, que sea oportuno pasar de las *políticas turísticas* a las *políticas para la gestión del turismo*, intentando abarcar en ellas el conjunto de las cuestiones que de forma más o menos directa interesan a las localidades turísticas y, en este caso, históricas.

6.1. ¿Cuales políticas de gestión del turismo para una ciudad histórico-turística?

Hemos visto como los impactos y las consecuencias del turismo vayan mucho más allá del sector económico en sí, abarcando un conjunto heterogéneo y articulado de cuestiones de interés para toda la comunidad. Aún así, a la hora de hablar de planificación turística y de políticas turísticas esta visión transversal deja de aparecer y se vuelve a planteamientos mucho más tradicionales y sectoriales.

Partiendo pues del análisis de impactos y del planteamiento de indicadores presentado anteriormente, el objetivo es ahora ofrecer una reflexión sobre las posibles medidas e intervenciones necesarias para actuar en presencia de determinados impactos o bien para prevenir su aparición.

Es importante subrayar como el proceso de creación de planes y políticas no se puede plantear como un mecanismo “automático”: como ya hemos subrayado varias veces la sostenibilidad se genera y se proyecta en cada lugar, gracias a la capacidad de leer las problemáticas específicas y de buscar respuestas socialmente aceptables y contextualmente eficaces. Lo que podemos proporcionar aquí es una metodología de análisis y un abanico de posibles intervenciones para que, a la hora de hacer el análisis de cada realidad, todo esto ayude a los técnicos y administradores para comprender la realidad que tienen delante y a buscar herramientas de intervenciones realmente útiles.

En el capítulo anterior hemos identificado unas categorías básicas de políticas:

- Políticas ambientales
 - Políticas socio-económicas
-

- Políticas culturales
- Políticas urbanas y de movilidad
- Políticas turísticas

Estas políticas se articulan en intervenciones muy diversas y con efectos muy diferenciados. Vamos a ver, partiendo de las categorías básicas de problemas que hemos propuesto anteriormente, unas posibles políticas de respuesta analizando sus contenidos y la posible confluencia de competencias.

6.2. Políticas para la gestión de la presión turística

Resumiendo las observaciones hechas anteriormente la cuestión de la presión turística y de los impactos a ésta ligados se podrían sintetizar en:

- Problemas ligados a la cantidad de turistas en relación al número de habitantes, sea esto en general o bien en momentos específicos del año.
- Problemas ligados a la discontinuidad del flujo turístico, sea esta espacial o temporal.
- Problemas ligados a la presencia de usos específicos ligados al turismo
- Problemas ligados a la existencia de mecanismos especulativos ligados al turismo que generan una situación de competencia desigual entre turistas y habitantes

6.2.1. Discontinuidad espacial y temporal de flujos

Hemos visto como la discontinuidad temporal y espacial de los flujos turísticos puedan generar problemas y desequilibrios por una presión discontinua sobre el territorio y por una dificultad en el dimensionado de infraestructuras y servicios.

Un primer objetivo a conseguir para mitigar estos tipos de problema es la **disminución de los flujos turísticos en los meses punta**. Esta tarea se presenta bastante ardua sobretodo en los destinos donde el turismo cultural viene de rebote de un turismo dominante de sol y playa o de montaña.

Una primera acción en este sentido es la aplicación de una política de precios particularmente desfavorable en los meses punta. Esto se puede conseguir mediante una presión fiscal por parte de la Administración Pública que oblique los actores del sector turístico a subir los precios, o bien mediante una política concertada del sector turístico en conjunto. Hay que decir que estos tipos de intervenciones sin dudas levantan oposiciones en el sector turístico, que tiende a optar por una ocupación completa de las estructuras. Hay que decir que, en el caso de que el flujo en los periodos punta sea un problema, es importante evitar la expansión de la oferta receptiva, a no ser que esta se dirija a una tipología de turistas diferente de la de los periodos mas concurridos.

Otra opción en presencia de problemas de congestión de este tipo, sobretodo en los casos en los que los turistas sean atraídos por algunos recursos concretos y controlables, es la limitación directa de los accesos.

Otra posible estrategia en presencia de problemas de discontinuidad espacial y temporal es la **potenciación de los flujos turístico en baja estación o búsqueda de flujos complementarios**.

En este caso hay básicamente dos vías.

Por un lado se puede optar por una potenciación de los flujos en temporada baja, sea con la creación de nuevas ofertas turísticas o bien con políticas de precios muy favorables. Por otro lado, en el caso de que la oferta complementaria no fuera suficiente para reequilibrar, se puede optar por funciones complementarias que traigan población y actividades en los meses poco turísticos. Entre estas actividades esta tradicionalmente la actividad universitaria, que tiene normalmente un calendario complementario al del turista (sobre todo al de sol y playa) y puede generar economías de soporte y bien integradas con la función turística.

En el caso de congestión por desequilibrio otra vía es la **distribución de los flujos en el territorio**. Esta estrategia puede tener muchos matices, ya que puede referirse a una redistribución al interno de la misma ciudad, o también a la búsqueda de otros polos extraurbanos. En todo caso, hay algunas acciones básicas a emprender en este caso. Por un lado hay que fortalecer la diferenciación de la oferta turística y optar por una promoción integrada, publicitando conjuntamente el conjunto de los recursos. Esto, de todos modos, funciona solo en el caso de que se garanticen unas conexiones fáciles y no demasiados caras entre los polos turísticos.

Podemos observar en este caso como el conjunto de intervenciones propuestas, tal como se había anticipado, no se limita a políticas estrictamente turísticas. Vamos a ver la articulación de estas intervenciones entre los tipos de políticas identificados anteriormente.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA DISCONTINUIDAD ESPACIAL Y TEMPORAL					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Disminución de los flujos turísticos en los meses punta				Aplicación de una política de precios desfavorable para los	

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA DISCONTINUIDAD ESPACIAL Y TEMPORAL					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
				paquetes turísticos en temporada alta	
				Limitación de accesos a determinados recursos en temporada punta	
Potenciación de los flujos turístico en baja estación o búsqueda de flujos complementarios			Creación de oferta turística en temporada baja		
				Creación de paquetes turísticos que incentiven el turismo en temporada baja	
		Potenciación de actividades complementarias en el año en temporada baja			
Distribución de los flujos en el territorio				Diversificación de la oferta en el territorio y promoción integrada	Creación de conexiones con los otros polos turísticos en el territorio

6.2.2. Usos específicos

La existencia de estructuras dedicadas al turismo es en cierta medida inevitable para un destino turístico y no constituye en sí un problema excesivo. Este factor se vuelve problemático cuando estas infraestructuras se concentran en puntos específicos de la ciudad y llegan a una ocupación de territorio excesiva.

En estos casos una buena estrategia de respuesta puede ser la **limitación de la especialización funcional turística**. En este caso hay dos líneas de intervención complementarias a combinar caso por caso: por un lado es necesario limitar la concentración de establecimientos e infraestructuras de exclusivo interés turístico en lo que todavía queda por hacer en la ciudad, y por otro, en presencia de distritos turísticos especializados, crear en ellos polaridades de interés urbano para limitar la especialización funcional. Es importante decir que, como se verá más adelante, en el caso de puntar a la reapropiación de estas zonas por parte de los habitantes a fines residenciales, es necesaria también una adecuación de los servicios de proximidad.

En el caso de que los problemas ligados a la especialización funcional no se refieran tanto a la localización cuanto a la cantidad de espacios destinados a uso turístico, en cambio, es oportuno optar por una **limitación del consumo de suelo por parte de las actividades turísticas**. En esta línea es necesario una doble intervención. Por un lado en relación a las nuevas construcciones es necesario limitar el consumo de suelo permitido y promover estructuras flexibles y abiertas a diferentes usos, impidiendo intervenciones fuera de escala. Por otro lado, en relación a los edificios y a las estructuras ya construidas es importante estudiar la posibilidad de una reutilización de estas estructuras en temporada baja para otros fines.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL					
Objetivo	Políticas para la compensación de los usos específicos				
	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Limitación la especialización funcional turística					Limitación de la densidad de infraestructuras de exclusivo interés turístico
					Creación en los "distritos turísticos" de la ciudad polaridades de interés urbano para limitar la especialización
Limitación del consumo de suelo por parte de las actividades turísticas.	Limitación de la ocupación de suelo y de la impermeabilización de suelo en establecimientos turísticos.		Utilización de las estructuras turísticas para actividades de interés en el territorio	Creación de estructuras turísticas flexibles y multifuncionales	
				Creación de estructuras turísticas flexibles y multifuncionales	

6.2.3. Alteración del mercado

El solaparse el mercado ligado a los turistas a la economía local puede generar alteraciones, a veces muy profundas en la estructura comercial e inmobiliaria. La consideración de que los turistas tienen poder adquisitivo y “pueden gastar” induce a menudo a una inflación en los precios del todo ajena al mercado interno y que puede constituir un obstáculo grave a la vida de los habitantes hasta hacer de la ciudad en cuestión o de parte de ella un lugar exclusivamente destinado a los “ricos”. Además al proliferar de mecanismos especulativos de este tipo aleja ciertos tipos de turistas, cada vez más atentos a la relación calidad-precio.

Un primer objetivo a perseguir en estos casos es la **promoción en las actividades turísticas de elevada calidad del servicio y del respeto de una buena relación calidad-precio**. Este es un tema bastante delicado ya que es difícil que la Administración Pública pueda “forzar” a estos tipos de comportamiento: lo que podemos pensar es sin duda una actividad de soporte a la obtención de etiquetas en los establecimientos que certifiquen tanto la calidad como la relación calidad-precio, pero sobretodo esta es una tarea que requiere una importante campaña de educación, formación y sensibilización de los operadores del sector y la búsqueda con éstos de finalidades comunes.

Otro objetivo importante en casos de alteración del mercado es la **tutela del derecho de los ciudadanos a la vivienda**, sea esa de propiedad o de alquiler. Este ámbito requeriría la posibilidad por parte de la Administración de controlar de alguna manera la evolución de los precios de los inmuebles, cosa muy difícil: lo que se puede hacer es diferenciar mucho las tasas para residentes y no residentes, para luchar contra la especulación, reglamentar los B&B luchando contra los establecimientos no censados y ofrecer ventajas a los propietarios que alquilen pisos a residentes con contratos de largo plazo. Además de esto es importante que la

Administración Pública averigüe la necesidad de expandir la dotación – si presente – de vivienda social.

Otra línea de acción en este ámbito la dirigida a **garantizar para los ciudadanos estables del acceso a los servicios y a los bienes a precios adecuados al nivel de vida local**. En este sentido es importante que la Administración Pública valore la creación de mecanismos para una diferenciación de precios entre turistas y habitantes.

Vamos a ver ahora como las políticas propuestas en este caso se articulan a nivel temático.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA ALTERACIÓN DEL MERCADO					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Promoción en las actividades turísticas de elevada calidad del servicio y del respeto de una buena relación calidad-precio		Control de precios en establecimientos comerciales en zona turística.	Creación de una cultura del turismo fidelizado, ajena a la filosofía del "atracó al turista de paso".	Creación y promoción de etiquetas de calidad en los establecimientos turísticos.	
Tutela del derecho de los ciudadanos		Control de los precios en el mercado inmobiliario			

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA ALTERACIÓN DEL MERCADO					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
a la vivienda, sea esa de propiedad o de alquiler.		Control de los fenómenos de expeculación inmobiliaria, debidos a la entrada en el mercado de adquirentes no residentes			Control de las viviendas compradas como segunda residencia
		Control de los fenómenos de expeculación inmobiliaria, debidos al uso comercial de la vivienda		Reglamentación de los establecimientos destinados a alojamiento alternativo	
		Control de las tipologías de contratos de alquiler y de su cumplimiento			
Garantía para los ciudadanos estables del acceso a los servicios y a los bienes a precios adecuados al nivel de vida local.		Institución de mecanismos de mercado diferenciados para residentes			

6.2.4. La gestión de la presión turística en las ciudades diferenciadas e indiferenciadas

Los problemas ligados a la presión turística y a su tipología se articulan de forma diferente según las tipologías de ciudad.

Las *ciudades bipolares* pueden presentar problemas de esta naturaleza, pero normalmente muy localizados. Los fenómenos de congestión y de estacionalidad afectan a una zona bastante acotada de la ciudad, lo que acaba no afectando demasiado a la vida de la “otra ciudad”. El problema más marcado en este caso es la discontinuidad espacial, que caracteriza estas ciudades. Aún así algunos fenómenos, a pesar de manifestarse de forma concentrada, pueden afectar mucho a la vida urbana ya que van a alterar una de las partes más significativas de la ciudad. En estas ciudades más que en otras los fenómenos se tienen que analizar a escala microurbana y a esa escala se tienen que ajustar las políticas e intervenciones. Las dinámicas ligadas a la competencia desigual entre turistas y habitantes y la especialización funcional pueden llegar a destruir la zona turística y esto, aunque se configure como un fenómeno concentrado, tiene relevancia a nivel urbano y más por la importancia cultural del patrimonio.

Diferente es la cuestión para la *ciudad escaparate*, donde la sobreposición entre espacio turístico y espacio de vida de lo habitante se solapa mucho más. En este caso la discontinuidad temporal y espacial pierden importancia, pero todas las dinámicas de especialización y alteración del mercado se pueden producir de forma masiva alterando el funcionamiento de la ciudad en su estructura. La tarea fundamental aquí es evitar que el turista se vuelva el cliente privilegiado y que sus expectativas tomen más relevancia que la de los habitantes. También hay que controlar los efectos de la discontinuidad espacial, o sea la generación de periferias urbanas en función de la geografía turística de la ciudad, y de la discontinuidad

temporal, en una posible estacionalidad de algunos aspectos de la vida urbana, como por ejemplo la producción de eventos culturales.

En las *ciudades policéntricas*, en cambio, uno de los factores cruciales es la cantidad de turistas y su movilidad: esta población que masivamente cruza la ciudad y utiliza puntos específicos de esta puede generar malfuncionamientos en toda la ciudad. Los mecanismos especulativos y de especialización tienden a ser muy concentrados y siguen siendo objeto de atención ya que pueden desequilibrar la ciudad, aunque en general no lleguen a alterar todo el funcionamiento de la ciudad en conjunto. Las políticas aquí normalmente tienen que tender a una atenta gestión de los flujos tanto a nivel cuantitativo como a nivel de organización.

En las *ciudades resort*, por último, podemos decir que las problemáticas ligadas al turismo se manifiestan de la forma más intensa ya que la población turística es la más influyente a nivel económico y a menudo a nivel cuantitativo. Así la discontinuidad temporal se vuelve un factor crucial para estas ciudades, así como la periódica congestión de espacios y servicios. También a nivel de mercado los habitantes estables se ven inevitablemente desfavorecidos, por el nivel de los precios en temporada alta y por la falta de servicios en la baja. Las políticas aquí se centran por un lado en la economía, con el tentativo de generar economías alternativas y complementarias al turismo, capaces de ofrecer oportunidades nuevas a los habitantes y disminuir el despoblamiento estacional típico de estas ciudades, y por otro en una gestión del mercado para que a los habitantes estables se les garanticen condiciones adecuadas de vida y se les proporcionen los servicios necesarios.

ESTIMACIÓN DE PRIORIDADES EN POLÍTICAS RELATIVAS A LOS IMPACTOS TURÍSTICOS DIRECTOS SEGÚN TIPOLOGÍA DE CIUDAD					
ÁMBITOS	OBJETIVOS	SEGR.		INDIF.	
		BIP	ESC	POLI	RES
Políticas para la reequilibración de flujos	Disminución de los flujos turísticos en los meses punta				
	Potenciación de los flujos turístico en baja estación o búsqueda de flujos complementarios				

ESTIMACIÓN DE PRIORIDADES EN POLÍTICAS RELATIVAS A LOS IMPACTOS TURÍSTICOS DIRECTOS SEGÚN TIPOLOGÍA DE CIUDAD					
ÁMBITOS	OJETIVOS	SEGR.		INDIF.	
		BIP	ESC	POLI	RES
	Distribución de los flujos en el territorio				
Políticas para la compensación de los usos específicos	Limitación la especialización funcional turística	L			
	Limitación del consumo de suelo por parte de las actividades turísticas.				
Políticas para la garantizar la equidad de la competencia ciudadanos/turistas	Promoción en las actividades turísticas de elevada calidad del servicio y del respeto de una buena relación calidad-precio				
	Tutela del derecho de los ciudadanos a la vivienda, sea esa de propiedad o de alquiler.	L			
	Garantía para los ciudadanos estables del acceso a los servicios y a los bienes a precios adecuados al nivel de vida local.	L			
	MUY IMPORTANTE				
	MEDIANAMENTE IMPORTANTE				
	POCO IMPORTANTE				
	SEGÚN CASOS				
IL	LOCALIZADO				

6.3. Políticas ligadas a la actuación de la Administración Pública

Los problemas que se pueden ligar a la actuación de la Administración Pública son múltiples, ya que esta actividad acaba connotando la vida urbana en todas sus dimensiones.

Partiendo de los análisis realizados anteriormente podemos identificar algunos temas fundamentales:

- Tendencia al monocultivo turístico.
- Congestión urbana y del territorio ligada a la actividad turística.
- Privilegio de los intereses de turistas y operadores del sector ante las necesidades e intereses de la población local.
- Creación de desequilibrios en la ciudad por estrategias de intervenciones desiguales.

Todos estos temas tienen dos vertientes, o sea la de la actuación directa en el sentido indicado o bien de la falta de control de fenómenos autónomos que necesitan ser regulados por la Administración Pública¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Hay que recordar que desde el principio se decidió no incluir el tema de la Sostenibilidad institucional, ya que se consideraba que este tipo de valoración es autónoma respecto a las dinámicas urbanas y más ligada al funcionamiento interno de la Administración y se valoraba la oportunidad de que esta valoración se haga por parte de otras entidades externas, sean administraciones supraordenadas o bien institutos externos específicos. Aunque, pues, no se incluya en este contexto, se considera de gran importancia que este tema se analice en las modalidades adecuadas.

6.3.1. Políticas para la mitigación del monocultivo turístico

Cuando el turismo toma cierto peso en la ciudad, sobretodo si esta vive de una economía frágil o en crisis, es fácil que se genere la ilusión del turismo como solución única a los problemas económicos. Además en muchos casos la falta de una cultura de la profesión turística hace que este sector se considere como “amortiguador social”, donde todos tienen cabida y oportunidades de trabajo.

Un primer objetivo a perseguir en estos casos es el **fortalecimiento de economías complementarias al turismo y potenciación del multiplicador turístico y de la economía inducida en los sectores conectados con el turismo** (sector agro-alimenticio, artesanía, etc). Este tema es sin duda uno de los más complejos y difíciles de tratar, ya que muchas ciudades turísticas tienden al monocultivo y que las dinámicas económicas tienen escala normalmente supramunicipal y están influenciadas cada vez más por dinámicas globales. Lo que las autoridades locales pueden hacer es promover la potenciación de sectores económicos diferentes y complementarios al turismo mediante soporte fiscal y favoreciendo la localización de empresas o otras actividades, o, por otro lado, potenciar las economías inducidas por el turismo, como algunas actividades artesanales o el sector alimentario favoreciendo la creación de acuerdos para la fornitura de productos locales y obstaculando los tipos de turismo caracterizados por el “dólar de ida y vuelta”. Otra opción importante a disposición de las ciudades en análisis es aprovechar su ser ciudad para potenciar las economías más típicamente urbanas ligadas al hecho de ser un ente territorial de referencia para los habitantes de los alrededores en cuanto a oferta de bienes y servicios.

En caso de monocultivo es importante también trabajar para la **limitación del crecimiento de las actividades turísticas**. Esto implica una limitación directa del

crecimiento de establecimientos ligados al turismo o bien la apuesta por otros tipos de turismo que generen economías complementarias.

Vamos a ver ahora como se articulan a nivel tematico las intervenciones propuestas.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA MITIGACIÓN DEL MONOCULTIVO					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Fortalecimiento de economías complementarias al turismo y potenciación del multiplicador turístico y de la economía inducida en los sectores conectados con el turismo (sector agro-alimenticio, artesanía, etc)		Potenciación de sectores económicos diferentes y complementarios al turismo	Fomento de un papel activo de la ciudad en la vida cultural de la región de referencia		
		Potenciación de los sectores económicos ligadas al turismo de forma más o menos indirecta			
Limitación del crecimiento de las actividades turísticas				Limitación al crecimiento de establecimientos ligados al turismo	
Diferenciación de la oferta turística				Diferenciación de la oferta turística	

6.3.2. Políticas para la mitigación de la congestión urbana y del territorio ligada a la actividad turística

En muchos casos los flujos turísticos, al añadirse a la normal estructura funcional de la ciudad pueden generar fenómenos de congestión. Puede haber una congestión del espacio público, en puntos específicos, o una congestión de flujos, cuando los turistas tienden a desplazarse mucho por la ciudad (en ciudades policéntricas sobretodo).

En el caso de que la congestión afecte al sistema de la movilidad es importante optar por la **racionalización de los desplazamientos turísticos y la armonización con los flujos normales de la ciudad**. En este ámbito las medidas pueden ser varias, aunque las más comunes consisten en la integración del sistema de movilidad pública de turistas y ciudadanos, en el fomento de la movilidad pública para turistas, en la creación de recorridos alternativos para llegar a los sitios más concurridos y en la creación de zonas de tráfico limitado.

En el caso de que la congestión sea ligada a la cantidad de turistas en algunos puntos concretos se puede apostar para la **limitación de la carga turística en los puntos congestionados mediante la limitación de accesos o la creación de espacios alternativos para la redistribución de flujos**. En el caso de espacios confinados este tipo de estrategia se puede actuar de forma directa, mientras en el caso de espacios públicos de libre acceso es necesario apostar por una redistribución de flujos tal como hemos visto anteriormente.

Otra estrategia importante en estos casos es la **gestión del espacio público dirigida a maximizar su fruibilidad**, lo que implica un atento proyecto de los espacios públicos y un control del uso del espacio público y limitación de la apropiación por parte de actividades comerciales.

En algunos casos el problema de la congestión se genera a partir de una tendencia a la especialización funcional de la ciudad: en este caso es importante apostar por la **limitación de la concentración de atracciones y servicios turísticos**, bloqueando el crecimiento de los establecimientos ligados al turismo y reduciendo la densidad de restaurantes y actividades turísticas en zonas turísticas comerciales

En último es fundamental buscar mecanismos para el **control de los fenómenos de banalización y comercialización del espacio público**, tema fundamental pero muy difícil de tratar. Las acciones en esta dirección implican una vertiente más material, con el control por ejemplo de la contaminación visual en el espacio público, y una vertiente inmaterial, que consiste en la protección de la identidad y de la cultura local, en la conservación de los eventos tradicionales luchando contra la banalización y la venta de estos. En este caso los mecanismos de actuación no pueden que ser sutiles y arraigarse antes de todo en una labor cultural y educativa.

A continuación podemos ver la articulación temática de las intervenciones propuestas.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA MITIGACIÓN DE LA CONGESTIÓN URBANA					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Racionalización de los desplazamientos turísticos y armonizarlos con los flujos normales de la ciudad					Integración del sistema de movilidad pública de turistas y ciudadanos
					Fomento de la movilidad pública para turistas y creación de recorridos alternativos
					Creación de zonas de tráfico limitado

Limitación de la carga turística en los puntos congestionados mediante la limitación de accesos o la creación de espacios alternativos para la redistribución de flujos.				Creación de una red de destinos turísticos locales para la distribución de flujos	
Gestión del espacio público para maximizar su fruibilidad					Control del uso del espacio público y limitación de la apropiación por parte de actividades comerciales.
Limitación de la concentración de atracciones y servicios turísticos (si posible)				Limitación al crecimiento de establecimientos ligados al turismo	Limitación de la densidad de restaurantes y actividades turísticas en zonas turísticas comerciales
Control de los fenómenos de banalización y comercialización del espacio público			Fomento de actividades culturales de calidad y arraigadas en la cultura local a lo largo de todo el año		

6.3.3. Políticas para limitar el privilegio de los intereses de turistas y operadores del sector ante las necesidades e intereses de la población local

Cuando el turismo toma un papel fundamental en la economía de una ciudad se genera por un lado un interés de los operadores del sector y de la Administración Pública para satisfacer las expectativas de los turistas, a veces en detrimento de los intereses de la población anfitriona; por otro lado los ciudadanos ocupados en el sector turístico constituyen un grupo social de peso, que puede acabar influenciando mucho las acciones de la Administración Pública, o bien puede encontrar márgenes para, de forma autónoma, afectar mucho la vida y la funcionalidad urbana. En este caso los problemas pueden ser múltiples y por lo tanto variadas las soluciones son varias.

Un primer objetivo en estos casos es **el control de los costes del turismo para la colectividad y financiación de estos mediante los ingresos del turismo mismo**, lo que se puede conseguir por ejemplo con la creación de tasas turísticas para cubrir eventuales costes que la comunidad tenga que soportar para esta actividad.

Otra estrategia importante es el **control de la calidad del trabajo y regulación de la ocupación, limitando la precariedad y estacionalidad del empleo**. Para esto es necesario antes de todo conocer en detalle el estado del trabajo en la ciudad y, una vez identificadas las problemáticas más graves, ofrecer soporte a los trabajadores precarios e incentivos para las empresas que ofrecen trabajo no estacional.

En este ámbito también es importante garantizar la **protección de la memoria y del patrimonio cultural material e inmaterial contrastando el proceso de banalización**. Algunas posibles acciones en este sentido son la creación de actividades turísticas de

interés de la ciudadanía y no solamente dirigidas a turistas y el fomento de actividades culturales de calidad y arraigadas en la cultura local a lo largo de todo el año. Por otro lado también es posible actuar un control de fenómenos de banalización de la imagen de la ciudad mediante la realización de programas de educación sobre la cultura local o pensar en la creación de etiquetas para certificar la autenticidad y el respeto de las tradiciones y de la cultura.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA MITIGACIÓN DEL PRIVILEGIO DE LOS INTERESES DE LOS TURISTAS					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísti.	Urbanas y de movilidad
Control de los costes del turismo para la colectividad y financiación de estos mediante los ingresos del turismo mismo.		Creación de tasas turísticas para cubrir eventuales costes que la comunidad tenga que soportar para esta actividad			
Control de la calidad del trabajo y regulación de la ocupación, limitando la precariedad y estacionalidad del empleo.		Soporte a los trabajadores precarios e incentivos para las empresas que ofrecen trabajo no estacional			
Protección de la memoria y del patrimonio cultural material e inmaterial contrastando el proceso de banalización.		Creación de actividades turísticas de interés de la ciudadanía y no solamente dirigidas a turistas	Fomento de actividades culturales de calidad y arraigadas en la cultura local a lo largo de todo el año		
			Control de fenómenos de banalización de la imagen de la ciudad mediante la realización de programas de educación sobre la cultura local		
			Creación de etiquetas para certificar la		

			autenticidad y el respeto de las tradiciones y de la cultura		
--	--	--	--	--	--

6.3.4. Políticas para la eliminación de desequilibrios en la ciudad por estrategias de intervenciones desiguales

Los problemas de desequilibrio urbano se pueden considerar como la vertiente espacial de los fenómenos de favorecimiento de turistas y operadores turísticos. O sea cuando una administración, de forma activa o pasiva, favorece los intereses ligados al aprovechamiento turístico tiende, por otro lado, a concentrar sus intervenciones materiales en las zonas turísticas, dejando para la restante parte de la ciudad recursos y servicios inadecuados. En estos casos los objetivos que se tiene que proponer la administración pública son:

Una primera tarea importante en cualquier caso para una administración pública a cargo de una ciudad es el **control de los fenómenos de segregación urbana**. Este fenómeno es sin duda muy complejo y no podemos indicar “recetas simples” para solucionar eventuales casos de segregación. Aún así podemos indicar algunas medidas preventivas útiles a prevenir o amortiguar este fenómeno. Antes de todo es fundamental la creación de sistemas de movilidad pública distribuidos en toda la ciudad, para garantizar una igualdad de condiciones a nivel de movilidad. Por otro lado puede ser útil actuar un control del nivel de calidad de vida de la población de la ciudad para garantizar cierta uniformidad y creación de una estructura de servicios homogénea en toda la ciudad. Por otro lado es fundamental perseguir una calidad urbana homogénea en toda la ciudad, invirtiendo en la mejoría de barrios desfavorecidos.

En línea con lo dicho anteriormente, es importante que la Administración Pública aplique a sí misma un sistema de **control de las inversiones públicas en materia económica para que se distribuyan de forma equitativa y las comunique de forma transparente**.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LIMITAR LA MITIGACIÓN DE LOS DESEQUILIBRIOS DEBIDOS A INTERVECIONES DESIGUALES					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Control de las inversiones publicas en materia económica para que se distribuyan de forma equitativa.					
Control de los fenómenos de segregación urbana					Creación de sistemas de movilidad distribuidos en toda la ciudad
		Creación de una estructura de servicios homogénea en toda la ciudad			Control del nivel de calidad de vida de la población de la ciudad para garantizar cierta uniformidad
		Control de las inversiones publicas para que se distribuyan de forma equitativa y no se concentren en zonas turísticas.			Fomento de una calidad urbana homogénea en toda la ciudad e inversión en la mejoría de barrios desfavorecidos y no turísticos

6.3.5. Políticas ligadas a la actuación de la Administración Pública en las ciudades diferenciadas e indiferenciadas

Vamos a ver, a nivel indicativo, cuales pueden ser las estrategias relativas a estos problemas según las tipologías de ciudad.

En una *ciudad bipolar* las políticas de reequilibración de la estructura económica no son la prioridad, ya que estas ciudades no tienen fenómenos marcados de monocultivo turístico. En estos tipos de ciudad se vuelven centrales las políticas culturales, para evitar la banalización y no hacer de la cultura un hecho turístico, y las políticas urbanas para evitar la segregación de la ciudad en partes aisladas entre ellas y ampliar la zona de interés turístico, y para gestionar la movilidad de los turistas, aumentando los recorridos alternativos y facilitando los desplazamientos.

En una *ciudad escaparate*, en cambio, las políticas económicas toman más protagonismo ya que en estos contextos siempre queda un riesgo latente de caer en el monocultivo turístico: es fundamental, pues, diferenciar los sectores económicos de base para la ciudad y diferenciar las mismas tipologías de turismo, para atraer a la ciudad perfiles diferentes. Aquí también, y más que en las ciudades bipolares, es indispensable un programa de políticas culturales para reconstruir la conciencia de la historia y del patrimonio de la ciudad, rescatándolos de su estatus de "producto cultural". En estos casos también se hacen indispensables políticas de regeneración urbana en la "trastienda", o sea la parte olvidada de la ciudad, que suele sufrir fenómenos de periferización y degradación, así como es esencial resolver el nudo de la movilidad para evitar la congestión y gestionar la relación entre habitantes y turistas, para evitar la generación de conflictos.

La *ciudad policéntrica*, así como la bipolar, no tiene especiales necesidades bajo el punto de vista económico, o por lo menos estas no dependen de su naturaleza de ciudad histórico-turística: la ciudad tiene otras actividades y no se apoya solamente en el turismo. Lo que aquí se hace indispensable es un programa de políticas de movilidad para evitar la congestión y gestionar los flujos, y de políticas urbanas para rehabilitar los núcleos patrimoniales y conectarlos a la restante parte de la ciudad mediante recorridos alternativos.

También hay que fortalecer en muchos casos las políticas culturales para aprovechar la presencia de patrimonio y fortalecer la vida cultural de la ciudad.

La *ciudad resort* en este panorama es probablemente la más compleja y deficitaria, de alguna manera podríamos decir que es la menos “ciudad”, ya que su dependencia del turismo ha ido en el tiempo limitando las funciones urbanas estables y el papel de núcleo de referencia en el territorio. Aquí el primer paso es sin duda la reconstrucción de una economía diferenciada, el redescubrimiento de las predisposiciones locales para generar nuevas economías y contrarrestar la tendencia al despoblamiento en baja temporada que caracteriza estas ciudades. Paralelamente hacen falta políticas sociales, para cuidar las problemáticas sociales derivadas de la vida estacional de la ciudad, y un programa de políticas culturales dirigidas al redescubrimiento de las raíces culturales y de los valores del patrimonio que la ciudad hospeda.

También desde el punto de vista de las políticas urbanas es necesaria una intervención de racalificación del espacio público, que suele degradarse, y un repensamiento de las funciones urbanas para que mejor se adapten a la vida de los habitantes estables.

EXTIMACIÓN DE PRIORIDADES EN POLITICAS RELATVAS A LOS IMPACTOS DE LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SEGÚN TIPOLOGÍA DE CIUDAD					
ÁMBITOS	OJETIVOS	SEGR.		INDIF.	
		BIP	ESC	POLI	RES

EXTIMACIÓN DE PRIORIDADES EN POLITICAS RELATVAS A LOS IMPACTOS DE LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SEGÚN TIPOLOGÍA DE CIUDAD					
ÁMBITOS	OJETIVOS	SEGR.		INDIF.	
		BIP	ESC	POLI	RES
Políticas para la mitigación del monocultivo turístico	Fortalecimiento de economías complementarias al turismo y potenciación del multiplicador turístico y de la economía inducida en los sectores conectados con el turismo (sector agro-alimenticio, artesanía, etc)	L			
	Limitación del crecimiento de las actividades turísticas				
	Diferenciación de la oferta turística				
Políticas para la mitigación de la congestión urbana y del territorio ligada a la actividad turística.	Racionalización de los desplazamientos turísticos y armonizarlos con los flujos normales de la ciudad				
	Limitación de la carga turística en los puntos congestionados mediante la limitación de accesos o la creación de espacios alternativos para la redistribución de flujos.				
	Gestión del espacio público para maximizar su fruibilidad				
	Limitación de la concentración de atracciones y servicios turísticos (si posible)				
	Control de los fenómenos de banalización y comercialización del espacio público.	L		L	
Políticas para limitar el privilegio de los intereses de turistas y operadores del sector ante las necesidades e intereses de la población local	Control de los costes del turismo para la colectividad y financiación de estos mediante los ingresos del turismo mismo.				
	Control de la calidad del trabajo y regulación de la ocupación, limitando la precariedad y estacionalidad del empleo.				
	Protección de la memoria y del patrimonio cultural material e inmaterial contrastando el proceso de banalización.	L			
Políticas para la eliminación de desequilibrios en la ciudad por estrategias de intervenciones ineguales	Control de las inversiones publicas en materia económica para que se distribuyan de forma equitativa.				
	Control de los fenómenos de segregación urbana				

ESTIMACIÓN DE PRIORIDADES EN POLÍTICAS RELATIVAS A LOS IMPACTOS DE LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SEGÚN TIPOLOGÍA DE CIUDAD					
ÁMBITOS	OBJETIVOS	SEGR.		INDIF.	
		BIP	ESC	POLI	RES
	MUY IMPORTANTE				
	MEDIANAMENTE IMPORTANTE				
	POCO IMPORTANTE				
	SEGÚN CASOS				
IL	LOCALIZADO				

6.4. Políticas ligadas a la capacidad de acogida

La problemáticas ligadas a la capacidad de acogida urbana se articulan en varios temas y ámbitos. Tal como hemos hecho anteriormente en la elaboración de los indicadores, vamos a distinguir unos macroámbitos principales:

- Nivel de presión humana sobre el territorio y la ciudad
- Nivel de presión sobre las infraestructuras medioambientales del territorio y de alteración de las mismas
- Nivel de presión sobre las infraestructuras artificiales del territorio y de alteración de las mismas.

6.4.1. Políticas de control de la presión humana

La cuestión de la presión humana es central si se habla de sostenibilidad. Una primera vertiente en la que este tema incide es la medioambiental, ya que es evidente que el uso de recursos y la generación de impactos está ligada a la cantidad de personas que utilizan un determinado territorio al mismo tiempo (además obviamente, de cómo lo utilizan). En un análisis de sostenibilidad de una ciudad histórico-turística es fundamental pues valorar si la carga humana es asumible y, en el caso de que no lo fuera, si este es un problema ligado a la sobrecarga turística o si es una cuestión estructural de la ciudad en sí, independientemente de las actividades turísticas. Otra cuestión es valorar si el problema de sobrecarga se refiere a los valores absolutos, o si bien el problema está ligado a la variación de carga a lo largo del año. Inútil decir, por último, que el aumento de la presión turística tiende a ser un multiplicador de los impactos sociales, económicos, urbanísticos y culturales observados. En muchos casos el problema de la presión humana no es absoluto, sino relativo a los recursos y a las infraestructuras disponibles, así que también hay la posibilidad de ampliar la capacidad de estos servicios: podemos decir que consideramos que una ciudad tiene problemas de presión humana si por lo menos uno de los recursos básicos (naturales, sobre todo, o artificiales que sean) se demuestra escaso y no ampliable.

Una primera estrategia básica en estos casos es la **limitación de la población total, permanente y flotante, lo que se puede conseguir** limitando la expansión urbana y favoreciendo el descentramiento de eventuales servicios supralocales.

Por otro lado es posible optar por la **limitación de los flujos turísticos**, lo que se consigue mediante un aumento de los precios de algunos servicios turísticos o bien mediante una disminución de la propaganda turística. Hay que tener en cuenta que estos tipos de medidas encuentra sin duda la oposición de los actores del sector turístico: en caso de optar por una solución de este tipo es necesaria una

concertación con los operadores del sector turístico y el estudio de medidas compensatorias de las posibles pérdidas económicas.

Una opción intermedia es la **redistribución de los flujos turísticos a nivel territorial**, lo que requiere la creación de una red de atracciones en el territorio para disminuir la presión punta. En este caso también es necesario concertar las acciones con los operadores del sector y trabajar a escala supralocal.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA EL CONTROL DE LA PRESIÓN HUMANA					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Limitación de la población total, permanente y flotante					Limitación de la expansión urbana
Limitación de los flujos turísticos				Aumento de los precios de algunos servicios turísticos	
				Disminución de la propaganda turística	
Redistribución de los flujos turísticos				Creación de una red de atracciones en el territorio para disminuir la presión punta	

6.4.2. Políticas de protección del medio ambiente

Los problemas medioambientales que pueden caracterizar una ciudad son muy bien conocidos y han sido estudiados muy a fondo. A la hora de enfrentarse a ellos la cuestión es normalmente encontrar un buen equilibrio entre la necesidad de un diagnóstico completo y la disponibilidad de tiempo, recursos y datos para este diagnóstico. En este ámbito las líneas de intervención son múltiples y complementarias. Vamos a ver algunas.

Una primera estrategia puede ser la **reducción de los impactos de la misma administración**, trabajando para limitar los consumos de agua y energía, la producción de residuos y las emisiones de CO₂ directas e inducidas por los edificios y las actividades de la Administración Pública. Este tipo de acción solo no puede garantizar una solución de los problemas, en muchos casos, pero puede significar una mejoría consistente y sobretodo constituye una señal contundente para la sociedad. Además de esto es fundamental que la Administración Pública dote la ciudad de plantas para la depuración de aguas y el reciclaje de residuos adecuadas y que emprenda directamente la construcción de pequeñas plantas para la producción de energía limpia.

Otra línea de acción importante en este caso es la **creación de las condiciones para un menor impacto de las funciones urbanas**, trabajando sobre las instalaciones de agua y energía y sobre los dispositivos de gestión pública que las consumen, limitando el consumo y la impermeabilización del suelo, facilitando la recogida selectiva, para proponer algunos ejemplos. En estos ámbitos también, al lado de las actuaciones es fundamental la realización de campañas de información y sensibilización de los ciudadanos para reclamar actitudes responsables y cuidadosas con el medio ambiente.

Otro aspecto fundamental es la **actuación de programas de promoción de comportamientos medioambientalmente correctos en los ciudadanos y en las actividades económicas**, como pueden ser la creación de soportes económicos para la instalación de mecanismos para el ahorro hídrico y energético, el fomento de la obtención de certificaciones de calidad ambiental en los establecimientos y empresas instaladas en el territorio y la realización de actividades de educación medioambiental en las escuelas y de sensibilización de la ciudadanía.

En último un aspecto fundamental es el **saneamiento y la protección de los espacios frágiles**, mediante por ejemplo el saneamiento de ríos o campos contaminados y la creación de áreas verdes o corredores biológicos. En este ámbito también hay que recordar la importancia de los espacios paisajísticamente interesantes y frágiles, y la necesidad de establecer para estos también mecanismos estrictos de protección y tutela.

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Reducción de los impactos de la misma administración	Limitación del consumo de agua en los edificios administrativos				
	Limitación del consumo de energía en los edificios administrativos				
	Reducción de las emisiones de CO ₂ en las actividades públicas				
Creación de las condiciones para un menor impacto de las funciones urbanas	Limitación del consumo de agua en el espacio público				
	Limitación del consumo de energía en el espacio público				

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
				Limitación del consumo de suelo	
				Limitación del suelo impermeabilizado	
Promoción de comportamientos medioambientalmente correctos en los ciudadanos y en las actividades económicas	Creación de plantas de depuración de agua	Soporte a la instalación de mecanismos para el ahorro hídrico			
	Creación de plantas para la producción de energía limpia.	Soporte a la instalación de mecanismos para el ahorro energético			
	Creación de plantas para el reciclaje de residuos	Fomento de la recogida selectiva			
	Fomento de la obtención de certificaciones de calidad ambiental en los establecimientos y empresas instaladas en el territorio				
		Realización de actividades de educación medioambiental en las escuelas y de sensibilización de la ciudadanía			
Protección de los espacios frágiles.	Saneamiento de ríos o campos contaminados			Creación de áreas verdes y corredores biológicos	
					Protección de los paisajes

6.4.3. Políticas para la funcionalidad y viabilidad de las infraestructuras

Como se ha dicho anteriormente, en algunos casos los problemas de capacidad de acogida se pueden resolver mediante una adecuación de infraestructuras urbanas. Los problemas clave, en estos casos, es la detección rápida de los posibles problemas y la búsqueda de recursos para su resolución: como se comentaba en relación al tema de la equidad entre ciudadanos y turistas, la adecuación de las infraestructuras no siempre es cuestión banal, sobretodo cuando la carga turística implica la necesidad de un sobredimensionado de infraestructuras y por lo tanto un sobrecoste para la población. De todas maneras, independientemente de los mecanismos de financiación que se han tratado en otros apartados, una vez averiguado que no haya un exceso de presión humana, se pueden emprender acciones de diverso tipo.

Por un lado es importante trabajar en la línea de la **creación de las infraestructuras necesarias para un correcto uso de los espacios patrimoniales y públicos**, lo que implica implementar mecanismos de gestión de la fruición del patrimonio para evitar su desgaste

Por otro lado es importante apostar para una **adecuación de las infraestructuras de transporte público y de su funcionamiento** mediante la creación de un sistema de movilidad pública adecuado y difusión ante la ciudadanía

Otra estrategia útil en este ámbito es la **adecuación de la estructura de la viabilidad a los flujos y control de su compatibilidad con la calidad urbana y la protección del patrimonio**, mediante el control de la disponibilidad y localización de aparcamientos y la garantía de un sistema de movilidad intermodal flexible.

En último puede ser necesario el **control de la compatibilidad ambiental y urbanística de las infraestructuras de soporte al turismo generadas o ampliadas**, lo que requiere una gestión de las transformaciones urbanas para que no afecten al patrimonio y garanticen la funcionalidad de la ciudad

ARTICULACIÓN DE LAS POLÍTICAS PARA LA FUNCIONALIDAD Y VIABILIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS					
Objetivo	Ambientales	Socio-económicas	Culturales	Turísticas	Urbanas y de movilidad
Creación de las infraestructuras necesarias para un correcto uso de los espacios patrimoniales y públicos.					Gestión de la fruición del patrimonio para evitar su desgaste
Adecuación de las infraestructuras de transporte público y de su funcionamiento					Creación de un sistema de movilidad pública adecuado y difusión ante la ciudadanía
Adecuación de la estructura de la viabilidad a los flujos y control de su compatibilidad con la calidad urbana y la protección del patrimonio.					Control de la disponibilidad de aparcamientos
Control de la compatibilidad ambiental y urbanística de las infraestructuras de soporte al turismo generadas o ampliadas.					Gestión de las transformaciones urbanas para que no afecten al patrimonio y garanticen la funcionalidad de la ciudad

6.4.4. Políticas ligadas a la capacidad de acogida en las ciudades diferenciadas e indiferenciadas

En una *ciudad bipolar* se puede decir que pocos de los problemas medioambientales más graves se puedan atribuir al turismo. En estas ciudad el problema es la gestión de los flujos de punta – a nivel temporal y espacial – y de las instalaciones que a nivel microurbano tienen que abastecer las zonas bajo presión. A nivel infraestructural se pueden producir problemas ligados a la movilidad en relación a los lugares de estacionamiento de vehículos, a lasobrecarga de algunas líneas de transporte público o al colapso del tráfico en algunos momentos del año y en algunas zonas de la ciudad.

Una *ciudad escaparate* normalmente está sujeta a una presión turística elevada, lo que puede llevar a una presión humana total excesiva sobre el medioambiente. En estos casos se vuelve fundamental la complicidad de los operadores del sector para una gestión medioambientalmente correcta de los establecimientos turísticos y unas políticas medioambientales dirigidas a los turistas para inducir en ellos también actitudes virtuosas y evitar el derroche de recursos. En todo caso en estas ciudades puede ser importante monitorizar la presión sobre el medioambiente para valorar la oportunidad de activar medidas de limitación de flujos turísticos y de redistribución de los mismos. A nivel infraestructural aquí también la movilidad juega un papel fundamental, ya que es bastante fácil que en estas ciudades los flujos turísticos colapsen el sistema de la movilidad.

Las *ciudades policéntricas*, en cambio, normalmente no puede atribuir al turismo un papel fundamental en la generación de impactos medioambientales: en estas ciudades el problema fundamental es la gestión de las instalaciones a nivel microurbano, para evitar su colapso, y una grande atención a la movilidad, tanto por cuestiones infraestructurales como por razones medioambientales.

Las *ciudades resort* viven normalmente condiciones muy desiguales a lo largo del año, pasando de momentos en los cuales recursos e infraestructuras sobran a otros en los cuales infraestructuras y recursos se vuelven escasos y colapsan. El problema en estos casos es complejo, ya que por un lado hay que evitar que la carga punta exceda la capacidad de acogida de la ciudad y por otro se pueden potenciar las infraestructuras para ampliar esta capacidad. Sigue el problema del coste de estas infraestructuras y de estos consumos, que a menudo recaen sobre los pocos habitantes estables, siendo así del todo desproporcionado al servicio que estos reciben. En estos casos se genera la necesidad de una imposición fiscal que permita sacar de parte de las ganancias del turismo parte de los recursos necesarios a la comunidad para su mantenimiento. Por otro lado en estas ciudades la tendencia al consumo de suelo y recursos medioambientales hasta el límite puede producir un progresivo empobrecimiento del atractivo de la ciudad misma, con la inevitable caída en un ciclo de envejecimiento del destino: por esto es necesaria la monitorización de la condición medioambiental de la ciudad así como el control del estado de conservación de los elementos patrimoniales y evitar la generación de instalaciones e infraestructuras sobredimensionadas, para garantizar que la ciudad no eroda su propio patrimonio.

EXTIMACIÓN DE PRIORIDADES EN POLITICAS RELATIVAS A LA CAPACIDAD DE CARGA SEGÚN TIPOLOGÍA DE CIUDAD					
ÁMBITOS	OJETIVOS	SEGR.		INDIF.	
		BIP	ESC	POLI	RES
Políticas de control de la presión humana	Limitación de la población total, permanente y flotante				
	Limitación de los flujos turísticos				
	Redistribución de los flujos turísticos				
Políticas para la protección del medio ambiente	Reducción de los impactos de la misma administración				
	Creación de las condiciones para un menor impacto de las funciones urbanas				
	Promoción de comportamientos medioambientalmente correctos en los ciudadanos y en las actividades económicas				
	Protección de los espacios frágiles.				

EXTIMACIÓN DE PRIORIDADES EN POLITICAS RELATIVAS A LA CAPACIDAD DE CARGA SEGÚN TIPOLOGÍA DE CIUDAD					
ÁMBITOS	OJETIVOS	SEGR.		INDIF.	
		BIP	ESC	POLI	RES
Políticas para la funcionalidad y viabilidad de las infraestructuras	Creación de las infraestructuras necesarias para un correcto uso de los espacios patrimoniales y públicos.				
	Adecuación de las infraestructuras de transporte publico y de su funcionamiento	L			
	Adecuación de la estructura de la viabilidad a los flujos y control de su compatibilidad con la calidad urbana y la protección del patrimonio	L			
	Control de la compatibilidad ambiental y urbanística de las infraestructuras de soporte al turismo generadas o ampliadas.				
	MUY IMPORTANTE				
	MEDIANAMENTE IMPORTANTE				
	POCO IMPORTANTE				
	SEGÚN CASOS				
IL	LOCALIZADO				

6.5. Construir políticas: herramientas y escalas de intervención

POLÍTICAS RELATIVAS A LOS IMPACTOS TURÍSTICOS DIRECTOS				
Escala L - Local S – Supralocal RT- Región Turística N – Nacional		Autoridad de referencia A-Ayuntamiento AA-Grupo de ayuntamientos AuT-Autoridad turística supralocal P/R- Provincia/Región		Tipo de intervención P-Plan L-Ley O-Ordenanza C-Concurso Ce- Certificados CM-control del mercado SE-Soporte económico VT-Vinculo Territorial VM-Vinculo Medioambiental T- Tasa PC-Programas Culturales MOT- modificación oferta turística Pr -Proyectos
ÁMBITOS	OJETIVOS	ESCALA	AUTORIDAD DE REFERENCIA	TIPO DE INTERVENCIÓN
Políticas para la reequilibración de flujos	Disminución de los flujos turísticos en los meses punta	RT	AuT-AS	MOT
	Potenciación de los flujos turístico en baja estación o búsqueda de flujos complementarios	L – S - RT	AS-AA-AuT	MOT
	Distribución de los flujos en el territorio	RT	AuT-AS	Pmovilidad - MOT
Políticas para la compensación de los usos específicos	Limitación la especialización funcional turística	L	A	P-VT
	Limitación del consumo de suelo por parte de las actividades turísticas.	L	A	P-O-VT
Políticas para la garantizar la equidad de la competencia ciudadanos/turistas	Promoción en las actividades turísticas de elevada calidad del servicio y del respeto de una buena relación calidad-precio	L	A-AuT-AS	Ce - S
	Tutela del derecho de los ciudadanos a la vivienda, sea esa de propiedad o de alquiler.	L	A	P-SE-CM
	Garantía para los ciudadanos estables del acceso a los servicios y a los bienes a precios adecuados al nivel de vida local.	L	A	CM

POLITICAS RELATIVAS A LOS IMPACTOS DE LA ACTUACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA				
Escala L - Local RT- Región Turística S – Supralocal N – Nacional		Autoridad de referencia A-Ayuntamiento AA-Grupo de ayuntamientos AuT-Autoridad turística supralocal P/R- Provincia/Región		Tipo de intervención P-Plan L-Ley O-Ordenanza C-Concurso Ce- Certificados CM-Control del mercado SE-Soporte económico VT-Vinculo Territorial VM-Vinculo Medioambiental T- Tasa PC-Programas Culturales MOT- modificación oferta turística Pr -Proyectos
ÁMBITOS	OJETIVOS	ESCALA	AUTORIDAD DE REFERENCIA	TIPO DE INTERVENCIÓN
Políticas para la mitigación del monocultivo turístico	Fortalecimiento de economías complementarias al turismo y potenciación del multiplicador turístico y de la economía inducida en los sectores conectados con el turismo (sector agro-alimenticio, artesanía, etc)	S	A-P/R-AS	SE-C
	Limitación del crecimiento de las actividades turísticas	L-S	A-AA-P/R-AS	P-VT-T
	Diferenciación de la oferta turística	L-RT	A-AuT	Pturístico
Políticas para la mitigación de la congestión urbana y del territorio ligada a la actividad turística.	Racionalización de los desplazamientos turísticos y armonizarlos con los flujos normales de la ciudad	L	A	Pmovilidad
	Limitación de la carga turística en los puntos congestionados mediante la limitación de accesos o la creación de espacios alternativos para la redistribución de flujos.	L	A	Purbanístico y movilidad
	Gestión del espacio público para maximizar su fruibilidad	L	A	P urbanístico
	Limitación de la concentración de atracciones y servicios turísticos	L	A	P urbanístico – VT

	Control de los fenómenos de banalización y comercialización del espacio público.	L	A	PC-Purbanistico-VT
Políticas para limitar el privilegio de los intereses de turistas y operadores del sector ante las necesidades e intereses de la población local	Control de los costes del turismo para la colectividad y financiación de estos mediante los ingresos del turismo mismo.	L-S	A-AuT	T-SE
	Control de la calidad del trabajo y regulación de la ocupación, limitando la precariedad y estacionalidad del empleo.	L-S	A-P/R-AS	SE-T-C
	Protección de la memoria y del patrimonio cultural material e inmaterial contrastando el proceso de banalización.	L	A	PC
Políticas para la eliminación de desequilibrios en la ciudad por estrategias de intervenciones ineguales	Control de las inversiones públicas en materia económica para que se distribuyan de forma equitativa.	L-S	A-P/R	T-SE
	Control de los fenómenos de segregación urbana	L	A	P-SE-VT

POLITICAS RELATIVAS A LA CAPACIDAD DE CARGA				
Escala L - Local S – Supralocal RT- Región Turística N – Nacional		Autoridad de referencia AS- Asociaciones de Sector A-Ayuntamiento AA-Grupo de ayuntamientos AuT-Autoridad turística supralocal P/R- Provincia/Región		Tipo de intervención P-Plan L-Ley O-Ordenanza C-Concurso SE-Soporte económico VT-Vínculo Territorial VM-Vínculo Medioambiental T- Tasa PC-Programas Culturales MOT- modificación oferta turística Pr -Proyectos
ÁMBITOS	OJETIVOS	ESCALA	AUTORIDAD DE REFERENCIA	TIPO DE INTERVENCIÓN
Políticas de control de la presión humana	Limitación de la población total, permanente y flotante	L-S	A-P/R	P-VT
	Limitación de los flujos turísticos	L-RT	AS-A-AuT	MOT
	Redistribución de los flujos turísticos	RT	AS-AA-AuT	MOT
Políticas para la protección del medio ambiente	Reducción de los impactos de la misma administración	L	A	Pr
	Creación de las condiciones para un menor impacto de las funciones urbanas	L	A	P
	Promoción de comportamientos medioambientalmente correctos en los ciudadanos y en las actividades económicas	L	A	PC-SE-T-C
	Protección de los espacios frágiles.	L	A	VM
Políticas para la funcionalidad y viabilidad de las infraestructuras	Creación de las infraestructuras necesarias para un correcto uso de los espacios patrimoniales y públicos.	L	A	P
	Adecuación de las infraestructuras de transporte publico y de su funcionamiento	L-S	A-AA-P/R	P
	Adecuación de la estructura de la viabilidad a los flujos y control de su compatibilidad con la calidad urbana y la protección del patrimonio	L-S	A-AA-P/R	P-VT

	Control de la compatibilidad ambiental y urbanística de las infraestructuras de soporte al turismo generadas o ampliadas.	L	A	P-VM
--	---	---	---	------

6.6. Algunos casos de estudio

Si vamos ahora a ver algunos ejemplos de buenas practicas y casos de estudio en Europa sobre el tema de la ciudad histórico-turística podemos hacer algunas reflexiones.

Antes de todo podemos identificar en general tres grandes “familias” de ciudades, en las que la cuestión se enfoca de forma muy diferente:

- **ciudades históricas potencialmente turísticas**
- **ciudades histórico-balneares**
- **ciudades histórico-turísticas de larga tradición**

En la categoría de *ciudades históricas potencialmente turísticas* tenemos todas aquellas ciudades que, a pesar de tener un patrimonio histórico-cultural de interés, por varias razones no han desarrollado la función turística como querrían. Para hacer algunos nombres podríamos elencar Ciudad Real y Badajoz, pero también Belfast – donde las tensiones socio-políticas han causado un freno al desarrollo turístico durante mucho tiempo -, Cáceres, Amiens o Liege, solo para nombrar algunas. En estos casos el foco básico es el turismo cultural como oportunidad para el desarrollo. De lo que hemos venido hablando hasta ahora encontramos fácilmente aquí el tema de la participación público-privado, de la apuesta para la formación y la calidad y a menudo la diversificación de la oferta turística. En trasfondo tenemos aquí el horizonte del crecimiento del turismo, como oportunidad de desarrollo.

Hay algunos puntos muy interesantes, en estos casos, como el fuerte impulso a la restauración de los monumentos históricos y de los conjuntos urbanos de interés y a la

atención por el espacio público, como en Cáceres, y el soporte a las nuevas empresas, como en Badajoz y Ciudad Real, la afiliación a redes internacionales que ha caracterizado Belfast, o la importancia de la participación ciudadana, como en Amiens.

En estos casos el turismo todavía no ha mostrado sus impactos más dañinos y se considera fundamentalmente como una oportunidad.

Por otro lado hay las *ciudades histórico-balneares*, que son ciudades con un interesante patrimonio histórico que pero reciben turismo sobretodo gracias a su cercanía a a importantes destinos de sol y playa, como puede ser Siracusa, o Eivissa, o Malta. En estos casos el turismo cultural se considera como una oportunidad para diferenciar la oferta y para apostar por un turismo de menor impacto, y, a la vez, la ocasión para rehabilitar el patrimonio, como en Siracusa. La buenas prácticas, en estos casos, también son muy ligadas a la cualificación de la oferta y a la obtención de mejoras urbanas, tal vez con atenciones especiales como en el caso del Plan de Comercios de Siracusa.

En último podemos considerar las ciudades histórico-turísticas de larga tradición, como Venecia, Toledo, Oxford, Salzburg, para citar solo algunas. Se trata de ciudades reconocidas desde hace tiempo como destinos de turismo cultural, y que ya han experimentado un crecimiento exponencial del turismo con las relativas consecuencias. Son estos los casos en los que se han ido experimentando sistemas de control de tráfico, como en Oxford y en Ámsterdam, de sistemas de disuasión de accesos como en Canterbury, o de redistribución de flujos, como siempre se ha hecho en Canterbury y Oxford y como promueve la misma English Heritage Association a nivel regional.

También hay experiencias más amplias, como el plan de Heidelberg que proponía la protección de la calidad del trabajo y de la calidad de vida de los habitantes,

junto a estrategias de desestacionalización, de protección de la identidad y de promoción dirigida específicamente a un tipo de turista seleccionado.

También podemos mencionar Venecia, ciudad muy empeñada en el control y gestión de turistas, con iniciativas como los desagravios fiscales para arrendatarios de pisos destinados a residentes permanentes o como la creación de la tarjeta residente que garantiza el derecho a tarifas descontadas en el transporte público.

Esta muy breve reseña de algunas experiencias en Europa nos confirma que hay varios ejemplos muy interesantes de gestión del fenómeno turístico en ciudades de patrimonio, pero que estas muy a menudo se generan solo al manifestarse problemáticas muy graves, que solo en parte se llegan a sanar con las políticas, y a costa de muchos esfuerzos. Políticas poco atentas han llevado por ejemplo en Brujas a optar por una política de concentración del turismo que ha llevado a la pérdida casi total de habitantes y de comercios de proximidad en la parte histórica.

Esto reafirma la necesidad que también las ciudades que todavía pueden considerar al turismo cultural como una oportunidad para su desarrollo, implementen sistemas de control de los impactos y de monitorización de las políticas para prevenir las dinámicas que están dilagando en los destinos culturales maduros.

6.7. Algunas conclusiones

A partir de lo que hemos visto hasta ahora podemos sacar algunas conclusiones.

Antes de todo, como ya hemos subrayado anteriormente, en una óptica de sostenibilidad es importante librarse de la idea de política turística en sentido estricto, pasando al concepto más amplio de **políticas para la gestión del turismo**: esto implica la toma de conciencia de que los fenómenos ligados al turismo se caracterizan por una marcada transversalidad y por lo tanto solo transversalmente se pueden gestionar.

Este primer punto pone un problema importante en fase de actuación: la creación de políticas para la gestión del turismo en un ayuntamiento se tiene que llevar a cabo mediante un **órgano transversal**, o bien a través de **acuerdo entre consejerías diferentes**, ya que los efectos de tales políticas van a incidir en ámbitos de competencias muy variadas.

Hay que tener en cuenta que el turismo en buena parte se construye a partir de las actuaciones de los actores del sector. Si por un lado reclamamos una mayor presencia de la administración en la gestión de las transformaciones para afirmar la prevalencia de los intereses colectivos y la tutela de los bienes frágiles, sean esos materiales o inmateriales, por otro no podemos imaginar que se pueda eliminar el justo margen de libertad de acción de los actores ni pensar en la planificación como un proceso unidireccional. Para que las políticas sepan comprender las necesidades del sector y para que tengan la necesaria eficacia es necesario buscar la **complicidad de los actores del sector estableciendo un dialogo permanente**. Para ello es fundamental que los operadores del turismo se organicen en asociaciones de sector realmente representativas y capaces de construir la cohesión dentro del mundo de los operadores del turismo. La superación de una visión excesivamente individualista de los operadores

del sector y la creación de una visión estratégica del turismo es fundamental para que cualquier óptima política pueda tener efectos reales en la ciudad.

Este proceso de creación de cohesión en el sector y de fortalecimiento de la visión estratégica es básicamente un **proceso de crecimiento cultural**, que requiere intervenciones específicas y continuadas por parte del ayuntamiento. Este tipo de actividades tiene que buscar necesariamente el **soporte y la sinergia con el mundo académico**, que puede guiar administradores y operadores a una lectura más profunda de los fenómenos y proporcionar herramientas e infraestructuras de elevada calidad.

Todo lo que hemos considerado hasta ahora permitiría un buen funcionamiento de las políticas de gestión turística a nivel urbano: pero aún falta una parte.

Buena parte de los fenómenos que interesan el turismo tienen un **carácter marcadamente supralocal**. Un ayuntamiento solo puede hacer mucho, pero sin el diálogo y la concertación con los ayuntamientos que participan en las dinámicas turísticas locales cualquier estrategia se quedaría coja.

Por esto es fundamental que el ayuntamiento se haga promotor de un **diálogo continuo con los otros entes interesados**, sean éstos de par nivel o supraordenados, para establecer políticas coherentes y generar sinérgias y complementariedades en el sistema turístico local. Según la condición administrativa del sitio, las leyes y las especificidades locales esto se puede hacer mediante la creación de entes específicos o mediante una praxis de dialogo y concertación sobre las intervenciones que interesan de forma directa o indirecta los territorios cercanos. Sin esta estrategia el problema de cada ayuntamiento será, además de gestionar el turismo, contrarrestar las externalidades negativas producidas por las políticas de los ayuntamientos cercanos, con una generación de diseconomías e impactos crecientes.

7. El caso de estudio

Un estudio como éste, que parte de un análisis teórico de las problemáticas de las ciudades histórico-turísticas con el objetivo de construir una metodología aplicable a esta tipología de ciudades, para acabar de formalizarse y para comprobar su validez necesita la aplicación a un caso de estudio. En este punto el planteo teórico busca el encuentro, no siempre fácil, con la realidad, que ve ciudades siempre diferentes, problemáticas híbridas, dinámicas escondidas que no siempre encajan a los modelos generales. Ya hemos hablado de la dialéctica compleja entre la necesidad de crear modelos de análisis como referencia general para ofrecer pautas para el desarrollo sostenible y, por otro lado, la importancia de saber leer las especificidades de los contextos locales buscando soluciones que respondan a las problemáticas reales en el respeto del lugar y de sus habitantes. Este es quizás el reto más difícil en un trabajo de esta naturaleza: en la medida en que el modelo que hemos planteado sepa ayudar en la identificación de las problemáticas y en la identificación de respuestas flexibles y no estandarizadas podremos decir que el objetivo del trabajo se ha conseguido.

Por otro lado todo el trabajo se ha planteado hasta ahora como una aportación técnica que analiza unos aspectos de alguna manera medibles de la ciudad, excluyendo el análisis de aspectos subjetivos, la realización de encuestas y entrevistas, la realización de sesiones participativas, etc... Esta elección no surge de una subestimación de la importancia de estos aspectos - sin los cuales cualquier pretensión de sostenibilidad sería poco creíble - sino en la consideración que estos aspectos vayan considerados a parte, caso por caso, respondiendo a las muchas variables socio-culturales que caracterizan la ciudad analizada. Si pensamos pues que el análisis técnico puede ser

objeto de creación de un modelo general y “universalmente¹⁰¹” aplicable, no se puede decir lo mismo del análisis y eventual medición de los aspectos subjetivos, que requieren un proyecto más específico, caso por caso: éste tema podría sí ser objeto de un estudio a nivel de metodologías y tipologías, que sería pero ajeno a los objetivos de esta tesis y entraría en otros ámbitos de competencias.

Todas estas consideraciones están a la base de la elección de la ciudad de Alghero como caso de estudio.

Como veremos después, Alghero se puede considerar ciudad histórico-turística ya que tiene importantes flujos turísticos y un patrimonio histórico de relevante interés. Además, teniendo una larga historia como destino turístico de sol y playa también, entra en esa categoría de ciudades histórico-turísticas híbridas, donde el turismo cultural no constituye la motivación principal del viaje de la mayoría de visitantes y por eso la gestión del uso del patrimonio tiene mayor complejidad.

La elección de Alghero, de todas maneras, surge de la posibilidad que se ha creado de trabajar en la Facultad de Arquitectura de Alghero durante más de dos años, de vivir en la ciudad y trabajar juntos con los estudiantes de planeamiento en estudios y proyectos sobre la ciudad. Esta experiencia, en su conjunto, permite ahora de añadir a los análisis técnicos que se propone en la tesis, el conocimiento del territorio y de la cultura, el conocimiento de los detalles, de las dinámicas sociales y de los valores culturales sin entender los cuales cualquier listado de número e indicadores no puede ofrecer respuestas.

¹⁰¹ En relación al universo objeto de análisis, obviamente.

7.1. Alghero: una introducción

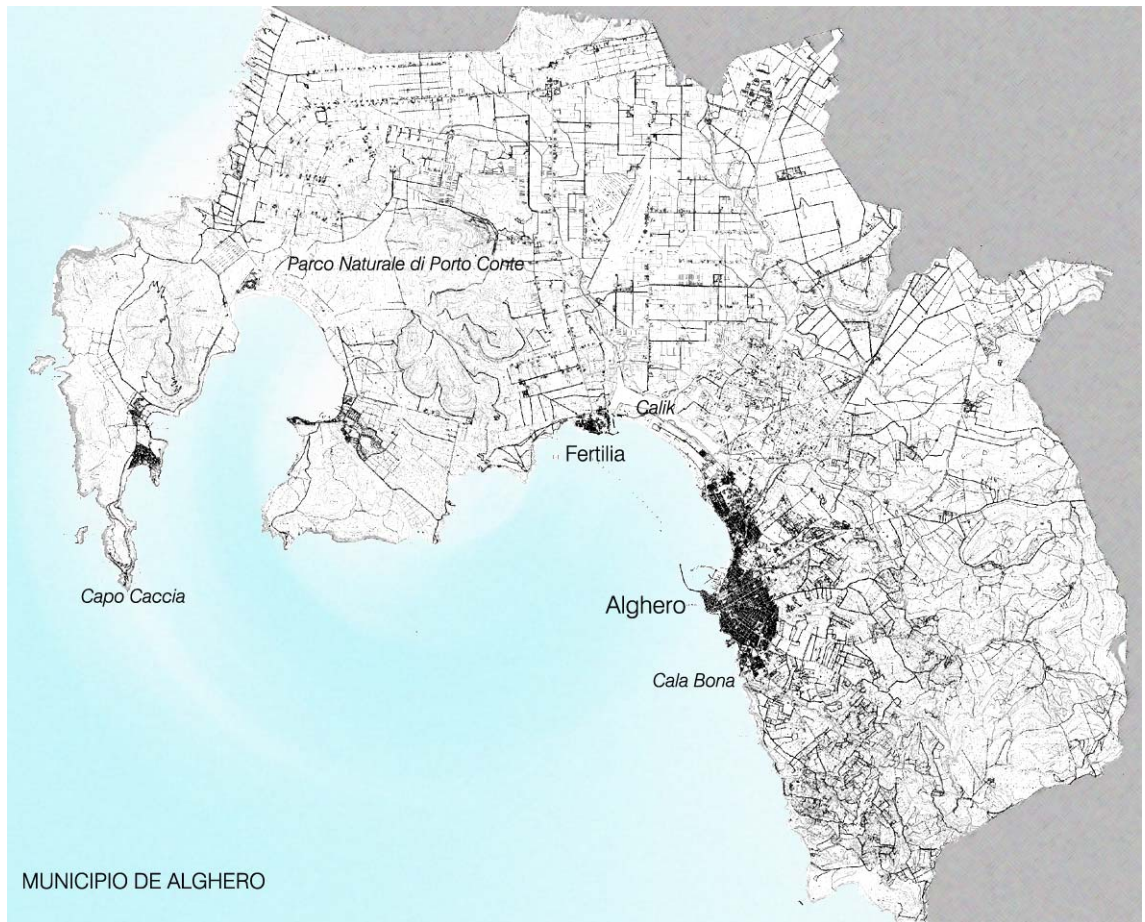


Figura 3 - El territorio de Alghero

La ciudad de Alghero se halla en la costa noroeste de la isla de Sardegna, en Italia.

Su territorio comprende unos 224 km², aunque la parte del asentamiento urbano denso es de alrededor de los 5 km².



Figura 4 - Localización de Alghero en Sardegna

Los núcleos habitados son dos: Alghero ciudad, que ocupa la mayor parte del territorio urbanizado, y el pequeño asentamiento de Fertilia, una pequeña ciudad fundada en el 1936 en el marco de una intervención de avenamiento de la plana de la Nurra. Los dos núcleos se unen por una franja ocupada por espacios de un importante valor ambiental como son la playa y el sistema dunal de Maria Pia y el estanque del Calik.

Alghero tiene un patrimonio ambiental de relieve, incluyendo la Area naturale marina protetta Capo Caccia Isola Piana¹⁰² y el Parco di Porto Conte¹⁰³ además de varios sitios de interés natural como buena parte de las playas.

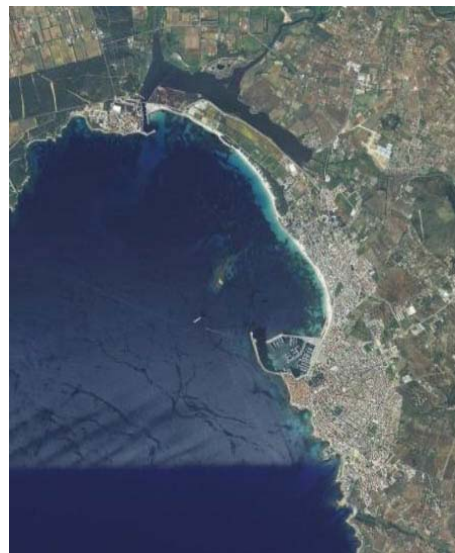


Figura 5 - Ortofotomapa del territorio urbanizado de Alghero

Las zonas agrícolas siguen cultivándose y están dedicadas básicamente al cultivo del olivo y de la vid. Estas actividades tradicionales se ven amenazadas por el creciente uso turístico de las fincas agrícolas y por los impactos del Aeropuerto de Alghero Fertilia, en continua expansión sobretudo desde el año 2001, cuando la ciudad ha empezado a ser destino para vuelos de bajo coste¹⁰⁴.

¹⁰² www.ampcapocaccia.it

¹⁰³ www.parcodiportoconte.it

¹⁰⁴ <http://www.consumatori-oggi.it/archives/00015808.html>

Alghero y la Universidad

Un elemento que no se puede eludir a la hora de analizar la ciudad de Alghero es la presencia, desde hace poco más de seis años, de una sede de la Universidad de Sassari que hospeda la Facultad de Arquitectura y parte de la carrera en Ciencias Medioambientales y Marinas.

La Facultad tiene unos seicientos alumnos y unos cien profesores, además de atraer alumnos, profesionales y docentes externos para periodos breves o medios.

Esta población constituye para la ciudad un recurso importante y tiene potencialidades de volverse una fuerza complementaria al turismo, tanto fortaleciendo la imagen de la ciudad como destino turístico cuanto ofreciendo economías de soporte para la ciudad en temporada baja, cuando la falta de turistas tiende a provocar el “cierre” de la ciudad. La población universitaria tiene grandes capacidades para revitalizar el entorno urbano y “generar” paisajes atractivos también para los turistas.

Por otro lado la Facultad de Arquitectura ha escogido localizaciones muy céntricas, en el casco antiguo o en el vecindario, lo que está de alguna manera ralentizando el proceso de venta del casco antiguo a los turistas y de vaciado de funciones permanentes.

Otros aspecto a tener en cuenta es que las mismas actividades de investigación de la Facultad de Arquitectura interesan el territorio y van muy ligadas a cuestiones como paisaje y desarrollo turístico sostenible, lo que ofrece a la ciudad un potencial bagaje de conocimientos y recursos útiles a la hora de emprender políticas materiales e inmateriales para corregir las dinámicas insostenibles en acto.

Los perfiles turísticos en Alghero

Vamos ahora a ver los perfiles de los turistas que visitan Alghero.

El primer Informe de Turismo del Observatorio del Turismo de Alghero en 2005 identificaba dos perfiles principales de turistas.

- *Turistas de primavera*, que se caracterizan por:
 - Edad: 35 ÷ 54
 - Medio de información y promoción: internet
 - Medio de transporte para llegar a Alghero: avión
 - Medio de transporte para moverse en Alghero: medios públicos y coches de alquiler
 - Viaja en pareja
 - Se aloja preferentemente en hoteles
 - Estancia media de 3 días
 - Visita Alghero por primera vez
 - Gasta 40 €/día en alimentación y 15 €/día en divertimento

 - *Turistas de verano*, que se caracterizan por:
 - Edad: 25 ÷ 44
 - Medio de información y promoción: catalogos, agencias y pasapalabra
 - Medio de transporte para llegar a Alghero: barco
 - Medio de transporte para moverse en Alghero: coche propio
 - Viaja con la familia
 - Se aloja preferentemente en casa
 - Estancia media de 7 días
-

- o Más dell 50% visita Alghero por primera vez
- o Gasta alrededor de 25€/día en alimentación y 22€/día en divertimiento

Partiendo de estas dos categorías estudiadas por el Observatorio del Turismo de Alghero podemos hacer algunas reflexiones.

A nivel general los análisis llevados a cabo muestran que en los últimos años algunas tenencias clara:

- Incremento de los números de turistas.
- Disminución de la duración de las vacaciones.
- Importante aumento de los turistas en los meses de otoño, sobretodo setiembre y octubre.
- Fuerte prevalencia entre los extranjeros de habitantes de Países conectados con Alghero mediante vuelos de bajo coste

Partiendo de los perfiles identificados en 2005 y de las observaciones hechas, vamos ahora a ver cuales pueden ser los perfiles de los turistas de Alghero hoy en día.

Hemos identificados cuatro perfiles principales:

- **turistas low cost**
- **turistas de sol y playa**
- **turistas de playa y patrimonio**
- **turistas de naturaleza**
- **turistas universitarios**

Los *turistas low cost* coinciden básicamente con los turistas de primavera analizados anteriormente, con algunas diferencias. Antes de todo en los últimos años este perfil se ha extendido también a algunos meses de otoño, sobretodo octubre y parte de setiembre. Son éstos turistas que llegan a Alghero en la inmensa mayoría de casos

mediantes vuelos de bajo coste, y a veces el coste del viaje mismo constituye una de las motivaciones principales del viaje. La estación no consiente a estos turistas esperar unas vacaciones de sol y playa, así que su mayor interés está en visitar la ciudad y hacer pequeñas excursiones en el territorio. La estancia normalmente es breve, y se concentra alrededor del fin de semana. Parte de estos turistas se limita a visitar los sitios alcanzables en transporte público, aunque siempre más recurren al alquiler de coche

Los *turistas de sol y playa*, los que tienen más tradición en Alghero, coinciden básicamente con los turistas de verano presentados anteriormente. Estos turistas concentran sus vacaciones en los meses de verano, a partir de mediados de junio, concentrándose sobretudo en agosto. En muchos casos su estancia es más larga y a menudo optan por el alquiler de apartamentos en lugar de acudir a los establecimientos hoteleros. Estos turistas suelen utilizar las playas como recurso principal, y buscan en la ciudad espacios complementarios para el divertimento y el recreo. Estos turistas suelen frecuentar el casco antiguo independientemente de sus cualidades urbanísticas y patrimoniales, màas interesados por las funciones que este ofrece. Como se decía anteriormente, estos turistas suelen llegar a Alghero con coche propio (sobretudo los de procedencia italiana) y tienen así la posibilidad de fruir de todas las playas del municipio de Alghero.

Los *turistas de playa y patrimonio* presentan características parecidas a los turistas de sol y playa, pero a diferencia de estos tienen importantes intereses culturales que los inducen a alternar la fruición de las playas con la de recursos de otro tipo. Para ellos el casco antiguo tiene interés más allá de las funciones que aloja.

Los *turistas de naturaleza* llegan a Alghero atraídos por las bellezas naturalísticas y paisajísticas y por eventuales actividades deportivas ligadas a la naturaleza. Estos turistas no se concentran necesariamente en verano: el periodo de las vacaciones se define por las necesidades climáticas inducidas por las experiencias naturalísticas y deportivas de su interés y, en algunos casos, por la abertura de las infraestructuras que gestionan las visitas a los recursos naturalísticos, en el caso que estos no sean de acceso libre.

Los *turistas universitarios* son personas que tienen alguna relación de estudio o trabajo con la Universidad de Alghero y que aprovechan sus estancias, periódicas o esporádicas, para unas breves vacaciones. Estos turistas suelen tener intereses culturales y naturísticos y se distribuyen a lo largo de todo el año.

Los recursos turísticos

Alghero tiene una antigua tradición como destino turístico de sol y playa y por esto buena parte de sus recursos turísticos se centran en los espacios naturales costeros. Más allá de estos tipos de recursos hay otros tipos de recursos que se pueden identificar en el territorio de Alghero:

- Recursos históricos-urbanísticos
- Recursos arqueológicos
- Recursos medioambientales de sol y playa
- Recursos medioambientales no ligados al sol y playa
- Recursos inmateriales, ligados a ferias, fiestas y acontecimientos especiales

Los recursos históricos urbanísticos se centran básicamente en el casco antiguo de la ciudad de Alghero, donde, además de un conjunto urbanístico interesante, se hallan varios palacios e iglesias de interés artístico y turístico. El conjunto del casco antiguo y la muralla remonta al Siglo XI, bajo la dominación de la familia Doria, pero entre los palacios y las

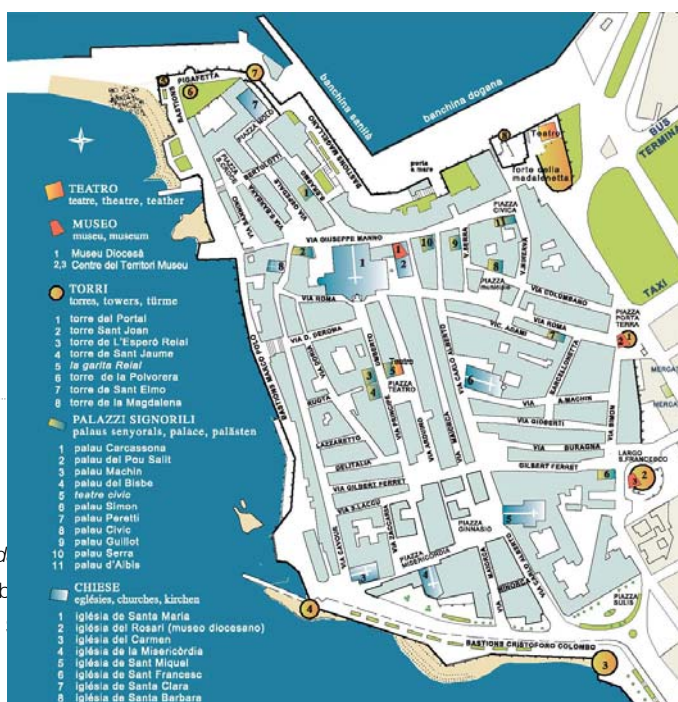


Figura 6 - Mapa turístico del casco antiguo de Alghero

iglesias de interés se hallan edificios construidos entre el Siglo XIV y el Siglo XVII. A pesar de las diferentes dominaciones, Alghero siempre ha conservado su identidad catalana, que ha ido caracterizando su lengua y su cultura hasta hoy en día.

El casco antiguo ha caído, en las últimas décadas, en una condición de degradación creciente, hasta que, desde hace unos diez años, las intensas labores de restauración han vuelto a dignificar el casco antiguo, lo que ha dado pie a un turismo de matriz cultural que va creciendo de año en año.

También es interesante, por su singularidad, el centro de Fertilia, ciudad construida en el 1936 con una connotación urbanística muy marcada de la época fascista, en la que la ciudad fue construida de nova planta en consecuencia del saneamiento de los pantanos cercanos a la ciudad de Alghero.



Figura 7 - Vista de Fertilia

Los recursos arqueológicos en Alghero son bastantes importantes ya que el territorio de Alghero tiene trazas de asentamientos humanos desde la historia más antigua de la isla, desde las poblaciones nurágicas hasta fenicios y romanos, aunque la fundación de la ciudad de Alghero data del siglo XI, por mérito de la familia genovesa Doria. Los restos arqueológicos se hallan afuera de la ciudad construida y normalmente no están demasiado bien señalizados ni conectados con transporte público: los principales elementos de



Figura 8 - Nuraghe Palmavera

interés en este ámbito son los poblados nurágicos de Palmavera y de Sant'Imbenia, las necrópolis de Anghelu Ruju y Santu Pedru y la Vila Romana de Sant'Imbenia. Todos estos sitios arqueológicos se pueden visitar, pero no son accesibles en transporte público ni están señalizadas de forma clara para los que viajan en los alrededores de Alghero: los horarios de visita se amplían mucho en verano, lo que explicita como estos recursos sean concebidos como recursos de soporte a las actividades de balneario y no constituyan en sí una ocasión de desestacionalización.

Los recursos medioambientales de sol y playa se distribuyen en todo el territorio costero de Alghero, ya que en dicha zona hay muchas playas de renombre y una larga tradición de este tipo de turismo que remonta a principios del Siglo XX.

En la ciudad extensa podemos identificar las playas del Lido S.Giovanni, la de Maria Pia, la de Fertilia y de Cala Bona como principales. En la restante parte del territorio hay muchas otras playas conocidas, que normalmente solo no tienen conexión con la ciudad mediante transporte público, si no en casos aislados.

Los recursos medioambientales de matriz más naturalística constituyen una parte importante del territorio no urbanizado, debido a la presencia de áreas protegidas como el Parco di Porto Conte, la Area Marina Protetta di Capo Caccia e Isola Piana, las grutas de Nettuno y el Lago de Baratz. Estas zonas también no tienen conexiones mediante transporte público con la ciudad, excepción hecha para las grutas, que en verano están conectadas con barco desde el puerto de Alghero.



Alessandra Antonini, *La medida de la s...*
 Tesi di Dottorato in cotutela in Progetto Ambientale d...
 Università degli studi di Sassari -

Figura 9 - Mapa turístico de Alghero

También se ofrecen a los turistas visitas a las bodegas de Santa Maria La Palma y de Sella e Mosca, donde también se ha hecho un pequeño museo del vino.

Si observamos el mapa turístico de la ciudad de Alghero ofrecido por el mismo Ayuntamiento podemos notar como la ciudad proponga al turista básicamente los recursos de la ciudad densa consolidada. Los recursos del municipio no aparecen, y hasta Fertilia no se menciona aquí. Los recursos más publicizados, pues, se concentran en la costa de Alghero ciudad, en una franja que se amplía junto al casco antiguo y se va afinando hacia las playas. Aquí también aparece una tendencia a la diferenciación de espacios, que confirma lo visto en otros ámbitos.

Los eventos y fiestas en Alghero se distribuyen a lo largo de todo el año, aunque se intensifican en verano y en correspondencia de las mayores fiestas cristianas, como Navidad y Semana Santa. En verano la ciudad organiza varios acontecimientos deportivos de escala nacional e internacional, mientras la mayoría de los eventos en temporada baja tienen un carácter más local y se dirigen a los habitantes de la ciudad o de otros sitios de la isla. De hecho, además del turismo que hemos perfilado anteriormente, la ciudad es una importante meta de excursionismo a nivel local y regional.

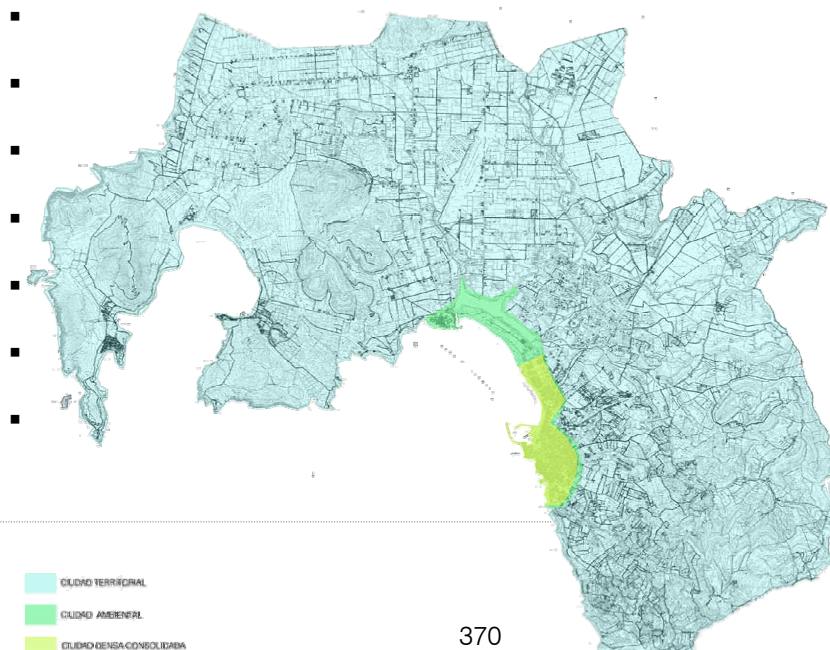
7.2. El análisis morfológico

Vamos a ver pues como se configura el territorio en análisis a nivel morfológico.

Antes de todo hay que decir que, aun existiendo alguna complementariedad sobre todo a nivel de dinámicas demográficas e inmobiliarias con el cercano pueblo de Olmedo, en este estudio solo vamos a tener en cuenta la ciudad de Alghero, ya que consideramos que la naturaleza y la entidad de las relaciones entre Olmedo y Alghero tendrían que ser objeto de un profundizado estudio, más allá de esta tesis.

Considerando pues el territorio municipal de Alghero podemos notar una estructura bastante peculiar, por su territorio muy amplio y poco denso y por la presencia de dos asentamientos concentrados por un lado y de diversos elementos ambientales importantes por otra. Podemos identificar tres espacio:

- El **municipio**, que incluye todo el territorio del ayuntamiento;
- la **ciudad extensa**, que incluye los dos núcleos de Alghero y Fertilia y la franja de Maria Pia y del estanque del Calik;
- la **ciudad densa consolidada**, que se limita a la parte urbana de Alghero.



370

Alessandra Antonini, *La medida de la sostenibilidad de la ciudad turística*, *Historico-turística*,

Tesi di Dottorato in cotutela in Progetto Ambientale dello Spazio - in Sostenibilità, Tecnologia y Humanismo,
Università degli studi di Sassari – Universitat Politècnica de Catalunya

La ciudad territorial está caracterizada por una importante presencia de elementos ambientales y una muy baja densidad. El uso turístico en ella se concentra en algunos meses del año y suele ser intensivo solo en puntos concretos y en los meses punta.

Si centramos nuestra atención en la ciudad ambiental, encontramos una realidad mucho más construida y densa, que se articula en dos centros habitados, uno más grande y uno mucho más pequeño y con un carácter estacional. La rótula entre los dos asentamientos densos es el sistema ambiental constituido por la playa y la pineda de Maria Pia y el estanque del Calik, que constituyen en verano un eje conector y un gran espacio público, mientras en invierno se configuran más como una barrera.

Si nos acercamos aún más, tomando en cuenta la ciudad densa consolidada encontramos un conjunto urbano bastante diferenciado, con un casco antiguo de mucho interés y una articulación de espacios públicos – más o menos acertados – en la franja costera, y una expansión urbana que se va haciendo más desordenada y decaída cuanto más nos alejamos del frente marítimo. Una excepción a esta estructura se puede encontrar en el barrio del Lido, también costero, que constituye un espacio de vida en verano y se vuelve completamente abandonado en invierno.

Más allá de las diversas “ciudades” que se pueden identificar, Alghero tiene algunos caracteres fundamentales.

Antes de todo hay que reconocer en la mayoría del territorio la importancia de la costa y del mar como elementos de referencia y estructuración del territorio. Que sea más o menos visible, el mar es una presencia constante del territorio, una fachada principal que siempre constituye una referencia, que se fortalece por un sistema de movilidad que del mar depende mucho.

En segundo lugar hay en todo el territorio - aunque con matices diferentes – una doble velocidad en los diferentes meses del año. En la mayor parte del año la ciudad entera vive con un ritmo lento, que en pocos meses se acelera de repente por acción del turismo. Esta marcada dicotomía se está un poco amortiguando desde la llegada de los vuelos low cost y de la Facultad de Arquitectura, que han ido construyendo en la ciudad más movimiento en los meses de invierno: aún así Alghero en agosto y en febrero son dos ciudades distintas, en todas sus partes. Esto no solamente se debe a la aportación de la población turística, sino también a la presencia de residentes semipermanentes y de actividades estacionales.

Otro tema importante de la ciudad es la accesibilidad diferenciada. Si por un lado Alghero es hoy al centro de una red importante de transportes de media y larga distancia mediante los nudos del Aeropuerto de Alghero Fertilia y el puerto marítimo de Porto Torres, el nivel de accesibilidad varía mucho con el cambio de escala, donde las carreteras aparecen en muchos casos insuficientes y en malas condiciones y los transportes públicos son casi inexistentes. Este tema condiciona de forma importante los modelos de fruición del territorio, tanto en temporada baja como en la alta, y en algunos casos ha creado ventajas para la conservación de algunos lugares ventajas que - a falta de un proyecto estratégico e integrado de uso del territorio – no compensan la falta de servicios y de organización que se nota en este aspecto.

Hemos visto, pues, que la ciudad de Alghero se puede analizar a escalas diferentes, aun presentando características comunes.

La cuestión es ahora evaluar a que escala llevar a cabo nuestras análisis. Como hemos tenido ocasión de ver, los diferentes fenómenos que vamos a analizar tienen escalas de referencia diferente: aún así es importante tener un ámbito de referencia claro, para que no se creen confusiones.

En este caso parece oportuno trabajar a nivel de ciudad extensa. Si por un lado no podemos eludir el problema de la complementariedad de los dos núcleos urbanos y del espacio de conexión/barrera entre ellos, por otro pensamos que un análisis de todos

los aspectos a escala municipal no sea adecuada porque obligaría a tratar con parámetros pensados para espacios urbanos los problemas de espacios naturales y rurales de vasta dimensión y que merecen un análisis a parte, a partir de criterios más propios a los espacios naturales. Por esto todo el estudio tratará la ciudad extensa, pasando de vez en cuando a escala municipal o a escala de barrio cuando el fenómeno lo requiere.

7.2.1. ¿Ciudad diferenciada o indiferenciada?

La primera etapa de nuestro análisis es una evaluación estructural de la ciudad para proponer una primera clasificación entre diferenciada o indiferenciada. Para ello vamos a analizar algunos aspectos que nos pueden esclarecer la situación.

- Localización de la oferta de alojamiento turístico anual y estacional
- Localización de los recursos turísticos
- Localización de los espacios públicos de uso turístico y las zonas urbanas de uso exclusivamente turísticos

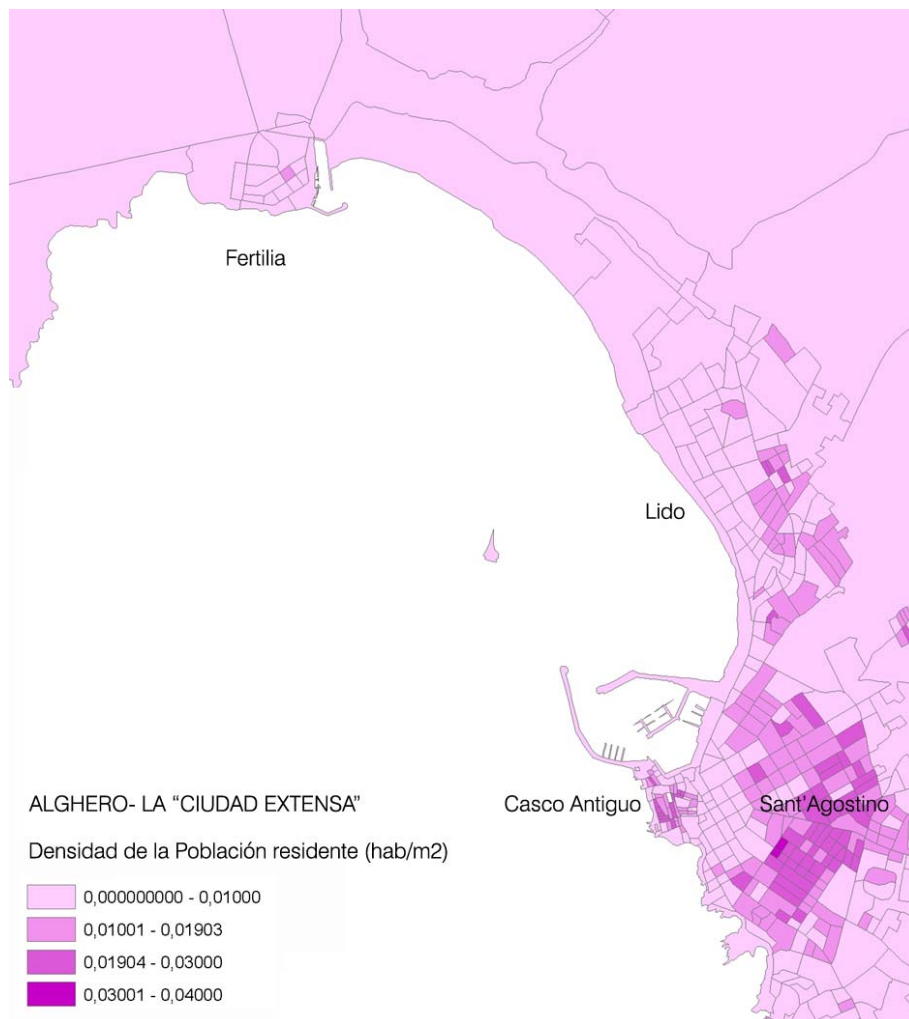


Figura 10 - Densidad de la población residente censada (ISTAT 2001)

Partiendo de un Sistema de Información Geográfica de la ciudad de Alghero vamos a analizar los puntos indicados. Antes de empezar este análisis, vamos a ver la organización espacial de la población residente. Podemos observar como la población residente se concentra en las zonas más lejanas de la costa y en parte del casco antiguo, donde la tipología del asentamiento consiente densidades muy elevadas.

Análisis de la oferta de alojamiento

Como podemos ver en el mapa los hoteles de la ciudad se concentran en la franja costera, distribuyéndose en toda la parte más densamente construida. En este caso también se confirma la anotación anterior de la centralidad de la presencia del mar en toda la ciudad, sobretodo en correspondencia de las playas más concurridas de la ciudad.

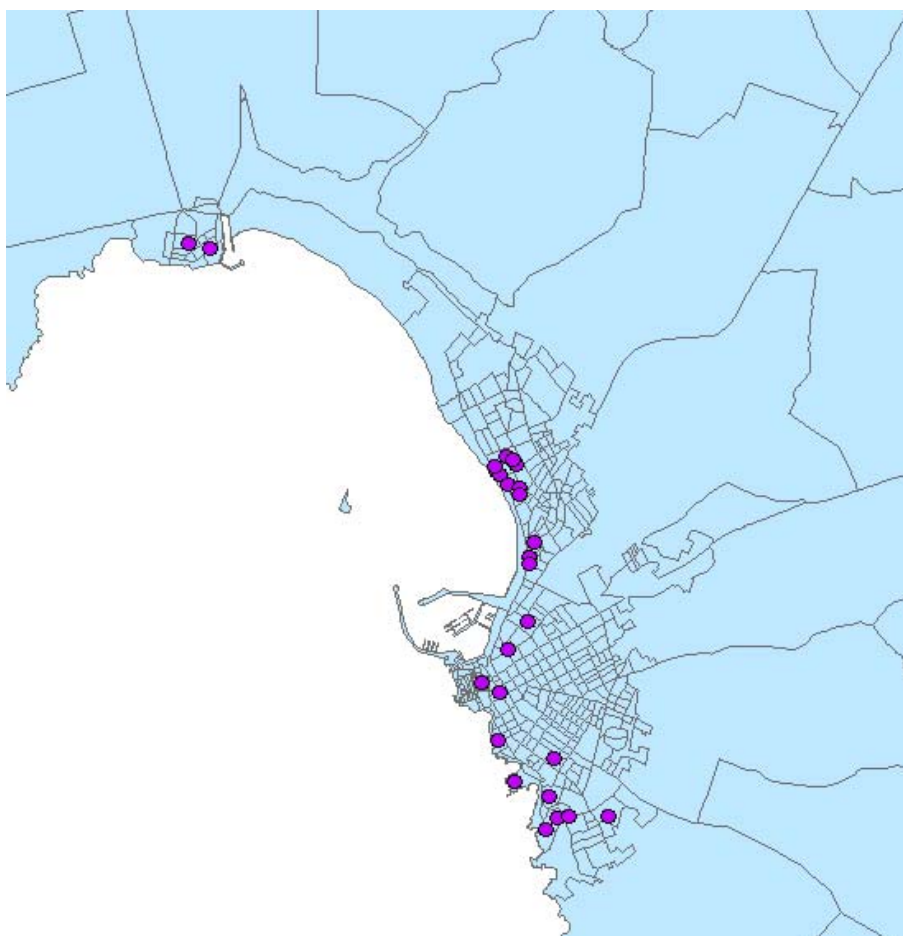


Figura 11 - Localización de los hoteles

Si analizamos la posición de los hoteles con apertura estacional podemos empezar a tener una idea más clara de las partes de la ciudad que dependen más del turismo, y marcadamente al turismo de sol y playa, o sea Fertilia, Lido y Calabona.

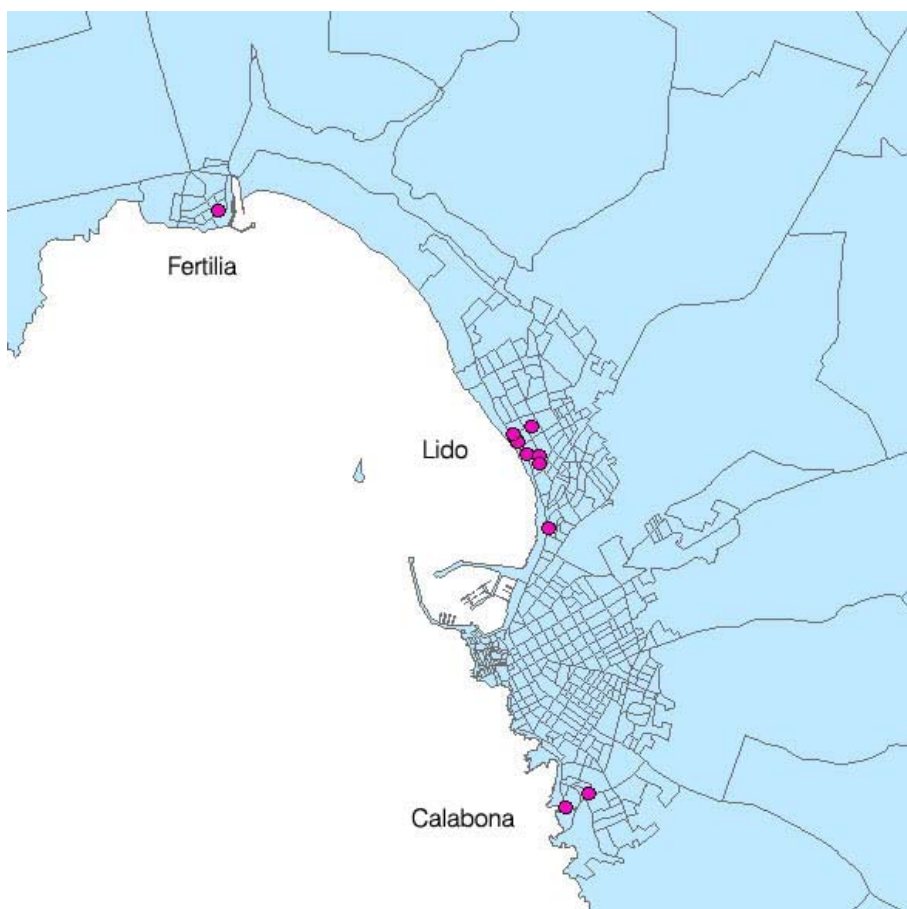


Figura 12 - Localización de los hoteles estacionales

En Fertilia el único establecimiento que queda abierto todo el año es hostel para jóvenes, que, siendo el único en toda la ciudad, podemos considerar como un establecimiento a parte, de interés general y social que ofrece servicio para toda la ciudad.

En la zona de Calabona quedan varios hoteles abiertos, y en general se trata de hoteles de nivel elevado, de cuatro o cinco estrellas.

En el Lido, en cambio, no queda abierto ningún establecimiento, si excluimos los dos hoteles en el cercano barrio de la Pietraia.

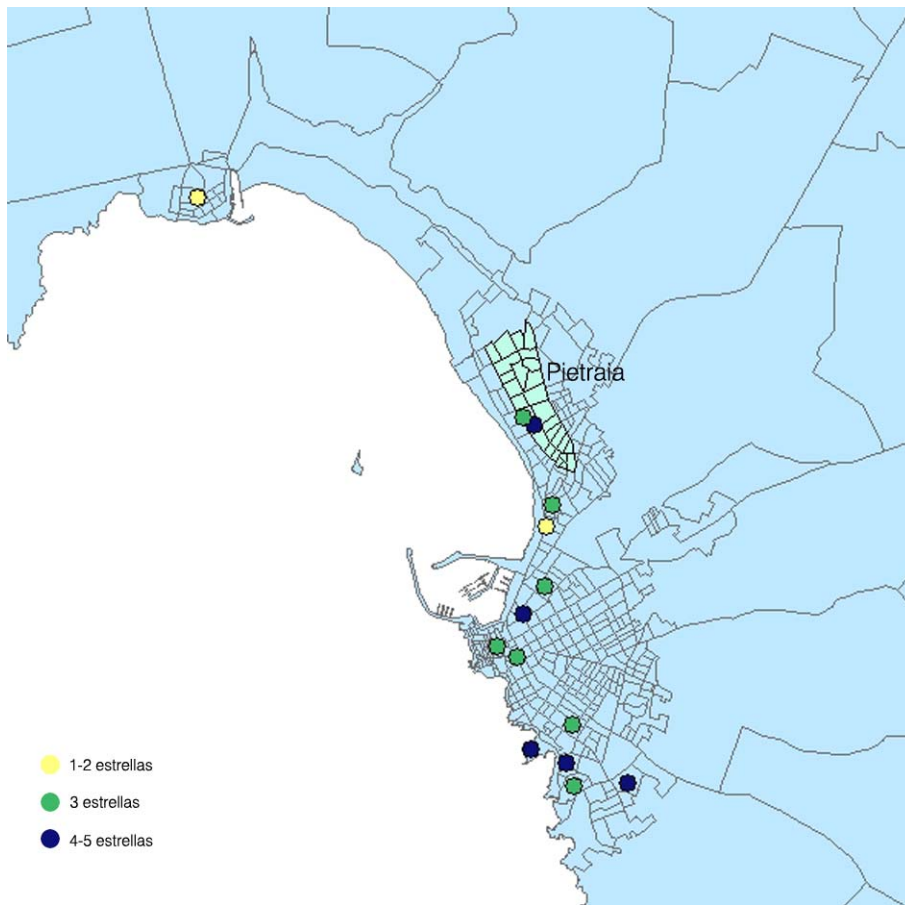
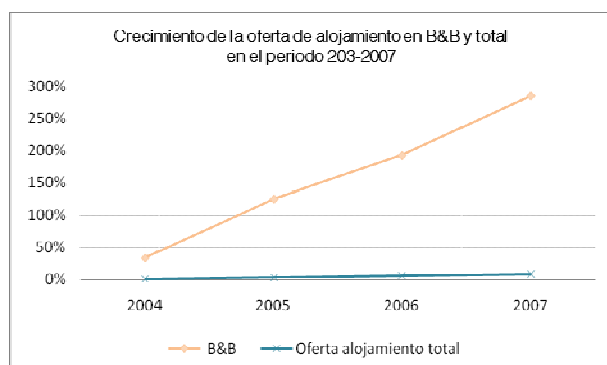


Figura 13 - Localización y categoría de los hoteles no estacionales

En relación a la oferta hotelera podríamos indicar una especie de bipolaridad lineal, donde la zona turística es la franja costera y la zona residencial es la trasera.

La situación cambia si observamos la oferta de B&B, que se sitúa en la ciudad de forma muy diferente. Es importante subrayar que el fenómeno de los B&B es algo relativamente nuevo en Alghero y que ha tenido un crecimiento



descontrolado en los últimos años, sobretodo debido a la llegada creciente de turistas con vuelos de bajo coste. Esta tipología de establecimiento ha crecido de forma espontánea, sin ser objeto de algún tipo de reglamentación y control.

Además, la falta de parámetros estrictos para el desarrollo de esta actividad ha dejado espacios a actividades de carácter familiar difíciles de monitorizar y reconducir a estrategias comunes.

La consecuencia de este crecimiento espontaneo de Bed&Breakfast es una redistribución de las estructuras de alojamiento en zonas no interesadas por el turismo hasta hace pocos años.

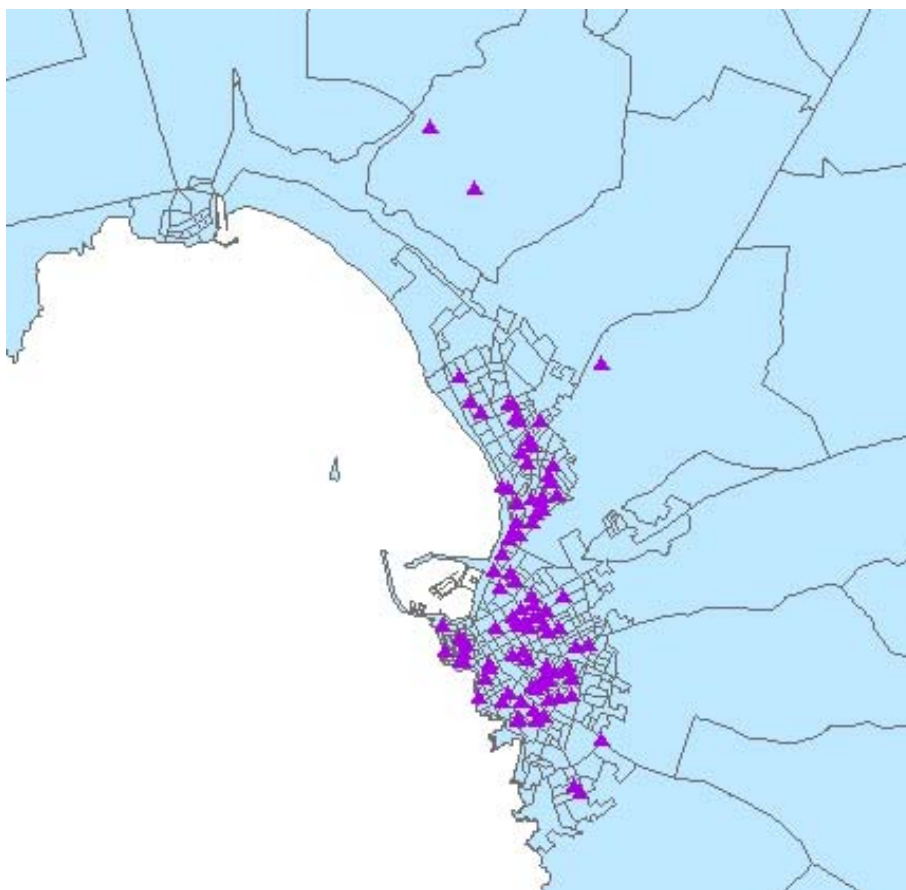


Figura 14 - Localización de los B&B

El marcado efecto de redistribución que aparece tan marcada en el plano de distribución de los B&B se manifiesta menos acusado si cartografiamos la relación entre camas ofrecidas y población residente, donde seguimos viendo una fuerte prevalencia de las áreas costeras, donde coinciden una elevada presencia de establecimientos hoteleros y una baja densidad habitativa.

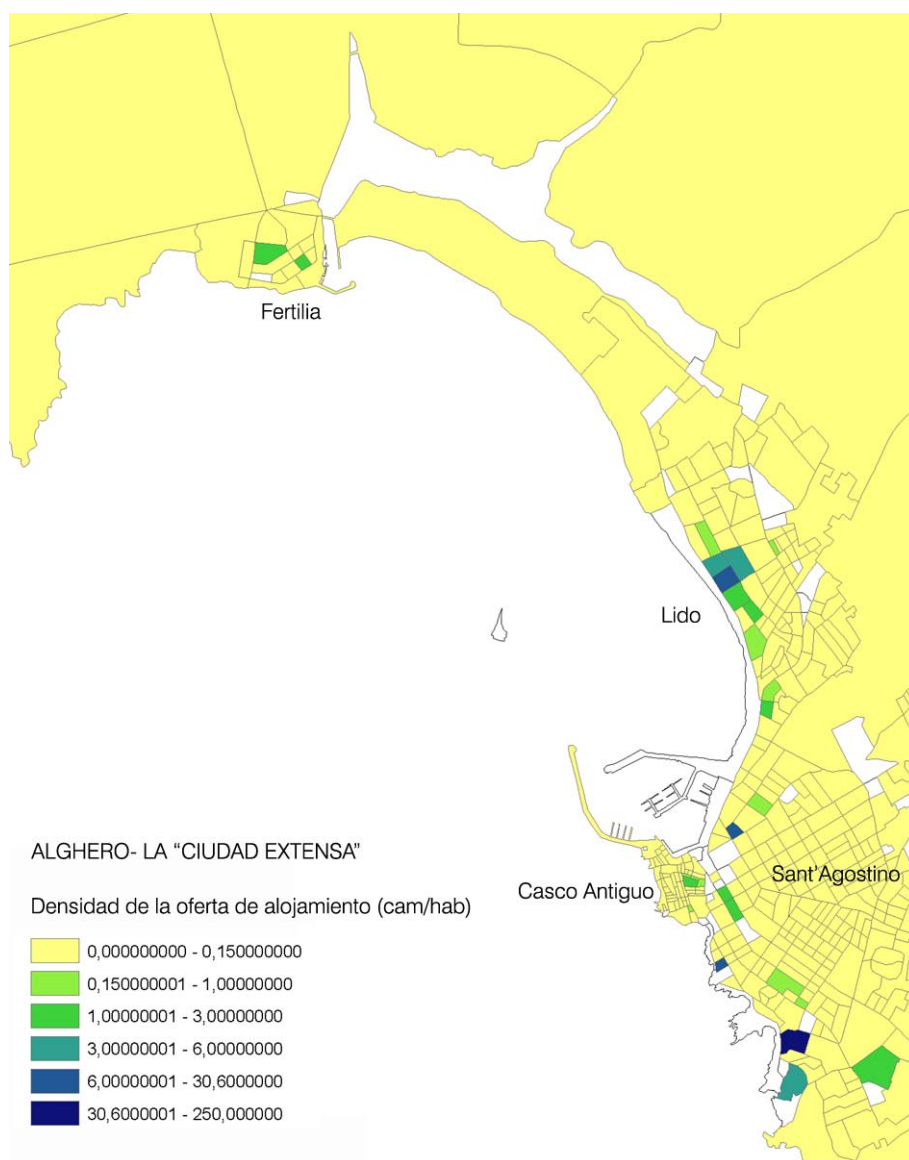


Figura 15 - Relación entre camas turísticas y población residente

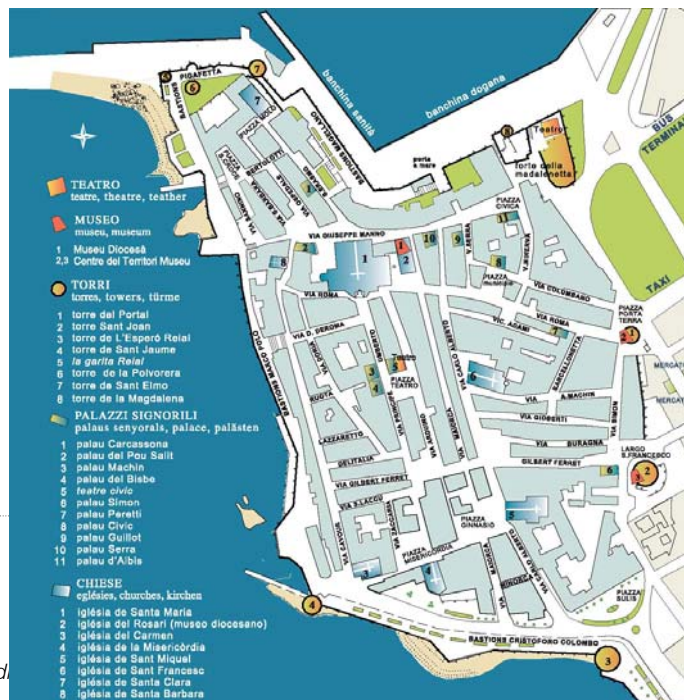
Podemos concluir, en este caso, que la distribución de la oferta hotelera y para-hotelera muestra una estructura diferenciada y que la tendencia a la indiferenciación introducida por los B&B, aunque no tiene mucha fuerza a nivel cuantitativo, marca una inversión de tendencia en las estrategias de localización de los alojamientos turísticos.

Los recursos turísticos

Alghero tiene una antigua tradición como destino turístico de sol y playa y por esto buena parte de sus recursos turísticos se centran en los espacios naturales costeros. Más allá de estos tipos de recursos hay otros tipos de recursos que se pueden identificar en el territorio de Alghero:

- Recursos históricos-urbanísticos
- Recursos arqueológicos
- Recursos medioambientales de sol y playa
- Recursos medioambientales no ligados al sol y playa
- Recursos inmateriales, ligados a ferias, fiestas y acontecimientos especiales

Los recursos históricos urbanísticos se centran básicamente en el casco antiguo de la ciudad de Alghero, donde, además de un conjunto urbanístico interesante, se hallan varios palacios e iglesias de interés artístico y turístico. El conjunto del casco antiguo y la muralla remonta al Siglo XI, bajo



Alessandra Antonini, *La med*

Tesi di Dottorato in cotutela in Progetto Ambientale dello Spazio - In Sostenibilità: Tecnologia v Humanismo.

Università degli studi c. **Figura 16 - Mapa turístico del casco antiguo de Alghero**

la dominación de la familia Doria, pero entre los palacios y las iglesias de interés se hallan edificios construidos entre el Siglo XIV y el Siglo XVII. A pesar de las diferentes dominaciones, Alghero siempre ha conservado su identidad catalana, que ha ido caracterizando su lengua y su cultura hasta hoy en día.

El casco antiguo ha caído, en las últimas décadas, en una condición de degradación creciente, hasta que, desde hace unos diez años, las intensas labores de restauración han vuelto a dignificar el casco antiguo, lo que ha dado pie a un turismo de matriz cultural que va creciendo de año en año.

También es interesante, por su singularidad, el centro de Fertilia, ciudad construida en el 1936 con una connotación urbanística muy marcada de la época fascista, en la que la ciudad fue construida de nova planta en consecuencia del saneamiento de los pantanos cercanos a la ciudad de Alghero.



Figura 17 - Vista de Fertilia

Los recursos arqueológicos en Alghero son bastantes importantes ya que el territorio de Alghero tiene trazas de asentamientos humanos desde la historia más antigua de la isla, desde las poblaciones nurágicas hasta fenicios y romanos, aunque la fundación de la ciudad de Alghero data del siglo XI, por mérito de la familia genovesa Doria. Los restos arqueológicos se hallan afuera de la ciudad construida y normalmente no están



Figura 18 - Nuraghe Palmavera

demasiado bien señalizados ni conectados con transporte público: los principales elementos de interés en este ámbito son los poblados nurágicos de Palmavera y de Sant'Imbenia, las necrópolis de Anghelu Ruju y Santu Pedru y la Vila Romana de

Sant'Imbenia. Todos estos sitios arqueológicos se pueden visitar, pero no son accesibles en transporte público ni están señalizadas de forma clara para los que viajan en los alrededores de Alghero: los horarios de visita se amplían mucho en verano, lo que explicita como estos recursos sean concebidos como recursos de soporte a las actividades de balneario y no constituyan en sí una ocasión de desestacionalización.

Los recursos medioambientales de sol y playa se distribuyen en todo el territorio costero de Alghero, ya que en dicha zona hay muchas playas de renombre y una larga tradición de este tipo de turismo que remonta a principios del Siglo XX.

En la ciudad extensa podemos identificar las playas del Lido S.Giovanni, la de Maria Pia, la de Fertilia y de Cala Bona como principales. En la restante parte del territorio hay muchas otras playas conocidas, que normalmente solo no tienen conexión con la ciudad mediante transporte público, si no en casos aislados.

Los recursos medioambientales de matriz más naturalista constituyen una parte importante del territorio no urbanizado, debido a la presencia de áreas protegidas como el Parco di Porto Conte, la Area Marina Protetta di Capo Caccia e



Figura 19 - Mapa turístico de Alghero

Isola Piana, las grutas de Nettuno y el Lago de Baratz. Estas zonas también no tienen conexiones mediante transporte público con la ciudad, excepción hecha para las grutas, que en verano están conectadas con barco desde el puerto de Alghero.

También se ofrecen a los turistas visitas a las bodegas de Santa Maria La Palma y de Sella e Mosca, donde también se ha hecho un pequeño museo del vino.

Si observamos el mapa turístico de la ciudad de Alghero ofrecido por el mismo Ayuntamiento podemos notar como la ciudad proponga al turista básicamente los recursos de la ciudad densa consolidada. Los recursos del municipio no aparecen, y hasta Fertilia no se menciona aquí. Los recursos más publicizados, pues, se concentran en la costa de Alghero ciudad, en una franja que se amplía junto al casco antiguo y se va afinando hacia las playas. Aquí también aparece una tendencia a la diferenciación de espacios, que confirma lo visto en otros ámbitos.

Análisis de los espacios públicos de uso turístico y de las zonas urbanas de uso exclusivamente turísticos

Lo que vamos a analizar aquí son dos aspectos muy importantes a la hora de entender la estructura funcional de una ciudad turística:

- La localización de los espacios públicos concurridos por los turistas, independientemente del hecho que los habitantes permanentes también lo usen.
- La localización de eventuales áreas urbanas en las cuales el uso turístico resulta preferente en relación al uso urbano.

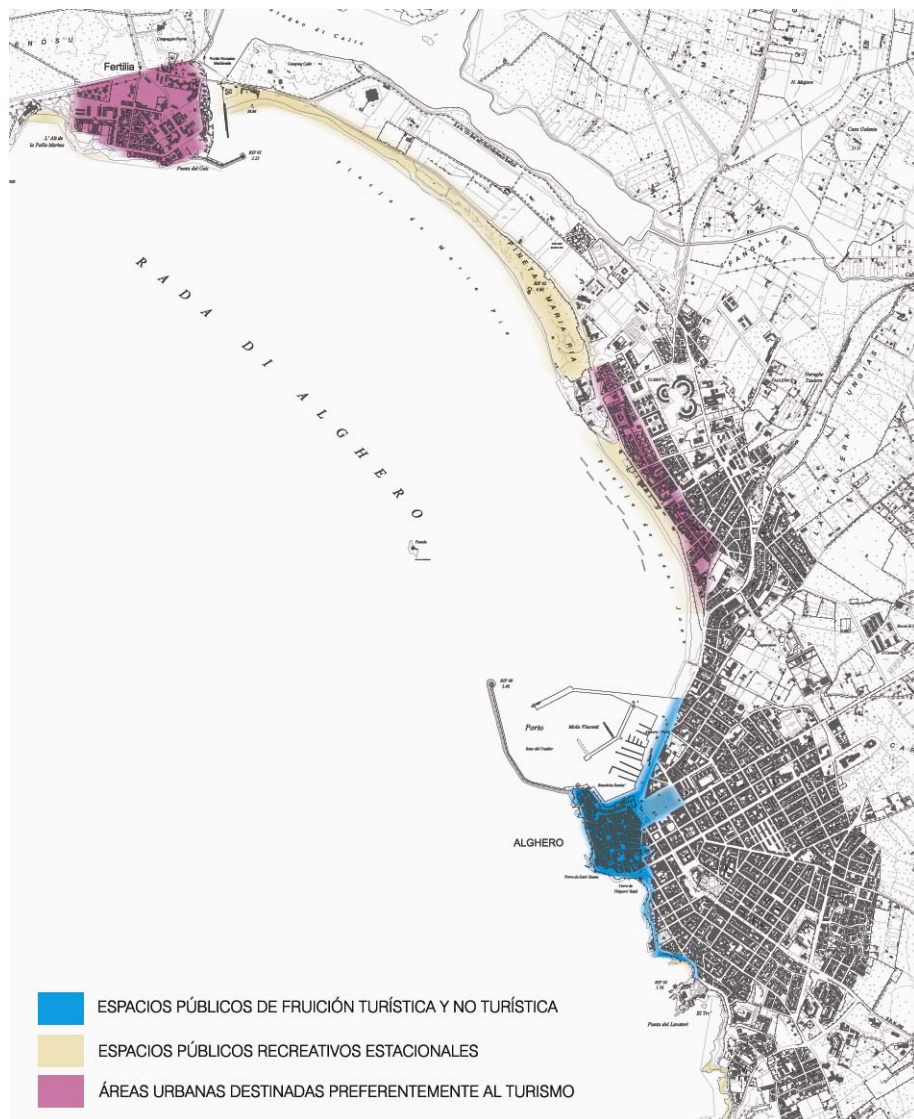


Figura 20 - Localización de los espacios públicos y turísticos

El análisis de los espacios públicos concurridos por los turistas nos puede ayudar en la identificación de los espacios realmente turísticos, independientemente del sitio donde se alojan, para averiguar si hay una posible diferenciación espacial del alojamiento respecto a los espacios de uso público.

En el caso de Alghero el espacio público utilizado tanto por los turistas como por los ciudadanos es el casco antiguo y la plaza Sulis.

Este espacio se va alargando según la estación a lo largo de los paseos marítimos que llevan al casco antiguo por los dos lados. También los jardines localizados al margen de la ciudad histórica constituyen una reserva de espacio público fruíble, aunque su organización y diseño no permiten optimizar su uso.

A estos espacios públicos se suman, en verano, las playas, que constituyen la mayor atracción durante el día. En esta temporada se crea pues una situación diferenciada entre el día, durante el cual la mayoría de turistas se queda en la playa, y la noche, en la que los flujos se concentran hacia los espacios urbanos consolidados.



Figura 21 - El casco antiguo de Alghero

El análisis de los espacios de uso preferentemente turístico, en cambio, puede ayudar a identificar el nivel de especialización de las áreas urbanas, para averiguar si los espacios públicos de uso turístico son compartidos con los habitantes y comprobar cuantos espacios estén realmente a disposición de turistas y habitantes.

En el caso de Alghero, como hemos podido ver también en en análisis comparativo de densidad de población y oferta de alojamiento turístico, hay dos zonas que se han ido especializando en actividades turísticas vaciándose cada vez más de población residente estable y funciones urbanas tradicionales: el Lido y Fertilia. En estas dos zonas de la ciudad la densidad de habitantes permanente es muy baja y, por el contrario, se concentran establecimientos hoteleros, en mayor parte con carácter estacional.

Estas dos zonas se conectan por la franja de Maria Pia, no edificada, que que también solo se hace uso solo en el periodo de verano. En dichas zonas los espacios públicos quedan abandonados y casi vacios en la mayoría de los meses. Los edificios residenciales se utilizan en la mayoría de los casos como segundas residencias, usadas por los mismos propietarios o bien alquilados de forma informal.

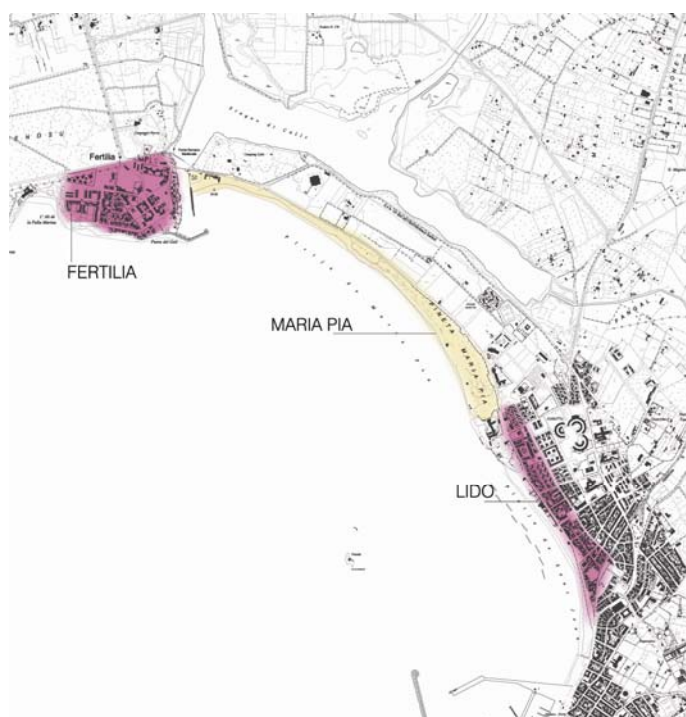


Figura 22 - Distrito turístico en Alghero

¿Alghero diferenciada o indiferenciada?

Partiendo de las observaciones hechas hasta ahora podemos concluir que en todos los análisis emerge una diferenciación entre la zona costera y la zona trasera, excepto los B&B, que hemos visto localizarse en toda la ciudad.

En la zona costera se concentran tanto las estructuras de alojamiento como los recursos turísticos de la ciudad. Estos espacios se configuran como lugares de conexión entre visitantes y habitantes permanentes en algunas zonas, mientras otras se han ido convirtiendo en “ghetos turísticos”. Las partes de ciudad más alejadas de la costa constituyen la parte de mayor densidad de población residente y menos frecuentadas por los flujos turísticos, más allá del efecto de redistribución puesto en acto por los B&B.

La estructuración del territorio se hace más compleja en el municipio, donde van apareciendo espacios de interés también lejos de la costa. Como ya hemos anticipado, el municipio en su conjunto está organizado por dinámicas muy ligadas a los equilibrios medioambientales, lo que requeriría otras herramientas de análisis.

Por esto, analizando la ciudad extensa, se podría hablar de una estructura diferenciada, que va extendiéndose y contrayéndose a lo largo del año.

7.2.2. Identificación de las zonas de referencia

Como hemos anticipado, vamos a tomar como territorio de referencia el que hemos llamado ciudad extensa. A pesar de haber observado la tendencia e interés del Ayuntamiento de Alghero en fomentar su escala de ciudad densa consolidada, pensamos que el nivel de complementariedad con el conjunto urbanizado de Fertilia y la importancia de la franja dunal de Maria Pia no justifica excluir esta parte del análisis.

Esta opción inicial no impide que se pueda optar por una escala más amplia o más de detalle según en análisis realizado.

Este tipo de valoraciones las haremos para cada indicador junto con el análisis de los datos y el cálculo del indicador mismo.

7.3. El análisis de impactos

Vamos ahora a analizar la ciudad de Alghero partiendo del sistema de indicadores propuestos.

Tal como hemos hecho hasta ahora vamos a analizar por separado los tres ámbitos principales:

- Impactos ligados a los caracteres del turismo
- Impactos ligados a la actuación de la Administración Pública
- Impactos ligados a la capacidad de carga

Partiendo de las respuestas obtenidas de los indicadores luego vamos a intentar dar una clasificación según las tipologías propuestas e indicar las políticas e intervenciones más importantes a la hora de conducir Alghero hacia un desarrollo sostenible.

7.3.1. Impactos ligados a los caracteres del turismo

Los indicadores seleccionados para el tema de los caracteres del turismo son:

- Índice de Presión Turística Social (IPTS)
- Índice de Presión Turística Temporal (IPTT)
- Discontinuidad Espacial (DE)
- Discontinuidad de Uso Turístico (DUT)
- Especialización Turística (ET)
- Alteración de Comercio del Proximidad (ACP)
 - si ACP elevado:
 - Sobrecoste Inmuebles en zonas Turísticas (SIT)
 - Uso Comercial de la Vivienda (UCV)

Índice de Presión Turística Social

El índice de Presión Turística Social (IPTS) expresa la relación cuantitativa existente entre población turística y residente. Este indicador tiene una relevancia fundamental, ya que nos puede ofrecer una medida de la potencialidad de la población turística puede condicionar la vida de los ciudadanos y las dinámicas internas de la ciudad¹⁰⁵. Recordamos que:

$$\text{IPTS} = \text{Pop}_{\text{tur}} : (\text{Pop}_{\text{res}} \times 365)$$

En este caso vamos a considerar los datos del 2007. La población residente censada es de 42.497 habitantes. En relación a la población turísticas, en cambio, podemos hacer referencia a dos datos diferentes: por un lado a los datos oficiales registrados en las estructuras de alojamiento, y por otro a la estimación de las presencias reales en Alghero elaborada por el Observatorio del Turismo de la Facultad de Arquitectura de Alghero¹⁰⁶. La variación entre los datos es significativa porque los operadores del sector tienden a declarar presencias subestimadas y sobretodo porque en Alghero hay un importante patrimonio de casas vacías, de apartamentos que se alquilan a turistas, segundas casas y B&B informales, constituyendo un grueso de

¹⁰⁵ En este caso vamos a considerar los turistas en toda la ciudad de Alghero, en la llamada ciudad territorial ya que no disponemos de datos desagregados.

¹⁰⁶ <http://atoss.lampnet.org/>

turismo invisible: las presencias turísticas pasan pues de las 692.917 oficiales, a las 2.231.814 valoradas a partir de la producción de residuos y del consumo de pan.

El IPTS tiene un valor que pasa de 0,04 a 0,14 según el dato que se quiera considerar.

Índice de Presión Turística Temporal

El Índice de Presión Turística Temporal (IPTT) mide la concentración estacional de los turistas. En Alghero se puede considerar estación turística la temporada que va del 1 de mayo al 30 de Setiembre, aunque hay que tener en cuenta algunas consideraciones:

- El turismo de sol y playa sigue concentrándose en los meses de julio y agosto, a pesar del efecto de redistribución de la llegada de los vuelos low cost
- Alghero es destino de vacaciones también en algunos momentos particulares del año como Semana Santa y Fin de Año, lo que amortiguará la estacionalidad, por lo menos si la calculamos con el IPTT

En este caso también podemos hacer referencia a los datos oficiales y a las estimaciones de presencias reales del Observatorio. El indicador es:

$$\text{IPTT} = (\text{Tt} : \text{Dt}) : (\text{Ta} : 365)$$

En el primer caso tendríamos para una temporada de 153 días unas presencias turísticas de 558501 y una presencias totales de 692917, lo que nos da un IPTT de 1,9.

Si valoramos las presencias reales tenemos, en cambio, 66.747 turistas de temporada y 72703 totales, lo que nos da un IPTT de 2,2.

Esta variación tiene una motivación bastante clara, ya que hemos dicho que la población turística no calculada en las estadísticas oficiales es básicamente la que se aloja en segundas casas para el veraneo, y este flujo se concentra sin duda en los meses de punta por razones climáticas y vacacionales.

Discontinuidad Espacial

El indicador de discontinuidad espacial mide la relación entre la tasa de función turística (TFT) del barrio con mayor densidad de establecimientos hoteleros y la que tiene menor densidad.

Este análisis se ha llevado a cabo mediante el uso de un sistema de información geográfica en el que se han cruzado las informaciones estadísticas nacionales (ISTAT) con la información de los hoteles y B&B presentes en Alghero: consideramos aquí la ciudad extensa, ya que consideramos que el análisis se tenga que centrar en espacios propiamente urbanos debido a la naturaleza del estudio y a los hipótesis de partida.

El resultado obtenido demuestra que el barrio más especializado en el alojamiento turístico es el Lido, mientras el con menor presencia de establecimientos de alojamiento es Sant'Agostino. **El análisis muestra que la TFT del Lido es de 2,22 mientras la del barrio de Sant'Agostino es de 0,01 lo que implica que el IDE=207,3**

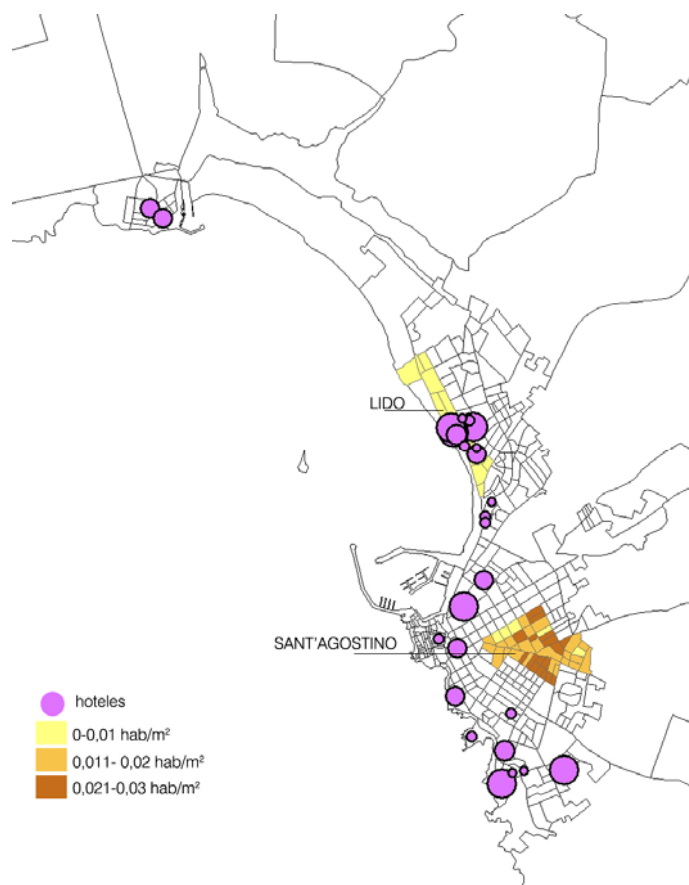


Figura 23 - Localización de los hoteles y densidad de los habitantes en el Lido y en Sant'Agostino

Discontinuidad de Uso Turístico

La discontinuidad del uso turístico tiene por objetivo medir el porcentaje de espacio urbano que no es objeto de uso turístico. El indicador es:

$$DUT = (\text{Sup}_{\text{no tur}} / \text{Sup}_{\text{tot}})$$

En este caso este indicador se puede calcular de varias formas en este caso.

- Si valoramos solamente el segmento del turismo cultural tenemos que considerar como espacios turísticos el casco antiguo y Fertilia.
- Si consideramos el conjunto de las actividades turísticas podemos añadir también el Lido y Maria Pia.
- Si queremos considerar también los espacios donde se aloja la mayoría de turistas tenemos que añadir la zona de Cala Bona y el barrio de la Pietraia.

El territorio de referencia es en este caso también la ciudad extensa, excluyendo el área del Calik. En los tres casos indicados tenemos que:

DUT (a)= 91,1%

DUT (b)= 67,5%

DUT (c)= 53,3%

El DUT(a) es el resultado más indicativo en el análisis del turismo en los meses no veraniegos, en los cuales las funciones turísticas ligadas al sol y playa no se practican.

Los DUT(b) y DUT(c), en cambio, se ofrecen unos resultados indicativos de la temporada de verano. Podemos ver que en estos casos más de la mitad de la ciudad no se utiliza si no de forma ocasional.

Especialización Turística

En el indicador de especialización turística, en cambio, vamos a identificar el porcentaje de área urbana de uso preferentemente turístico. Esta valoración ya se ha hecho en el análisis morfológico cruzando los datos de función turística y la densidad de

residentes. Además este indicador se ha comprobado mediante el análisis de campo del territorio.

Este indicador se calcula como:

$$ET = \text{Sup}_{\text{uso tur}} / \text{Sup}_{\text{tot}}$$

Si consideramos como áreas de función preferentemente turística Fertilia y Lido (siempre en referencia a la ciudad extensa) el **ET=9,8%**

Las transformaciones que se están generando en la ciudad, de todas maneras, hacen que otras partes de la ciudad, y en particular el casco antiguo esté sujeto a una especialización creciente, lo que hace que este valor tenga una tendencia a aumentar.

Alteración de Comercio del Proximidad

Con el indicador de alteración del comercio de proximidad vamos a analizar cuanto la actividad turística ha alterado las actividades comerciales, tanto en su tipología – lo que se vende - como en las modalidades – como y cuando se vende.

Este tipo de análisis se tiene que concentrar en zonas especialmente interesadas por los flujos turísticos, ya que en general en un análisis a nivel urbano estos fenómenos quedan diluidos y no se entienden. Vamos pues a analizar el casco antiguo.

Recordamos que este indicador se calcula como:

$$ACP = C_{\text{tur}} / C_{\text{tot}}$$

Recorriendo el casco antiguo y analizando uno por uno los establecimientos comerciales presentes se pueden hacer unas primeras consideraciones:

- Hay una fuerte prevalencia de establecimientos para la restauración (37%)
- Hay una marcada estacionalidad de los establecimientos comerciales (el 33% abre menos de 8 meses al año)
- Hay una importante presencia de tiendas de ropa y joyerías, respetivamente 25% y 6%.
- Hay muy pocas tiendas que se puedan considerar comercios de proximidad, tal como se encuentran en las otras partes de la ciudad (2%)

Para nuestro indicador tenemos que identificar los “comercios turísticos” y podemos optar por dos vías:

- Considerar solo los comercios que venden souvenirs, productos típicos o informaciones turísticas.
- Considerar todos los establecimientos que se enfocan mayormente a turistas porque:
- Son estacionales o adaptan sus horarios a los de los turistas.
- Ofrecen productos que no interesan a los residentes por precio o por tipología
- Se dirigen explícitamente a los turistas (carteles en otros idiomas)

En los dos casos el indicador resultaría:

ACP(a)= 11% o 17% según como consideremos las joyerías¹⁰⁷

ACP(b)= 49%

Considerada la evidente alteración en la organización comercial del casco antiguo, consideramos en este caso que el valor más indicativo sea el ACP(b).

Sobrecoste Inmuebles en zonas Turísticas (SIT) (si ACP elevado)

Entrevistando varios operadores del sector inmobiliario hemos obtenido el precio promedio de las diferentes zonas de la ciudad.

De los 3000-4000 €/m² de las zonas periféricas o extraurbanas, pasamos a unos 6000-7000€/m² en las zonas del lido y en algunas partes de Calabona – las mas turísticas - hasta llegar a los 9000 €/m² para algunas casas en los Bastioni, en el casco antiguo.

La dificultad de interpretación aquí es que el factor del potencial uso turístico se solapa con ventajas localizativas ligadas a la cercanía y la vista del mar: sin un estudio específico de campo es difícil distinguir en que parte los dos aspectos afecten al precio y por lo tanto no podemos ofrecer indicaciones en propósito.

¹⁰⁷ Al ser la joyería y los corales productos típicos de la ciudad, las joyerías se pueden considerar casi tiendas de souvenir.

Uso Comercial de la Vivienda (UCV) *(si ACP elevado)*

El análisis de este aspecto en Alghero presenta algunas dificultades, ya que:

Los datos de presencias efectivas indican que los turistas ocupan casi todas las viviendas vacías, pero no hay un control sobre el uso de éstas.

No todos los B&B y pisos en alquiler por semana están regularmente censados así que no se tiene un control preciso de su cantidad

No se tiene constancia de si las viviendas de no residentes sean de uso propio o se alquilen a terceros.

De todos modos, trabajando a partir de los datos del Istituto di Statistica Italiano sobre las habitaciones vacías y añadiendo los datos sobre B&B censados podemos hacer algunos análisis.

Las hipótesis iniciales son que:

Todas las viviendas vacías se alquilan

Cada B&B (solo los censados) ocupa dos viviendas y estas se descuentan de las viviendas ocupadas por residentes

Las viviendas ocupadas por no residentes también se consideran de uso turístico.

En este caso, las viviendas destinadas a uso turístico en Alghero serían 9329, lo que corresponde al **39%** del total de las viviendas, lo que podemos considerar un valor muy elevado.

Para validar estas hipótesis podemos hacer una estimación diferente.

El Informe del Turismo del Observatorio del Turismo de Alghero identificaba la oferta extrahotelera entre 30000 y 60000 camas. Si consideramos que el promedio de habitaciones por vivienda en Alghero es de 3,7 y suponemos una densidad de uso de 1,5camas/habitación nos resultaría un patrimonio de viviendas ofrecidas a turistas que está entre 5348 y 10696, lo que nos confirma el orden de magnitud de las estimaciones anteriores, proponiendo un interval entre 22% y 45%.

Los operadores del sector inmobiliario confirman que el precio promedio de alquiler de una vivienda varía entre verano e invierno de 2-3 veces, lo que confirma el interés de los habitantes en acudir al alquiler de pisos a turistas y reafirma la existencia de un importante problema de alteración del mercado inmobiliario.

7.3.2. Impactos ligados a la actuación de la Administración Pública

Vamos ahora a analizar los impactos ligados a la actuación de la Administración Pública mediante los siguientes indicadores:

- Monocultivo turístico (MT)
- Presión turística espacial corregida (PTEC)
- Presión sobre espacios frágiles (PEF)
- Expansión turística (ET)
- en alternativa: Ocupación Hotelera (OH)
- Actividades culturales turísticas (ACT)
- Desequilibrio en la disponibilidad de espacio público (DEP)

Monocultivo turístico

El indicador de monocultivo turístico intenta medir la proporción de riqueza producido por el turismo en relación a los otros sectores económicos, para encontrar la medida de la fragilidad económica de la ciudad, y se define como:

$$MT = \text{PIB}_{\text{tur}} / \text{PIB}_{\text{tot}}$$

En este caso, no disponiendo del valor del PIB vamos a considerar el dato del Valor Añadido relativo al año 2005¹⁰⁸ y vemos que **MT = 83,8%**.

Presión turística espacial corregida

El indicador de presión turística espacial corregida indica la presión humana existente en los espacios públicos de uso turístico en un día promedio del mes de mayor afluencia, según la relación:

$$\text{PTEC} = (\text{Es}_{\text{pub}} / \text{Pd}_{\text{max}})$$

Siguiendo la identificación de los espacios públicos de uso turístico efectuada en el análisis morfológico e utilizando la estimación de presencias reales del Observatorio del Turismo de la Facultad de Arquitectura de Alghero tenemos que en este caso el

¹⁰⁸ Considerando la tendencia del turismo en los últimos años, podemos pensar que este valor se básicamente similar a la situación actual.

PTEC varía entre **0,2** y **0,3** hab/mq según se consideren todos los espacios públicos en zona turística o solo los que tienen un buen nivel de mantenimiento y una buena calidad. Si consideramos también los habitantes permanentes esto nos suma una presión entre 0,5 y 0,7.

Presión sobre espacios frágiles

En este caso los potenciales espacios potencialmente frágiles de la ciudad no son tanto de tipo patrimonial urbanístico, sino de carácter más medioambiental. El análisis de la aceptabilidad de la presión humana, en este caso, tendría que conducirse a partir de un estudio y un planteo más enfocado al medioambiente.

Por eso no vamos a considerar este parámetro.

Expansión turística y Sobredimensionado de Instalaciones Hoteleras

A pesar de la discusión continua en la Administración Municipal de Alghero sobre la oportunidad de una expansión de la oferta hotelera, no tenemos noticias de proyectos aprobados en este sentido: por eso vamos a calcular el indicador de Ocupación Hotelera (SIH), que se define como:

$$SIH = 1 - OH = 1 - (Ca_{oc} / Ca_{tot})$$

En este caso también vamos a considerar todo el municipio ya que no disponemos de datos desagregados.

En este caso el SIH es del **36%** en el más punta.

Si calculamos el mismo indicador par la temporada el valor sube al **43%**.

Actividades culturales turísticas

El indicador ACT indica el porcentaje de actividades culturales específicamente dirigidas a turistas y se calcula como:

$$ACT = Ac_{tur} / Ac_{tot}$$

Calculando los días de duración de cada evento cultural y evidenciando los eventos claramente dirigidos a turistas vemos que en Alghero el **ACT= 5%**.

Desequilibrio en la disponibilidad de espacio público

El indicador de desequilibrio en la disponibilidad de espacio público mide el diferencial entre la disponibilidad de espacio público en los barrios de la ciudad, comparando el más y el menos dotado, según la relación:

$$DEP = (EP/hab)_{tur} / (EP/hab)_{min}$$

En este caso vamos a considerar el casco antiguo como referencia positiva y el barrio de Sant'Agostino como negativa.

Al ser completamente peatonal vamos a considerar aquí todas las calles del barrio antiguo, excluyendo las grandes plazas cercanas y los jardines, que consideramos como infraestructuras de escala urbana. En el barrio de Sant'Agostino vamos a considerar dos posibles valores:

- Espacios públicos propiamente dichos
- Espacios públicos y aceras.

El valor en los dos casos es:

$$\text{DEP(a)} = 63,8$$

$$\text{DEP(b)} = 18,4$$

Considerando las condiciones de las calles del barrio de Sant'Agostino consideramos que las aceras muy difícilmente se puedan considerar como espacios públicos adecuados. De todas maneras, en ámbos casos el indicador subraya un problema muy grave.

7.3.3. Impactos ligados a la capacidad de acogida de la ciudad

Por último vamos ahora a valorar los problemas ligados a la capacidad de acogida de la ciudad, mediante los siguientes indicadores:

- Consumo de agua (CA)
- Consumo de energía (CE)
- Consumo de suelo (CS)
- Polución de aire (PA)
- Contaminación del agua (CAg)
- Producción de residuos (RP)
- Gestión de residuos (GR)
- Escasez de agua potable (AgP)
- Consumo de energía no renovable (ENR)
- Presión sobre los aparcamientos (Ap)
- Presión sobre el transporte público (TP)
- Presión sobre las estructuras de urgencias (PU)
- Monocultivo turístico territorial (MTT)

Consumo de agua

El consumo de agua es un valor que ha sido analizado en la Estudio sobre el Estado del Medioambiente redactado por la Agenda XXI en 2003 y el valor es:

CA=372 l/día hab

Hay que decir que, más allá del simple dato de consumo de agua el estudio pone de manifiesta una grave deficiencia de la red hídrica de la ciudad, ya que el 53% del agua de red se pierde por problemas de ineficiencia de la red.

Consumo de energía

El consumo de energía se ha calculado a parti de los datos de la compañía eléctrica del año 2007, y el resultado es el siguiente:

$$CE = 1,5 \text{ MWh/hab}$$

Consumo de suelo

El consumo de suelo es un factor muy interesante para la ciudad de Alghero, ya que la baja densidad regional hace que en Sardegna las dimensiones de los municipios tienden a ser muy amplia en relación a la población asentada.

Para este indicador vamos a calcular el Consumo de suelo siguiendo la siguiente fórmula:

$$CS = \text{Surb/Stot}$$

En este caso vamos a analizar este parámetro en relación al municipio y vamos a ver por un lado la superficie urbanizada (incluidos aeropuerto y zona industrial) y por otro la no urbanizada, descontando las áreas protegidas.

Este análisis nos indica que en Alghero **CS= 5%**.

Tenemos que tener en cuenta que parte de estas áreas no urbanizadas están destinadas a cultivo y las casas de campo están sujetas a un proceso de urbanización creciente debido al uso turístico de estos territorios. Si consideráramos éstos como territorios urbanizados, o si se volvieran como tales, el CS pasaría a ser de 37,4%.

Polución de aire

El análisis ambiental de la Agenda Local XXI indica que Alghero no ha sido clasificada como área con riesgo de contaminación atmosférica y por esto podríamos considerar el indicador **PA=0**.

Aun así, la ausencia de sistemas de monitorización tiene que ser señalado como una debilidad, sobretodo en consideración de la presencia de ecosistemas de gran interés y todavía en buen estado de conservación.

Contaminación del agua

Para el tema de la contaminación de las aguas vamos a calcular aquí el porcentaje de costas en la que se han detectado agentes contaminantes. En este caso podemos interpretar este indicador de maneras diferentes:

- Toda la costa del municipio
- Toda la costa del municipio y el estanque del Calik
- La costa de la ciudad extensa
- La costa de la ciudad extensa y el estanque del Calik
-

El indicador CAg tiene así los siguientes resultados:

CAg (a) = 4,8%

CAg (b) = 10,6%

CAg (c) = 44,3%

CAg (d) = 52,4%

Consideramos que el valor a tener en cuenta en este caso es el CAg(d) ya que el (a) y el (b) indican una realidad alterada por la falta de actividad antrópica estable en buena parte del municipio y por la existencia de una reserva marina que tutela parte de la costa.

Si analizamos pues la zona urbanizada para valorar su impacto en las aguas tenemos que tener en cuenta también el estanque del Calik, que tiene mucha importancia por su alto nivel de contaminación tanto del agua como del suelo y por los contaminantes peligrosos que se han encontrado en él.

Producción de residuos

Calculamos aquí la producción de residuos por habitante permanente.

Los datos de producción de residuos, utilizados por el Observatorio del Turismo de la Facultad de Arquitectura de Alghero para la estimación de las presencias reales de turistas, indican que **RP=580 Kg/hab año**

Gestión de residuos

Calculamos aquí con el GR el porcentaje de residuos diferenciados.

La Relación sobre el Estado del Medioambiente de la Agenda Local XXI indica que en 2003 el GR= 9%. A partir de finales de 2007 se ha activado a Alghero el sistema urbano de recogida selectiva, y en los primeros diea meses de 2008 se ha registrado un porcentaje de recogida selectiva promedio de **35,6%**.

Escasez de agua potable

A pesar de ser la isla de Sardegna tradicionalmente expuesta a sequías, no se conoce que en Alghero se hayan producido problemas de cortes de abastecimiento hídrico y por lo tanto **AgP=0**.

Consumo de energía no renovable

La energía eléctrica consumida en Alghero procede de una central termoeléctrica situada en Porto Torres y no se conocen proyectos del Ayuntamiento para las energías alternativas. Podemos suponer, pues, que la producción de energía limpia se limite a algunos paneles de agua caliente sanitaria instalados por iniciativa privada y de magnitud no significativa. Por esto vamos a considerar **EL=100%**

Deficit de aparcamientos

Valoramos aquí la disponibilidad de aparcamientos por habitante. Sabiendo en este caso que el umbral de referencia es 2,5m²/hab el indicador es:

$$PAp = (\text{hab} / \text{Sup}_{ap})$$

En Alghero el indicador PAp tiene valor de **0,36** si lo calculamos en referencia a los habitantes permanentes, lo que implicaría una dotación suficiente ya que la normativa indica una dotación necesaria promedio de 2,5m/hab, que equivale a una presión de 0,4. Este indicador sigue entrando en los umbrales si calculados en relación al promedio anual de los habitantes equivalentes estimados.

En cambio, la dotación de aparcamientos se muestra insuficiente en referencia a la población equivalente en la temporada turística, con un PAp=0,46, llegando a un valor de 0,58 en agosto.

Presión sobre el transporte público

Con este indicador vamos a calcular la disponibilidad de transporte público urbano midiendo los km recorridos cada día por habitante.

En este caso el valor de **TP=0,03 hab/m_{tp}**

Monocultivo turístico territorial

El monocultivo turístico territorial es un indicador que nos puede indicar la fragilidad económica del territorio en el que se inserta la ciudad y consecuentemente el riesgo que la ciudad misma caíga en fenómenos de monocultivo. **El indicador es:**

$$MTT = \text{Pil tur}_{\text{reg}} / \text{Pilot}_{\text{reg}}$$

En este caso seguimos utilizando el Valor Añadido, pero referido a la provincia entera de Sassari. En este caso el **MTT = 77,6%**, lo que indica un grado de fragilidad bastante elevado.

7.3.4. El indicador de insostenibilidad turística

El índice de insostenibilidad turística intenta sintetizar los análisis hechos sobre el tema de los impactos ligados al turismo evaluando cuatro temas:

- Discontinuidad temporal
- Discontinuidad espacial
- Especialización
- Alteración del mercado

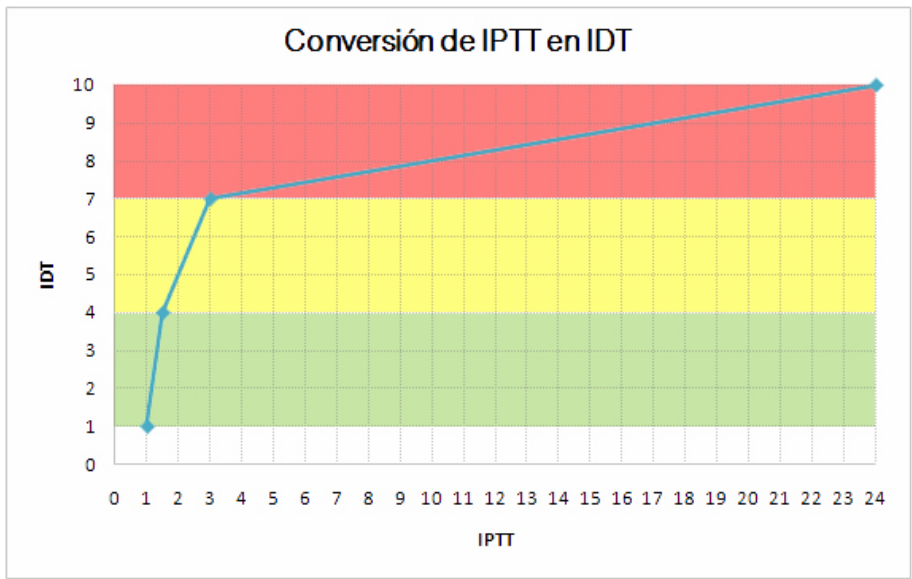
El índice está construido para que el valor óptimo sea 1 y el valor de los subíndices sea inversamente proporcional al nivel de sostenibilidad. Partiendo de los mismos datos utilizados anteriormente, vamos a ver los valores de los subíndices y luego de los índices agregados.

Calculo del Índice de discontinuidad temporal (IDT)

Los datos de llegadas en Alghero muestran que:

$$\text{IPTT} = (\text{Tt} : \text{Dt}) : (\text{Ta} : 365) = 1,92$$

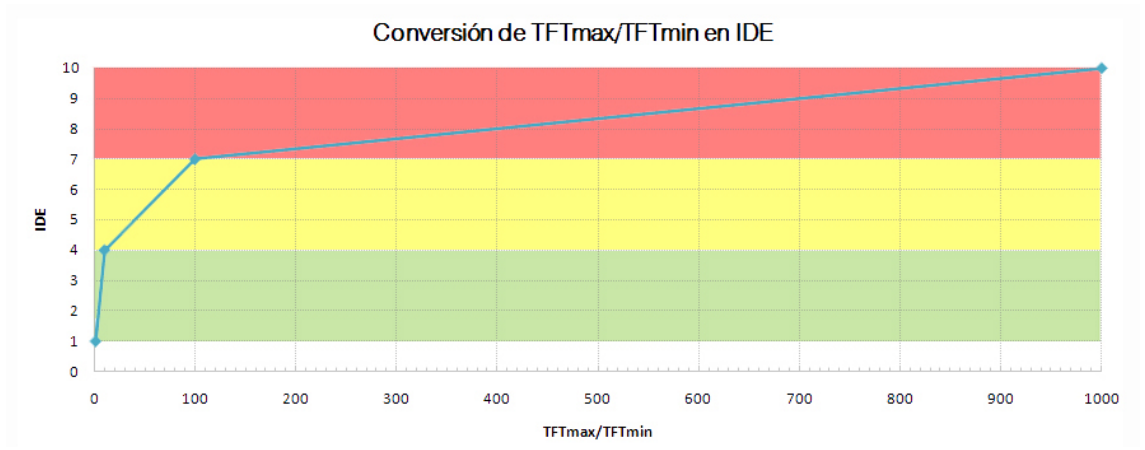
Recurriendo al gráfico anteriormente construido, podemos convertir el IPTT en IDT:



IDT=4,85

Calculo del Indice de discontinuidad espacial (IDE)

$$(TFT_{\text{barrio más turístico}}) / (TFT_{\text{barrio menos turístico}}) = 207,28$$

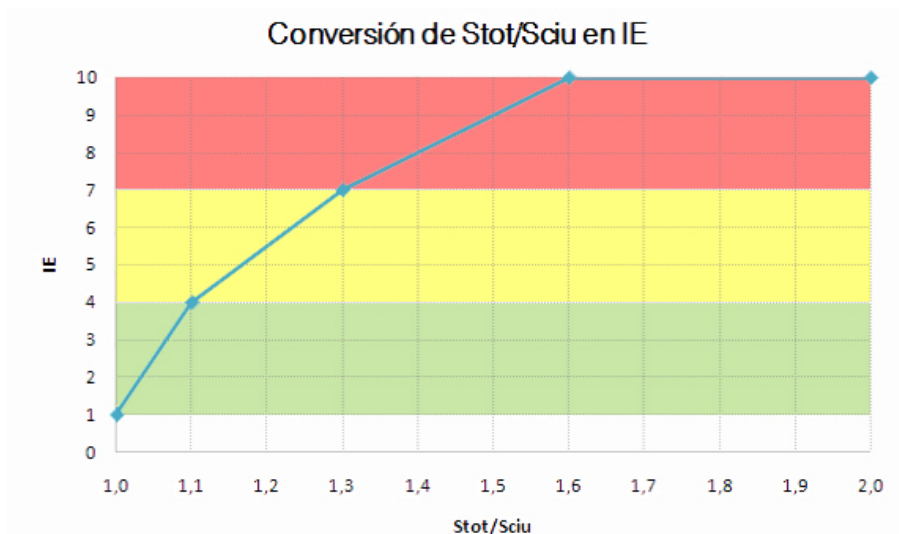


$$IDE=7,4$$

Calculo del Indice de Especialización (IE)

$$(S_{tot})/(S_{ciu}) = 1,10$$

Considerado que en Alghero $H_a = 1,1$; $H_t = 1,3$; $H_{mp} = 1,6$ tenemos que

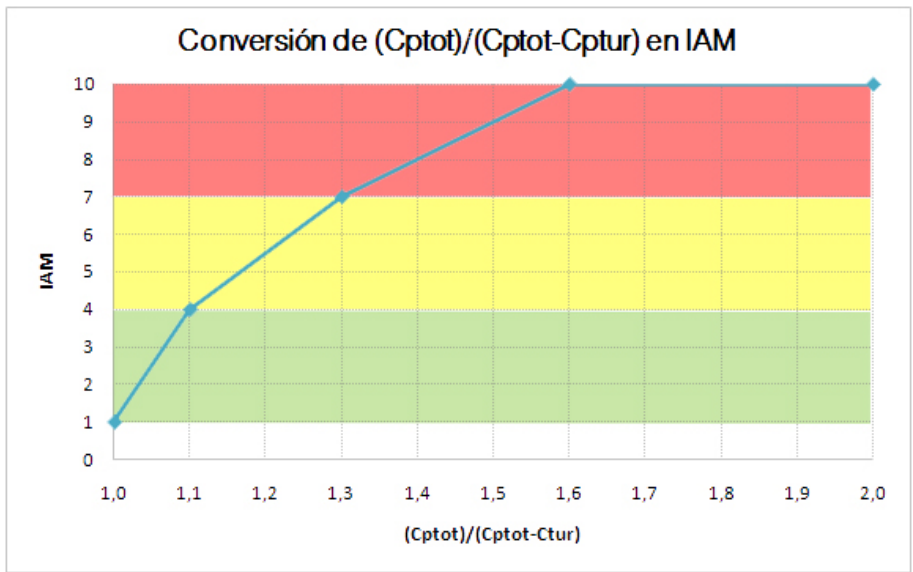


$$IE=4$$

Calculo del Indice de Alteración del Mercado (IAM)

$$(C_{ptot})/(C_{ptot}-C_{tur}) = 1,97$$

Considerado que en Alghero $H_a = 1,1$; $H_t = 1,3$; $H_{mp} = 1,6$ tenemos que

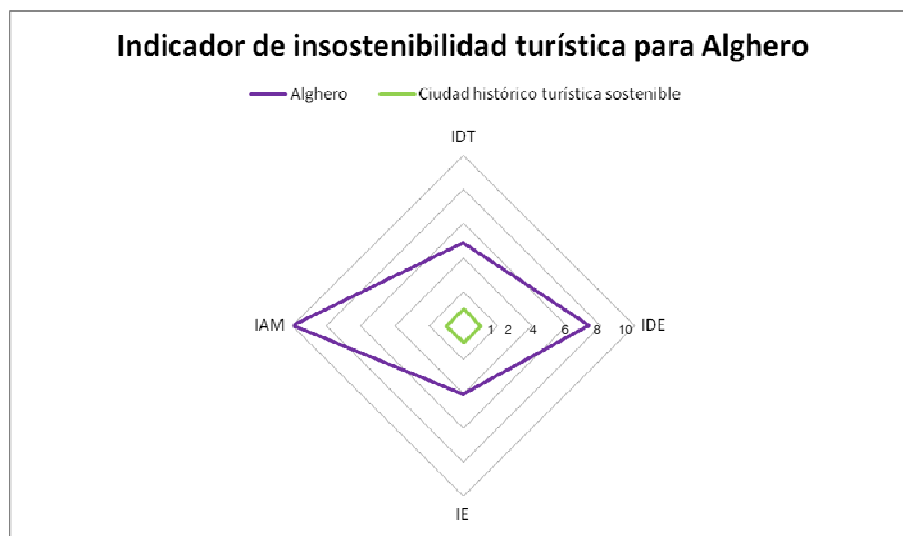


IAM=10

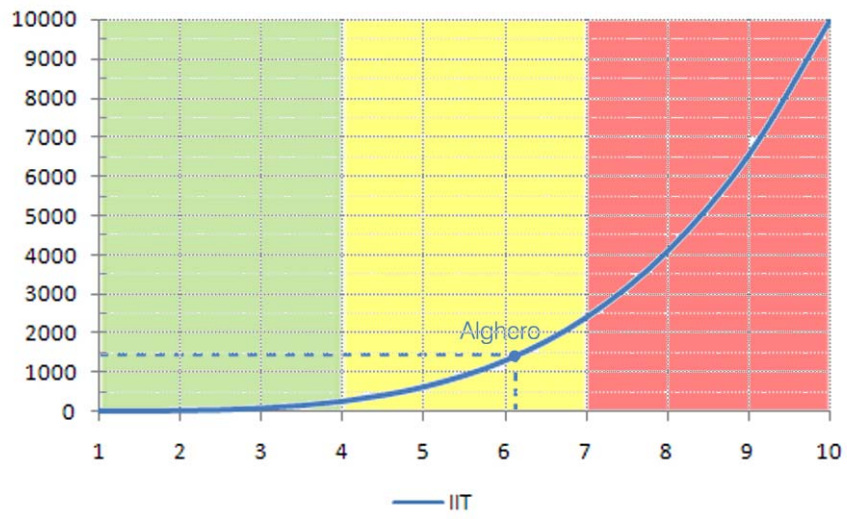
Calculo del Índice del Índice de Insostenibilidad Turística (IIT) y del Indicador de insostenibilidad Turística Ponderado (IITP)

Agregando los diferentes subíndices deducimos que:

$$\text{IIT} = (\text{IDT} \times \text{IDE} \times \text{IE} \times \text{IAM}) = 1426,1$$



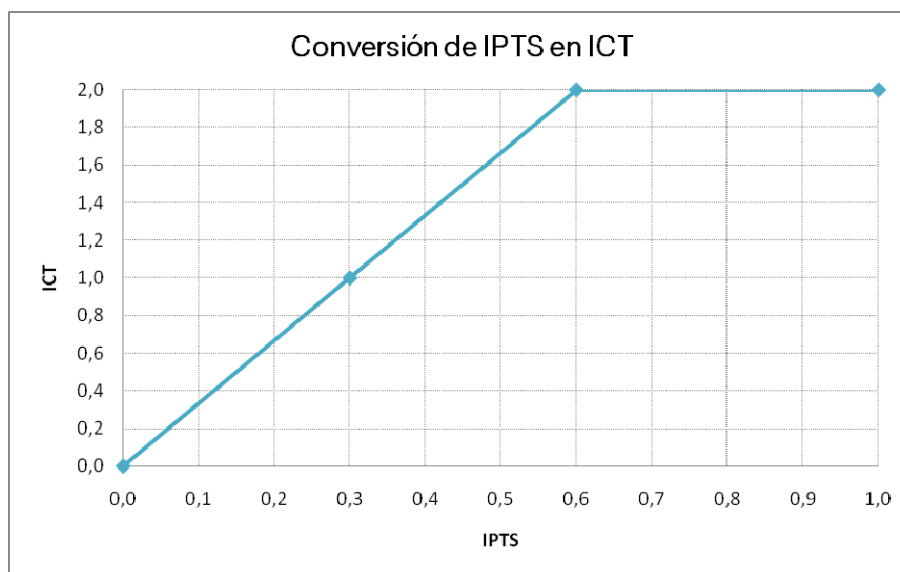
Variación del IIT en función del promedio equivalente



Para pasar al indicador ponderado vamos ahora a calcular el índice de carga turística:

$$ICT = f(IPTS) = f(Pob_{tur} / (Pob_{res} * 365))$$

En Alghero, considerando los turistas totales presentes¹⁰⁹ IPTS=0,14 y siguiendo las hipótesis hechas anteriormente tenemos que:



$$ICT = 0,5$$

El Índice de Insostenibilidad Turística Ponderado IITP es pues:

$$IITP = (IDT \times IDE \times IE \times IAM) \times ICT = 713$$

¹⁰⁹ Según las estimaciones del Observatorio del Turismo de Alghero

7.3.5. La evaluación de los resultados en los indicadores calculados

Una vez calculados los indicadores es necesario buscar unos términos de referencia o umbrales para poder interpretar estos valores.

En muchos casos no existen umbrales absolutos para estos indicadores, ya que a menudo los niveles de aceptabilidad de cada fenómeno dependen del contexto medioambiental y socioeconómico y a veces se tendrían que establecer juntamente con la población, mediante estudios específicos.

Vamos ahora a discutir uno por uno los resultados obtenidos para evaluar la prestación de la ciudad de Alghero bajo cada uno de los puntos de vista analizados y para definir si el valor correspondiente e pueda considerar bajo, medio o elevado y vamos a asociar a cada indicador una bandera verde amarilla o roja.

Índice de Presión Turística Social (IPTS)

El indicador de presión turística para Alghero varia entre **0,04÷0,14**.

En varios estudios¹¹⁰ se considera que este indica un nivel considerable a partir de un valor de 0,3, y que se considera especialmente agresivo a partir de 0,6.

¹¹⁰ Arpa Regione Veneto, Indicatori Ambientali, <http://indicatori.arpa.veneto.it/>

Por lo tanto podemos considerar que en este indicador el valor de Alghero es bajo y tendrá bandera verde.

Índice de Presión Turística Temporal (IPTT)

El IPTT para Alghero varía entre **1,9 ÷ 2,2**.

Considerando los valores de este indicador en las poblaciones turísticas costeras podemos indicar como bajo un $IPTT < 2$ y como elevado un $IPTT > 4$. En este caso consideraremos pues que IPPT de Alghero es mediano y tiene bandera amarilla.

Discontinuidad Espacial (DE)

El índice DE en Alghero es de **207,3**.

Ya que este indicador se ha creado en el ámbito de este estudio, este indicador no tiene antecedentes de aplicación. Según como se ha pensado el indicador, un valor de este tipo indica que la tasa de función turística en zona turística es 200 veces la tasa de función turística en un barrio periférico. En este caso, aun en ausencia de umbrales predeterminados, este valor se puede considerar sin duda muy elevado y tendrá bandera roja.

Discontinuidad de Uso Turístico (DUT)

El indicador DUT en Alghero tiene un valor variable entre **53,3 ÷ 91,1**.

Nos encontramos aquí con una situación parecida a la anterior, en la que no existen aplicaciones anteriores de este indicador. Este intervalo de valores significa que el turismo se concentra en menos de la mitad de la ciudad, si consideramos todas las tipologías de turismo, o en menos del 10% de la ciudad, si tenemos en cuenta solo el turismo cultural. En este caso también podemos considerar este valor como muy elevado y clasificarlo con bandera roja.

Especialización Turística (EsT)

El índice de especialización turística que mide la proporción de espacios dedicados exclusivamente al turismo, en Alghero mide entre **9,8%**.

Analogamente con lo que hemos hecho para el índice IDE vamos a tomar como punto de referencia la relación TH=turistas/habitantes equivalentes, haciendo referencia a los valores promedios anuales, a los valores de temporada y del mes punta. En Alghero tenemos que:

$$TH_{\text{año}} = 7,1\%$$

$$TH_{\text{temp}} = 20,3\%$$

$$TH_{\text{mes p}} = 37\%$$

Tal como hemos hecho anteriormente vamos a poner que:

$$EsT < TH_{\text{año}} \rightarrow \text{bandera verde}$$

$$TH_{\text{año}} < EsT < TH_{\text{temp}} \rightarrow \text{bandera amarilla}$$

$$TH_{\text{temp}} < EsT < TH_{\text{mes p}} \rightarrow \text{bandera roja}$$

$$EsT > TH_{\text{mes p}} \rightarrow \text{bandera roja y señal de atención especial}$$

En este caso tenemos que $7,1\% < EsT < 20,3\%$, así que vamos a poner una bandera amarilla.

Alteración de Comercio del Proximidad (ACP)

El indicador ACP en Alghero tiene un valor de **39%**, lo que implica que casi la mitad de los comercios en la ciudad están alterados por la presencia de turistas.

Tal como hemos hecho para el indicador anterior tenemos:

$$TH_{\text{año}} = 7,1\%$$

$$TH_{\text{temp}} = 20,3\%$$

$$TH_{\text{mes p}} = 37\%$$

y

$ACP < TH_{\text{año}} \rightarrow$ bandera verde

$TH_{\text{año}} < ACP < TH_{\text{temp}} \rightarrow$ bandera amarilla

$TH_{\text{temp}} < ACP < TH_{\text{mes p}} \rightarrow$ bandera roja

$ACP > TH_{\text{mes p}} \rightarrow$ bandera roja y señal de atención especial

Como en este caso $ACP > 37\%$ vamos a poner bandera roja

Uso comercial de la vivienda (UCV)

El indicador de uso comercial de la vivienda indica que alrededor del un **39%** de las viviendas se utilizan para fines turísticos, lo que altera su valor de mercado.

No tenemos referencias en merito a este indicador, pero podemos considerar este porcentaje elevado. Vamos a poner una bandera roja.

Monocultivo turístico (MT)

En Alghero el **83,8%** de la riqueza producida se puede reconducir a actividades ligadas al turismo. Este valor tendrá sin duda una bandera roja.

Presión turística espacial corregida (PTEC)

La máxima de turistas sobre los espacios públicos es de **0,2 ÷ 0,3** tur/mq.

Según la normativa italiana la dotación de espacios públicos tendría que garantizar una presión de 0,1 hab/mq. Aún considerando que los turistas se caracterizan por una ocupación discontinua y que estamos considerando el día punta, ya que los espacios públicos son compartidos con los habitantes no podemos considerar esta dotación suficiente. Vamos a poner pues una bandera amarilla.

Sobredimensionado de instalaciones hoteleras (SIH)

El indicador SIH en Alghero nos indica que en el mes de mayor afluencia el **36%** de las plazas oficiales quedan sin ocupar. A esto hay que sumar la oferta informal de segundas casas y de B&B no censados. Consideramos que este sobredimensionado sea bastante elevado, ya que un aumento del 30% de los flujos turísticos es poco previsible, analizando las tendencias en los últimos años, y requeriría inversiones en la adecuación de muchas infraestructuras. Ya que, por otra parte, el número de camas ofertadas por habitante no es muy elevada vamos a poner una bandera amarilla.

Actividades culturales turísticas (ACT)

El indicador ACT indica el porcentaje de actividades culturales específicamente dirigidas a turistas a lo largo del año y en el caso de Alghero es menos del **5%**.

Analizando el calendario de las actividades culturales a lo largo del año vemos que hay un promedio mensual de unos 35 días de manifestaciones culturales de todo tipo al mes (las manifestaciones se pueden realizar en contemporánea, obviamente). Estos eventos se hacen más frecuentes en verano, con una punta en agosto en el que los eventos aumentan del 50% respecto al promedio anual, pero en general no aparecen demasiado orientados a los turistas. También hay que notar que Alghero constituye, sobretodo en verano, una atracción también para la población de otros sitios de Sardegna, más o menos cercanos: por eso varios eventos se piensan también en función de la capacidad de Alghero de atraer excursionistas y no para los habitantes.

Lo que podemos observar en verano, en cambio, es un cambio de escala de los eventos culturales, que se hacen de carácter menos provinciano y en general una escasa participación de la población local a los eventos culturales.

Siguiendo estos razonamientos vamos a poner una bandera amarilla.

Desequilibrio en la disponibilidad de espacio público (DEP)

El DEP en Alghero varía entre **18,4 ÷ 63,8** según los espacios que consideremos espacios públicos útiles. En todo caso, aún considerando el valor inferior, esto implica que la disponibilidad de espacios públicos por habitantes es 18 veces mayor en la zona turística, lo que es sin duda un valor excesivo. Vamos a poner aquí una bandera roja.

Consumo de agua (CA)

El consumo de agua promedio en Alghero es de **372** l/hab día.

Considerado que el promedio europeo es de 180 l/hab día y que muchos ayuntamientos costeros han conseguido bajar los consumos hasta los 100 l/hab día ¹¹¹en este caso vamos a poner una bandera roja.

Consumo de energía (CE)

El consumo de energía final por habitante en Alghero es de **1,5** MWh/hab. Considerado que el valor promedio en Italia es de **4,9** MWh/hab, el de Alghero no parece un valor preocupante, así que vamos a poner una bandera verde.

¹¹¹ Ajuntament de Matarò: <http://sostenibilitat.mataro.cat/document.php?id=15612>

Consumo de suelo (CS)

El indicador CS en Alghero tiene un valor de **5%**.

Este valor no parece elevado, pero considerado que alrededor de un 33% del territorio municipal está sujeto a presiones para un creciente urbanización y para el abandono de las actividades agrícolas y que todo el municipio de Alghero se encuentra en una zona de especial valor ambiental, vamos a poner aquí una bandera amarilla.

Polución de aire (PA)

La ciudad de Alghero no se ha considerado a nivel provincial como una zona a riesgo de contaminación atmosférica y por lo tanto el **PA=0**.

De todas formas, ya que no existen sistemas de monitorización de la calidad del aire y que la movilidad privada está en constante aumento, vamos a poner una bandera verde con necesidad de monitorización.

Contaminación del agua (CAg)

En Alghero el **52,4%** de las costas en zona urbanizadas presentan presencia de contaminantes, más graves en el stanque de Calik y menos en la costa marítima.

Aunque las aguas fuera de la ciudad extensa no presentan problemas de contaminación, la elevada incidencia de este problema en la zona urbanizada junto con la cercanía de un parque marino de gran importancia nos induce a poner aquí una bandera roja.

Producción de residuos (RP)

La producción de residuos en Alghero es de **580 Kg/hab** año.

Considerado que el promedio italiano es de 539 Kg/hab año y que el objetivo que Europa se ha puesto desde años es el de los 300 Kg/hab año, este valor se puede considerar elevado y tendrá una bandera roja.

Gestión de residuos (GR)

En 2001 la Agenda XXI de Alghero señalaba una tasa de reciclado del **9%**.

A finales de 2007 se ha puesto en marcha el sistema de recogida selectiva y para el 2008 tenemos (con datos hasta el 31 de octubre) un promedio de **35,6%** de reciclado de residuos.

Considerado que el promedio italiano es de 24% y que el objetivo puesto en la Ley Financiera de 2007 a escala nacional es de 40% podemos considerar el valor de Alghero elevado, pero no preocupante, aunque es necesaria una monitorización de la situación para averiguar que el porcentaje de residuos reciclados vaya subiendo continuamente. Además se nota que el porcentaje de recogida diferenciada baja muy poco en los meses de verano, lo que indica que los turistas también se han ido adaptando al sistema. Vamos a poner aquí una bandera amarilla.

Escasez de agua potable (AgP)

En Alghero el indicador **AgP=0**, lo que indica que no se han producido cortes de suministro de agua en los últimos 5 años, lo que indicaría que las instalaciones hídricas son adecuadas. De todas maneras, teniendo en cuenta que la tasa de pérdida del sistema de suministro es del 53%, mucho más elevado del umbral de aceptabilidad del 20%¹¹², vamos a poner aquí una bandera amarilla.

Consumo de energía no renovable (ENR)

En Alghero el **100%** de la energía consumida procede de fuentes no renovables: sin duda vamos a poner aquí una bandera roja.

Presión sobre aparcamientos (PAp)

El indicador PAp en Alghero varía de **0,36÷0,58**.

Sabiendo que la normativa indica como dotación mínima unos 0,4hab/m², podemos decir que la disponibilidad de aparcamientos es suficiente para los habitantes y se vuelve escasa en presencia de turistas.

¹¹² Arpa Regione Veneto, Indicatori Ambientali, <http://indicatori.arpa.veneto.it/>

Como hemos dicho anteriormente, este indicador tiene cierta ambivalencia, ya que una disponibilidad de aparcamientos muy baja puede generar disfunciones urbanas, pero por otro lado, una disponibilidad excesiva favorece el uso del transporte privado.

Considerado esto, podemos decir que la dotación de aparcamientos en Alghero es suficiente, aunque habría que valorar a parte la localización de estos aparcamientos para considerar la real existencia de un sistema de movilidad intermodal entre transporte público y privado. Vamos a poner pues una bandera verde, pero con necesidad de monitorización.

Presión sobre el transporte público (TP)

El TP en Alghero es de **0,02** hab/km veh año. Considerado que para ciudades pequeñas y medianas se considera un valor aceptable el de 40 km veh año/hab¹¹³, que equivaldría a 0,025 hab/km veh año. A pesar de esto, se nota en Alghero un bajo uso del transporte público, en parte por una escasa claredad en la comunicación de horarios y trayectos y por la falta da una cobertura homogénea.

Presión sobre las estructuras de urgencias (PU)

A pesar de los intentos hechos, no ha sido posible obtener los datos.

¹¹³ Ecosistema Urbano: http://www.a21italy.it/a21italy/upload/dl/Sostenibile/2007/eco_urbano08.pdf

Monocultivo turístico territorial (MTT)

A nivel territorial la provincia de Sassari, a la que pertenece Alghero, tiene un 77,6% de la riqueza producida en actividades que se pueden reconducir al sector turístico. Esto implica que a nivel territorial también hay una fragilidad económica y que el peligro de monocultivo turístico es aún más grave.

Síntesis de la evaluación de las prestaciones de Alghero en los indicadores individuados

Tema	Indicador	Valor	Niv
Presión Turística	Índice de Presión Turística Social (IPTS)	0,04 ÷ 0,14	
	Índice de Presión Turística Temporal (IPTT)	1,9 ÷ 2,2	
	Discontinuidad Espacial (DE)	207,3	
	Discontinuidad de Uso Turístico (DUT)	53,3 ÷ 91,1	
	Especialización Turística (ET)	9,8%	
	Alteración de Comercio del Proximidad (ACP)	39%	C
	Sobrecoste Inmuebles en zonas Turísticas (si ACP elevado) (SIT)		NC
	Uso Comercial de la Vivienda (si ACP elevado) (UCV)	39%	
Actuación Administración Pública	Monocultivo turístico (MT)	83,8%	
	Presión turística espacial corregida (PTEC)	0,2 ÷ 0,3	
	Sobredimensionado de instalaciones hoteleras (SIH)	36%	
	Actividades culturales turísticas (ACT)	5%	
	Desequilibrio en la disponibilidad de espacio público (DEP)	18,4 ÷ 63,8	
Capacidad de acogida	Consumo de agua (CsA)	372	
	Consumo de energía (CsE)	1,5	
	Consumo de suelo (CsS)	5% (37,4% potenciales)	
	Polución de aire (PA)	0	M
	Contaminación del agua (CAg)	52,4%	
	Producción de residuos (RP)	580	

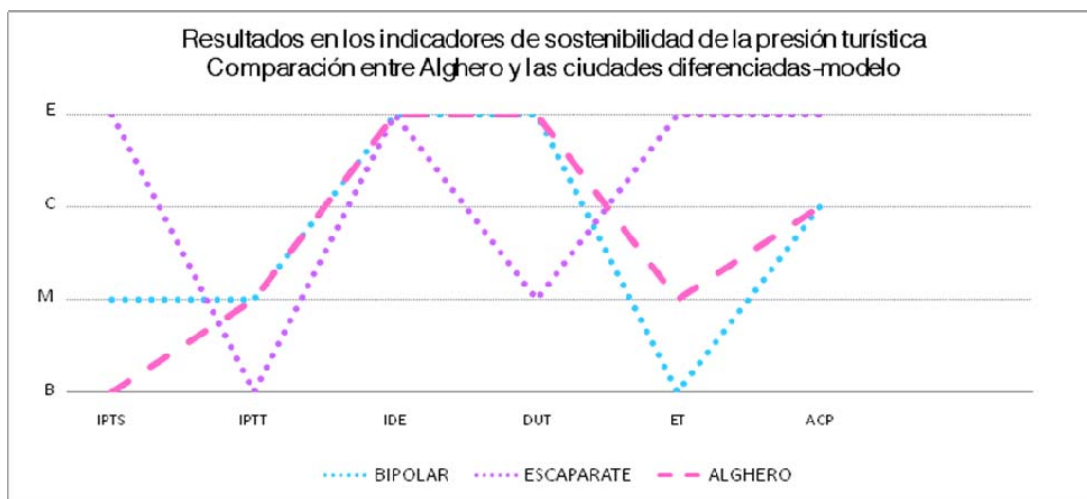
Tema	Indicador	Valor	Niv
	Gestión de residuos	(GR) 35,6%	M
	Escasez de agua potable	(AgP) 0	
	Consumo de energía no renovable	(ENR) 100%	
	Presión sobre aparcamientos	(PAp) 0,36 ±0,58	
	Presión sobre el transporte público	(TP) 0,02	M
	Presión sobre las estructuras de urgencias	(PU)	NC
	Monocultivo turístico territorial	(MTT) 77,6%	

7.3.6. La clasificación

Vamos ahora a comparar los resultados obtenidos en los indicadores de Alghero con los modelos de ciudad planteados anteriormente.

El análisis morfológico ya había puesto en evidencia como Alghero se puede considerar una ciudad diferenciada y sabemos que esta categoría comprende ciudades cuyas características oscilan entre los dos paradigmas extremos, que son la ciudad bipolar y la ciudad escaparate.

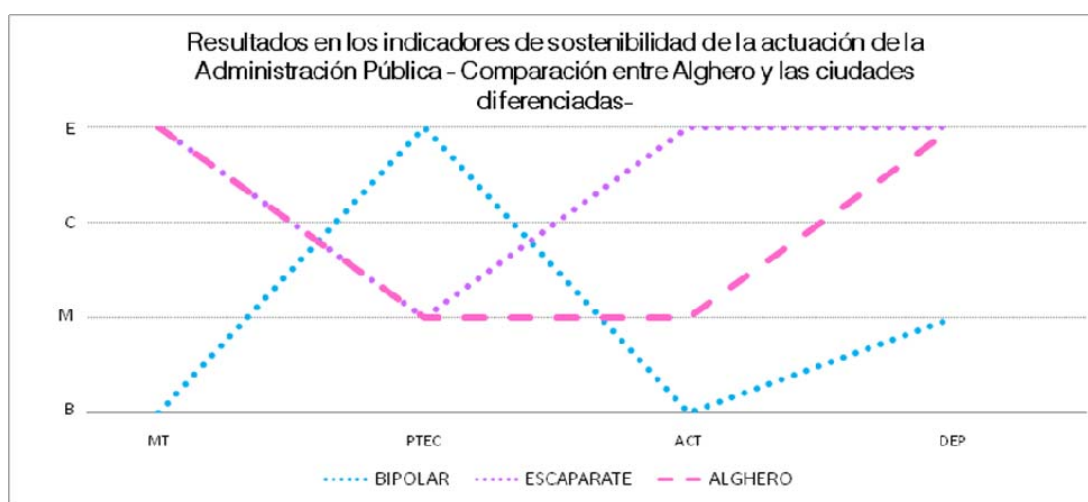
Analizando los modelos conceptuales hemos construido unos perfiles de comportamiento de las ciudades prototipo, clasificando los resultados de los indicadores seleccionados como bajo, medio, concentrado y elevado. Ahora que tenemos la misma información para Alghero vamos a ver como se coloca entre las ciudades diferenciadas en relación a las características del turismo y de la actuación de la Administración Pública.



E= elevado - C=elevado concentrado - M=mediano - B=bajo

Si analizamos el gráfico relativo a los caracteres fundamentales del turismo podemos ver que en Alghero el comportamiento de los turistas y su organización sigue el modelo de la ciudad bipolar. No se presentan elevados valores de presión turística y estacionalidad, ni de especialización de la ciudad; la alteración de los comercios es importante, pero se produce de forma concentrada en una zona específica de la ciudad y se presentan elevados valores de discontinuidad espacial y de discontinuidad de uso turístico.

Si analizamos, en cambio, los resultados obtenidos en relación a la actuación de la Administración Pública vemos que Alghero se adapta al modelo de la ciudad escaparate. Se encuentran, de hecho, valores elevados de monocultivo turístico y de desequilibrio en los espacios públicos y medianos de presión turística espacial corregida y de actividad culturales turísticas.



Este doble resultado nos induce a pensar que Alghero tiene la estructura de una ciudad turística bipolar, con dos ámbitos de vida bastante separados entre ciudadanos permanentes y turistas, algunos espacios públicos de contacto y una vida “de barrio” autónoma. Aún así, la actuación de la administración – activa o pasiva – ha ido privilegiando la actividad turística produciendo fenómenos de marginalización de los

espacios no turísticos, concentrando las inversiones en zonas turísticas y no tutelando las actividades económicas complementarias al turismo, necesarias para estabilizar la economía.

7.4. La insostenibilidad de Alghero como ciudad histórico-turística

En el análisis de los modelos de ciudad habíamos indicados algunos puntos fundamentales para ciudades bipolares y escaparate.

Para las ciudades bipolares hemos indicado como cuestiones prioritarias:

- El funcionamiento y las transformaciones en la zona turística, y el papel que ésta tiene en el equilibrio urbano
- Las dinámicas en las zonas compartidas

Para las ciudades escaparate hemos indicado como cuestiones prioritarias:

- La protección del patrimonio cultural
- La equidad
- El consumo de recursos

En el caso de Alghero considerada como ciudad bipolar tenemos que hablar antes de todo de las dinámicas en las zonas turísticas, que ven una progresiva disminución de la vivibilidad de estas partes de ciudades, con una consecuente tendencia de los habitantes permanentes a situarse en la otra parte de la ciudad. El Lido está prácticamente vacío durante los meses de la temporada baja y el casco antiguo se vuelve cada vez menos adecuado para la vida cotidiana de los residentes y va hospedando funciones diferentes, ligadas al turismo o a los servicios. El casco antiguo en Alghero es de todas maneras un punto de referencia fundamental para todos los ciudadanos, ya que es el espacio público de referencia para los habitantes de la ciudad y hasta de los territorios cercanos. El casco antiguo es potencialmente un lugar de extremo interés ya que constituye el lugar natural de la interacción entre habitantes

permanentes y temporales, entre anfitriones y huéspedes. De momento las dinámicas apuntan a una progresiva pérdida de vivibilidad del casco antiguo a favor del fortalecimiento de las actividades de soporte al turismo. Este fenómeno está un poco amortiguado por la presencia de la Universidad en el mismo casco antiguo, pero sin intervenciones específicas de la Administración Pública esta presencia no parece ser suficiente para contrarrestar el fenómeno.

Lo mismo se puede decir en relación al Lido, que, en los últimos años, en temporada baja se ha ido poblando de estudiantes que, al empezar el verano, dejan sitio a los turistas. Este fenómeno, que ha bajado un poco la “desertificación” invernal de la zona turística del Lido, todavía no ha producido a nivel urbano efectos suficientes a la reconstrucción de una estructura de espacios públicos y servicios adecuados.

En las zonas compartidas entre anfitriones y turistas, además de la transformación estructural que ya hemos explicado, en los meses de mayor afluencia se genera un conflicto por la congestión de los espacios públicos.

De las problemáticas de la ciudad escarpate Alghero tiene algunas.

La banalización de la cultura es algo que empieza a manifestarse, aunque no ha alcanzado todavía niveles preocupantes. En la promoción de la ciudad se hace hincapié en la época catalana, mientras tanto las raíces más antiguas como las más modernas se han dejado de trasfondo, sin promocionar aquellos objetos de patrimonio que podrían convertirse en recursos turísticos de mucho interés. También a nivel de actividades culturales, si por un lado se tiende a concentrar algunos eventos en los meses de mayor afluencia turística, por otro lado sobreviven fiestas locales sin particular connotación turística.

Más complicado es el tema de la competencia turista-ciudadano, que ve el último perdedor en varios ámbitos. El casco antiguo tiende a transformarse en un centro comercial para turistas y los inmuebles van adquiriendo precios cada vez menos accesibles para la población local. Los recursos de la Administración Pública se van

gastando sobretudo en la mejora de los espacios turísticos, dejando partes de la ciudad en condiciones de abandono. Sin intervenciones específicas, estas zonas de la ciudad corren el riesgo de transformarse en “trastienda”. Este peligro se hace más incumbente si también a nivel económico se deja que sea el turismo el único eje portante de la economía y si este mismo sector no se diferencia adecuadamente.

A nivel de uso de recursos Alghero tiene una situación bastante diversificada. En general podemos decir que los recursos naturales no son escasos y siendo Alghero poco densa a nivel municipal, no hay grandes problemas de sobrecarga. Lo que en cambio tiende a ser inadecuado en Alghero son las infraestructuras y los que hemos llamado “servicios ambientales”, o sea esas instalaciones que gestionan los impactos y el uso de los recursos. Tanto infraestructuras como servicios ambientales, de baja calidad y no siempre adecuadamente dimensionados en relación a los habitantes, colapsan a la hora de recibir huéspedes.

7.5. ¿Cuáles políticas para Alghero?

Partiendo de los análisis hechos hasta ahora y de las problemáticas evidenciadas vamos a ver como éstos se pueden traducir. Resumiendo lo que hemos dicho anteriormente podemos identificar algunas “familias de problemas” que pueden tener soluciones integradas.

- El desequilibrio espacial y temporal en la presión turística, problema que podemos identificar en los valores de IPTT, DE, DUT, PTEC.
- La fragilidad de los habitantes frente a los intereses del turismo y el riesgo de la ciudad escaparate, como indican los valores que emergen en los indicadores ACP, DEP, ET, MT y MTT.
- La difícil gestión de las “dos velocidades” de la ciudad entre verano e invierno, aspecto que se nota en los indicadores TP, DAP, PTEC
- La inadecuadez en la gestión de los impactos de las actividades antrópicas, como muestran los indicadores CsA, CAg, RP, GR, ENR, TP.

Partiendo de estos cuatro ejes temáticos, vamos a ver cuales pueden ser las políticas e intervenciones más adecuadas para construir un futuro sostenible para la ciudad de Alghero. Para cada uno de los temas vamos a identificar un conjunto de intervenciones materiales e inmateriales, para luego articular un proyecto de conjunto para la ciudad de Alghero. Para cada uno de los temas vamos antes de todo a indentificar un hilo conductor para cada uno:

- El desequilibrio espacial y temporal → *Más centro, más centros*
- El riesgo de la ciudad escaparate → *Una ciudad para los algherenses*
- La difícil gestión de las “dos velocidades” → *Alghero, ciudad acordeón*
- La inadecuadez en la gestión de los impactos → *El medioambiente y el patrimonio al centro*

Más centro, más centros

Hemos podido ver como el desequilibrio en la distribución y el uso de los espacios por parte de los turistas constituya uno de los mayores problemas de cara a un desarrollo sostenible de Alghero. Esto se suma a la estacionalidad - no excesivamente elevada en absoluto, pero significativa para Alghero – y al solaparse de espacios públicos y espacios patrimoniales frágiles, con una concentración de presiones muy elevada y peligrosa.

El “centro” en Alghero es básicamente el casco antiguo, con una extensión a los paseos litorales en los meses de verano. El espacio público recreativo y comercial es para habitantes y turistas el casco antiguo, excepción hecha por algunas calles, también comerciales, que carecen de los requisitos necesarios para considerarse espacios públicos apetecibles. Esto hace que el casco antiguo se vea sujeto a muchas presiones concentradas, y a veces heterogeneas en relación a su vocación inicial de barrio histórico.

Además, la falta de una red de nudos turísticos de interés promocionados como tales hace que todos los turistas, sean del perfil que sean, acaben acudiendo al casco antiguo como único recurso accesible, excepción hecha para las playas urbanas. Aquí introducimos otro tema fundamental para la ciudad en la óptica del problema de la concentración: la movilidad. La escasez de medios de transporte públicos y de publicización de los recursos que el municipio de Alghero – si no queremos ir más allá - puede ofrecer hace que en Alghero el turista advierta una pobreza de alternativas y perciba las distancias como mayores de lo que son en realidad. Sin coche privado muchos sitios de interés son simplemente inaccesibles.

Partiendo de este análisis los objetivos a perseguir en este ámbito podrían ser:

- **La rehabilitación de espacios públicos en nuevos centros y la caracterización y diferenciación de estos.**

- **La reestructuración del sistema de transporte público para generar una conexión directa y continua entre los centros.**
- **La potenciación de la oferta turística en los centros, para que estos sean puntos de referencia tanto de los habitantes como de los turistas.**

En relación a la **creación de “nuevos centros”** hay varios temas a tratar.

Antes de todo es necesario operar una rehabilitación de espacios públicos cercanos al casco antiguo para ensanchar el centro principal. Para esto es necesario buscar también la complicidad de los actores privados, mediante incentivos económicos o tributarios. Por otro lado es fundamental trabajar sobre el patrimonio arquitectónico y urbanístico de Fertilia, que es otro centro potencialmente importante para la ciudad. Otro punto fundamental, en esta estrategia, es la zona del Lido, donde hay que crear casi de cero unos espacios públicos adecuados a los ciudadanos y a los turistas. En último, para que la estrategia se complete, es preciso que cada uno de los centros se caracterize por alguna función de escala urbana que motive habitantes y turistas a moverse entre los diversos centros.

Es importante notar que esta línea de actuación es complementaria a la “reconquista” por parte de los ciudadanos de los espacios prevalentemente turísticos, ya que no podemos imaginar unos centros activos y realmente atractivos que solo vivan algunos meses al año.

La **reorganización del sistema de transporte público** prevé básicamente la creación de un sistema de transporte público económico y eficaz para conectar los centros.

La **potenciación de la oferta turística** en los centros requiere la creación y promoción de una red de atracciones turístico-culturales en el territorio de Alghero que complementen la oferta del casco antiguo así como la creación de sistemas de movilidad pública que faciliten el acceso a los recursos.

Una ciudad para los algherese

Hemos visto como la ciudad de Alghero se esté cada vez más adecuando a las necesidades de los turistas, dejando de lado algunas de las necesidades de los habitantes permanentes. Estas tendencias tienen el riesgo de transformar la ciudad de Alghero en una ciudad escaparate, donde los espacios no turísticos son una “trastienda”.

Además esta situación va empobreciendo la ciudad también como destino turístico, ya que los visitantes buscan cada vez más experiencias auténticas, y ciudades vividas por los habitantes. La experiencia turística se enriquece al tener espacios y ocasiones de contacto con los habitantes, sin que este contacto sea artificializado o cristalizado en estereótipos o falsos eventos recreados para los ojos externos.

Esta capacidad de la ciudad y de sus habitantes de conservar su identidad y compartirla luego con los huéspedes también depende de la capacidad de la misma ciudad de conservar una economía diferenciada y capaz de garantizar un nivel de vida adecuado.

En este sentido hay dos líneas básicas de intervención:

- **Fortalecer la vida urbana de Alghero para los Algherese**
- **Aumentar los espacios de interacción entre habitantes permanentes y huéspedes gestionando los posibles conflictos**

Para el **fortalecimiento de la vida urbana** es necesario antes de todo soportar las economías complementarias, que en Alghero son la cadena de cultivo y producción de aceite y vino, y, más en general, la enogastronomía, y la economía del conocimiento. En este sentido es necesario ofrecer soporte económico y organizativo para las empresas que trabajan en este sector y posibles emprendedores que quieran empezar a hacerlo, favoreciendo el obtención de certificaciones de calidad y el obtención de niveles

de excelencia. Sobretudo en sector enogastronómico puede convertirse también en un recurso turístico, entrando en redes de turismo específico como Slow Food. Paralelamente es necesario trabajar a la rehabilitación de las periferias y, más en general, enriquecer la vida de barrio, regenerando los espacios públicos, para bajar la presión del centro histórico.

En relación a los **espacios de interacción** las intervenciones principales son la potenciación de la residencialidad estable en las zonas turísticas y en el casco antiguo, favoreciendo la compra de viviendas de primera residencia o el alquiler a medio-largo termino de pisos, por un lado, y la creación de servicios básicos no estacionales que soporten la vida cotidiana de los residentes.

En el caso del casco antiguo, además de esto, es necesario un plan de comercios que protega este barrio de la conversión ya en acto en centro comercial al aire libre con una consecuente pérdida de identidad.

Alghero, ciudad acordeón

Si por un lado el objetivo de las políticas para Alghero irán dirigidas a la desestacionalización del turismo, por otro lado no se puede imaginar que el turismo de sol y playa se distribuya a lo largo de todo el año. Por esto la ciudad presenta variaciones importantes, tanto en la cantidad de usuarios, que con mucha probabilidad seguirá siendo más grande en los meses de verano, cuanto en la tipología, ya que en los meses de invierno, además de los habitantes estables, tomarán protagonismo los estudiantes pendolares y los turistas culturales, enogastronomico o naturalistas que la ciudad sepa atraer.

Por esta razón Alghero tiene que saberse estructurar de forma flexible, adaptando a lo largo del año sus funciones y su organización en función de los habitantes reales de la ciudad.

Los ejes de intervención en este ámbito son:

- Creación de un nuevo modelo de movilidad
- Creación de servicios y producción de eventos dirigidos a los jóvenes, para que Alghero se transforme en ciudad universitaria
- Creación de ofertas turísticas atractivas para los segmentos turísticos menos representados en Alghero, como el naturalístico, el cultural y el enogastronómico.

La **movilidad en Alghero** tiene varias debilidades. Por un lado tenemos un transporte público urbano con escasa cobertura territorial y inadecuada comunicación y un transporte público supramunicipal del todo deficitario. Por otro lado, la viabilidad se presenta relativamente ordenada en los meses de temporada baja, llegan a puntas de colapso inaceptables en verano.

Uno de los objetivos primario en este ámbito, pues, tiene que ser la potenciación, tanto en verano como en invierno, del uso del transporte público, tanto con la creación de sistemas de movilidad pública flexibles y adecuados a territorios de baja densidad, cuanto mediante la pura interdicción al tránsito de los “nuevos centros”.

Además de la movilidad “genérica”, es importante organizar sistemas de transporte público más específicos para los recursos turísticos ahora inaccesibles, como todos los sitios arqueológicos. La frecuencia y cantidad de pasajeros permitidos en estos transportes tiene que estar estudiada para evitar el superamiento de la capacidad de carga de los sitios de interés.

Otro punto importante es la movilidad inducida por la universidad, que tiene que gestionarse potenciando los transportes colectivos supramunicipales y promocionando sistemas de movilidad alternativa como el coche compartido.

Alghero es hoy una ciudad que hospeda una universidad, pero sigue estando lejos de ser una **ciudad universitaria**. La presencia de muchos jóvenes no se aprovecha todavía de forma adecuada, ya que los operadores privados y a veces el Ayuntamiento siguen enfocando sus actividades a los turistas. Es importante que la ciudad empiece a generar o soportar eventos culturales y servicios dirigidos a los estudiantes para que éstos tomen parte más activa de la ciudad, añadiendo interés y complejidad.

A nivel de **oferta turística** la ciudad de Alghero tiende a proponerse como destino de sol y playa y, en los últimos años, como destino de interés cultural, por la presencia de un casco antiguo de gran interés. Es importante que el Ayuntamiento soporte, juntos con la Universidad, la creación de ofertas turísticas complementarias y calificadas, aprovechando el patrimonio histórico-cultural y arqueológico, los recursos naturalísticos excepcionales y las potencialidades enogastronómicas desaprovechadas.

La afiliación a redes de turismo específico y la creación de una oferta accesible en red y complementaria con los vuelos de bajo coste podrían llevar la ciudad a sacar mucho más provecho de la potenciación de las conexiones aéreas en Fertilia.

Hay que notar, además, que la presencia del aeropuerto en Fertilia proporciona a la ciudad de Alghero un elevado grado de accesibilidad, que la hace potencial destino para turismo de congresos o de alta formación.

Medioambiente y patrimonio al centro

Como hemos visto patrimonio y medioambiente constituyen los grandes recursos de Alghero, que tienen en ellos unas naturales puntas de excelencia y posibles fortalezas como destino turístico polifacético.

Cada vez más estas excelencias quedan desaprovechadas en falta de servicios de soporte y sistemas de mantenimiento adecuados a los estándares internacionales, y muchos turistas acaban prefiriendo destinos menos naturalmente dotados, ma capaces de ofrecer una experiencia turística de mayor calidad en el conjunto.

Partiendo de estas consideraciones, hay algunas líneas de intervenciones fundamentales:

- **La protección estricta de medioambiente y paisaje**
- **La calificación de la oferta turística y de los servicios complementarios**
- **La promoción diferenciada**

La **protección del medioambiente** y del paisaje se articula en varias intervenciones.

Antes de todo es necesario trabajar a una recualificación de las aguas contaminadas en la costa y en el estanque de Calik, generando en contemporánea las

infraestructuras necesarias a evitar que la contaminación de aguas y suelo se vuelva a producir.

Por otro lado es importante apostar para la producción de energías limpias y sistemas de movilidad de bajo impacto, sin esperar a que también se produzcan problemas de contaminación del aire. Además de una cuestión de sostenibilidad estricta, la protección de una elevada calidad medioambiental es para Alghero un fundamental argumento de promoción y venta a nivel turístico.

Analogamente es importante fomentar aun más la recogida selectiva e inducir los establecimientos hoteles a conseguir certificaciones de gestión ambiental, para consolidar la tutela del medioambiente como eje fundante de la ciudad.

A nivel paisajístico es necesaria la actuación de políticas urbanísticas de protección del suelo no urbanizado, de estricto control de los impactos paisajísticos de las intervenciones y de rehabilitación del tejido urbano consolidado.

La **calificación de la oferta turística** y de los servicios complementarios es otro elemento fundamental para atraer turismo de calidad elevada y buscar un posicionamiento adecuado en el mercado internacional. En este sentido es fundamental promocionar la obtención de etiquetas de calidad por parte de los establecimientos hoteleros, parahoteleros y de restauración, aumentando la profesionalidad de los operadores del sector con la organización de cursos de formación específicos o con la financiación de estos. Por otro lado los recursos patrimoniales, culturales y medioambientales tienen que estar proyectados de acuerdo con las tendencias contemporáneas, favoreciendo la fruibilidad y la lectura de los objetos de la visita, garantizando la accesibilidad y valorizando adecuadamente los recursos.

En último es importante recordad que no siempre la estrategia mejor consta en una publicización masiva de todos los recursos. Es importante estudiar canales y

modalidades de **comunicación y promoción diferenciadas**, pensadas en función de los destinatarios y de la capacidad de acogida de los recursos.

7.5.1. Análisis de las políticas para Alghero

Vamos a ver ahora como se colocan las políticas propuestas para Alghero en el marco general de las políticas para la gestión del turismo propuesto anteriormente.

PROYECTO	TEMA	POLÍTICA	CAT.	TIPOLOGÍA					ESCALA	TIPO DE INTERVENCIÓN
				Amb	Socio econ	Cult	Tur	Urb y mov		
Más centro, más centros	La rehabilitación de espacios públicos en nuevos centros y la caracterización y diferenciación de estos.	tutela imagen y actividades compatibles en el casco antiguo	AP 2.5				X	X	L	VT-Vínculo Territorial
		rehabilitación de espacios públicos	AP 2.3					X	L	I -Intervención directa
		patrimonio arquitectónico y urbanístico de Fertilia,	AP 2.2					X	L	PP- proyectos Público-privados
		creación espacios públicos en zona lido	AP 2.4					X	L	I -Intervención directa
		localización de funciones de escala urbana en cada uno de los centros	AP 2.2					X	L	PP- Proyectos público-privados

PROYECTO	TEMA	POLÍTICA	CAT.	TIPOLOGÍA					ESCALA	TIPO DE INTERVENCIÓN
				Amb	Socio econ	Cult	Tur	Urb y mov		
	La reestructuración del sistema de transporte público para generar una conexión directa y continua entre los centros.	sistema de transporte público para conectar los centros	AP 2.1					X	L	P-Plan
	La potenciación de la oferta turística en los centros, para que estos sean puntos de referencia tanto de los habitantes como de los turistas.	red de atracciones turístico-culturales en el territorio de Alghero que complementen la oferta del casco antiguo	IT 1.3				X		L	PT- Productos turísticos
		movilidad pública que faciliten el acceso a los recursos	AP 2.1				X	X	L	P-Plan
<i>Una ciudad para los algherenses</i>	Fortalecer la vida urbana de Alghero para los Algherenses	soportar las economías complementarias, que en Alghero son la cadena de cultivo y producción de aceite y vino, y, más en general, la eno-gastronomía	AP 1.1		X				L	SE-Soporte económico
		rehabilitación de las periferias	IT 3.3 IT 3.2		X			X	L	P-Plan
		vida de barrio	IT 3.3		X	X		X	L	PP- Proyectos público-privados
	Aumentar los espacios de interacción entre habitantes permanentes y huéspedes gestionando los posibles conflictos	potenciación de la residencialidad estable en las zonas turísticas	IT 2.1 IT 3.2		X			X	L	SE-Soporte económico
		creación de servicios básicos no estacionales	IT 2.1		X			X	L	PT- Productos turísticos
		plan de comercios en el caso del casco antiguo	IT 3.3		X			X	L	P-Plan

PROYECTO	TEMA	POLÍTICA	CAT.	TIPOLOGÍA					ESCALA	TIPO DE INTERVENCIÓN
				Amb	Socio econ	Cult	Tur	Urb y mov		
<i>Alghero, ciudad acordeón</i>	Creación de un nuevo modelo de movilidad	creación de sistemas de movilidad pública flexibles y adecuados a territorios de baja densidad,	AP 2.1					X	S	I -Intervención directa
	Creación de un nuevo modelo de movilidad	interdicción al tránsito de los “nuevos centros”.	AP 2.1	X				X	L	P-Plan
	Creación de un nuevo modelo de movilidad	sistemas de transporte público más específicos para los recursos turísticos	AP 2.1				X	X	L	PP- Proyectos público-privados
	Creación de un nuevo modelo de movilidad	transportes colectivos supramunicipales y promocionando sistemas de movilidad alternativa como el coche compartido (universidad)	AP 4.2	X				X	S	P-Plan
	Creación de servicios y producción de eventos dirigidos a los jóvenes, para que Alghero se transforme en ciudad universitaria	eventos culturales y servicios dirigidos a los estudiantes	AP 4.6			X			L	PC-Programas Culturales
	Creación de ofertas turísticas atractivas para los segmentos turísticos menos representados en Alghero, como el naturalístico, el cultural y el enogastronómico.	creación de ofertas turísticas complementarias y calificadas, aprovechando el patrimonio histórico-cultural y arqueológico, los recursos naturalísticos excepcionales y las potencialidades eno-gastronómicas desaprovechadas.	AP 1.2				X		L	PT- Productos turísticos

PROYECTO	TEMA	POLÍTICA	CAT.	TIPOLOGÍA					ESCALA	TIPO DE INTERVENCIÓN
				Amb	Socio econ	Cult	Tur	Urb y mov		
		Promoción de recursos turísticos en los territorios cercanos y potenciación de las conexiones mediante transporte público	IT 1.3				X	X	RT	MOT-modificación oferta turística
		afiliación a redes de turismo específico y la creación de una oferta accesible en red y complementaria con los vuelos de bajo coste	IT 1.2				X		L	MOT-modificación oferta turística
		Creación de infraestructuras para hacer de Alghero un destino para turismo de congresos o de alta formación	IT 1.2			X	X	X	RT	I -Intervención directa
<i>El medioambiente y el patrimonio al centro</i>	La protección estricta de medioambiente y paisaje	recualificación de las aguas contaminadas en la costa y en el estanque de Calik	CC 2.4	X					S	I -Intervención directa
		producción de energías limpias y sistemas de movilidad de bajo impacto	CC 2.4	X				X	S	O-Ordenanza
		recogida selectiva	CC 2.3	X					L	S- sensibilización
		inducir los establecimientos hoteles a conseguir certificaciones de gestión ambiental	CC 2.3	X	X				L	SE-Soporte económico
		protección del suelo no urbanizado	CC 2.4	X				X	L	VT-Vinculo Territorial
		control de los impactos paisajísticos	CC 2.5	X				X	L	VT-Vinculo

PROYECTO	TEMA	POLÍTICA	CAT.	TIPOLOGÍA					ESCALA	TIPO DE INTERVENCIÓN
				Amb	Socio econ	Cult	Tur	Urb y mov		
										Territorial
	La calificación de la oferta turística y de los servicios complementarios	obtención de etiquetas de calidad por parte de los establecimientos hoteleros, para-hoteleros y de restauración	IT 3.1	X			X		L	SE-Soporte económico
		aumentando la profesionalidad de los operadores del sector	IT 3.1		X		X		RT	F- Formación
		proyecto de los recursos patrimoniales, culturales y medioambientales de acuerdo con las tendencias contemporáneas, favoreciendo la fruibilidad y la lectura de los objetos de la visita, garantizando la accesibilidad y valorizando adecuadamente los recursos	IT 4.1				X	X	RT	PP- Proyectos público-privados
	La promoción diferenciada	Diferenciación de la promoción de los productos turísticos en función del segmento de referencia	AP 1.3				X		L	MOT-modificación oferta turística
		Análisis de capacidad de acogida recursos frágiles	CC 2.4	X			X		L	VM-Vinculo Medioambiental

Podemos ver aquí como, en el caso de estudio también las políticas necesarias para una gestión sostenible de la ciudad histórico-turística pertenezcan a ámbitos de actuación diferentes y tipologías de intervención diferentes, reproduciendo bastante la articulación general de las políticas expuestas anteriormente.

La prevalencia de la escala local depende de la misma selección de los indicadores, que están enfocados a problemáticas de escala municipal, pero es evidente que las intervenciones requieren la complicidad de los ayuntamientos cercanos, o, mejor aún, de un ente supralocal ligado a la gestión turística, como son en Italia los Sistemas Turísticos Locales.

Además de las intervenciones propuestas, es importante subrayar el papel fundamental de una monitorización continua del fenómeno turístico y de sus impactos año tras año, para obtener un control efectivo de los fenómenos, y adquirir, con el tiempo, una más profunda conciencia de las transformaciones en acto.

Para ello los indicadores propuestos pueden ser sin duda una buena base de partida, aunque sería preciso profundizar algunos temas con estudios de detalle. Considerada el cuadro de la ciudad que ha salido del estudio los temas de prioritario interés para estudios de detalle son:

- La cuenta satélite del turismo en la región turística de Alghero, para conocer mejor debilidades y oportunidades en el sistema económico local.
- El análisis del mercado inmobiliario, para valorar los impactos del turismo en este ámbito y ajustar las políticas de la vivienda.
- El multiplicador turístico de los diferentes perfiles de turistas existentes y potenciales en Alghero, para acabar de perfilar una estrategia turística sostenible y rentable.
- El análisis de la capacidad de carga de los espacios frágiles, sean esos naturales o patrimoniales, para prevenir un desarrollo excesivo en estos sitios y plantear coherentemente con esto la ampliación de la oferta turística desde el comienzo.

- Un estudio sobre las modalidades de movilidad alternativas para construir un sistema de movilidad público de bajo impacto, flexible y rentable, a pesar de la baja densidad y de la fluctuación de la población.

Como hemos podido subrayar anteriormente, el papel de la universidad, como sitio de la investigación aplicada y de la formación continua, y como posible catalizador de los diferentes actores es crucial.

En los primeros años de vida de la Facultad de Arquitectura de Alghero el Observatorio del Turismo ha podido empezar esta labor, aunque la falta de recursos y tal vez la escasa cooperación de los otros actores del territorio no ha consentido hacer todo lo posible. Es de estos días la noticia que el Sistema Turístico Local de Sassari va a poner en marcha un Observatorio del Turismo a escala de provincia: quizás no sea esta la ocasión para empezar en serio esta labor tan importante y urgente para este territorio.

8. Conclusiones

Como se ha explicado al principio, el objetivo de la tesis consistía en una reflexión metodológica, en la que el caso de estudio constituye una etapa necesaria para afinar el modelo, más que el objetivo final del estudio.

Más allá de las conclusiones específicas que hemos sacado sobre Alghero – aunque convencidos de la validez de ellas – es ahora el momento de reflexionar sobre los resultados obtenidos a nivel teórico y metodológicos, evidenciando fortalezas y debilidades de la investigación, así como perspectivas para futuros desarrollos.

8.1. La utilidad del estudio

Una primera valoración necesaria en este apartado es el de la utilidad de los resultados obtenidos a nivel conceptual y metodológico. Desde el principio, de hecho, se ha planteado la investigación como orientada a clarificar la problemática de la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística de cara a implementación de sistemas de monitorización y de intervenciones concretas en ellas.

Un primer aspecto a considerar en esta valoración es el tema de la conceptualización y de la síntesis de la problemática en análisis. Como hemos podido ver en el cap.2 el tema de la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística, aún siendo presente a la atención de la comunidad internacional, ha sido objeto de estudio por parte de pocos equipos de investigación, sin llegar todavía a una concreción aceptada a nivel internacional ni a sistema de medida. En varios casos se ha aplicado una visión de sostenibilidad “interna al turismo”, excluyendo de ella cuestiones más propias de la sostenibilidad urbana, que en cambio se ligan muy estrechamente con las problemáticas más propiamente turísticas. Lo mismo ha pasado en el ámbito de las políticas, pensando que las “insostenibilidades” del turismo se fueran a corregir con intervenciones estrictamente de ámbito turístico.

En relación a este tema, podemos decir que el estudio llega a proponer una visión de la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística diferente, más centrada en la ciudad y más atenta al cruce de de competencias y disciplinas que convergen a la gestión de las dinámicas en acto. La reclasificación de los impactos así como la propuesta de políticas, más o menos compartida, puede dar pie a posteriores desarrollo en esta dirección.

Otra cuestión importante a valorar es la consideración de la dimensión espacial. Como se ha discutido anteriormente, en muchos casos los temas urbanos y turísticos se

han tratado como si no tuvieran una dimensión espacial y como si esta organización en el espacio no fuera indispensable para comprender los fenómenos. En nuestro caso la preocupación por la dimensión espacial ha estado presente desde el principio y connota todo el estudio.

De todas maneras, hay algunos puntos en los que esta atención se explicita de forma más fuerte:

- La creación de modelos de ciudad histórico-turística basados en la organización espacial.
- La búsqueda de indicadores capaces de medir las diferencias entre partes de la ciudad.
- El análisis de los ámbitos de referencia de los fenómenos y el análisis morfológico.
- La introducción de los SIG como herramienta para calcular algunos indicadores.

Entre estos elementos solo el primero se puede considerar del todo original, ya que puntualmente en otros casos se han usado indicadores espacial o puntuales y se ha recurrido al uso de los SIG: de todas maneras podemos afirmar que la centralidad de la dimensión espacial en el estudio constituye en sí un avance que también abre campos de discusión y posibles futuros desarrollos.

Los modelos de ciudad, además se prestan a ulteriores profundizaciones y pueden resultar de cierta utilidad a la hora de clasificar las ciudades histórico-turísticas y analizar su funcionamiento.

Otro aspecto a considerar aquí es el sistema de medida.

El estudio parte de una clasificación de ámbitos que lleva a la selección de más de cien indicadores. Un proceso de síntesis por etapas sucesivas lleva a un listado de 30. Este proceso de selección razonada ha llevado a un sistema de indicadores manejables y calculables de forma relativamente simple, lo que es fundamental en la óptica de proporcionar a los Administradores Públicos una herramienta útil. Las

experiencias estudiadas así como el contacto con los mismos administradores muestran como el desajuste entre la dificultad de un sistema de medida y los recursos disponibles en las estructuras que lo tienen que aplicar acaba siendo la peor debilidad de estos sistemas, por muy completos y elaborados que sean.

La prueba de aplicación de los indicadores ha confirmado, en cambio, cierta facilidad de uso del sistema propuesto, que por esto puede ser un buen sistema de partida para otros estudios o bien una referencia para experimentaciones en los mismos territorios.

Otro ámbito en el que se ha hecho una aportación es la creación del índice sintético de insostenibilidad turística. La creación de índices de sostenibilidad es desde el comienzo de los estudios de sostenibilidad un elemento muy interesante y muy controvertido a la vez. Si por un lado nunca se ha subvalorado la utilidad de un índice capaz de sintetizar en un solo número el nivel de sostenibilidad, por otro lado todos los intentos en este sentido han levantado dudas ligadas a la comparabilidad y compensabilidad de los subíndices y la opacidad de los resultados.

Partiendo de estas premisas, en este caso se ha generado un índice agregado con algunas características:

- Ofrece una valoración de la sostenibilidad del turismo en una ciudad histórica y no de la sostenibilidad en absoluto, lo que acota el campo limitando la opacidad y el problema de la compensación
- Se genera como resultado de una reflexión sobre los impactos directos del turismo en una ciudad histórica, juntando cuatro aspectos que se consideran de la misma importancia: el reducido número de componentes y la presencia de una explícita visión de partida del problema hace el indicador más comprensible.
- El indicador se representa tanto como valor agregado como con los valores por separado, en un diagrama polar, lo que permite conservar la información relativa a los cuatro aspectos de partida.

Estas características junto con la facilidad de cálculo del índice hacen del IIT una herramienta útil para valorar rápidamente algunos aspectos clave del turismo en su relación con una ciudad histórica.

En último, volviendo al caso de estudio, podemos hacer una valoración de los resultados obtenidos en la aplicación. Además de la función de validación del modelo, el estudio sobre Alghero proporciona algunas informaciones interesantes.

Antes de todo, a pesar de las condiciones medioambientales generales de la ciudad, que nos la hacen imaginar como un ejemplo de sostenibilidad, Alghero obtiene una bandera amarilla en el índice agregado y muy pocas banderas verdes en la valoración de detalle. Lo que emerge es la imagen de una ciudad muy favorecida por la condición medioambiental y por la baja densidad, pero poco atenta a la gestión de los impactos y poco capaz de gestionar los fenómenos de transformación del territorio, que van tirando hacia un modelo de ciudad escaparate.

También hay que decir que el proceso de cálculo de los indicadores lleva a conocer bastante bien las dinámicas de la ciudad, llevando a algunas conclusiones no esperadas al principio:

- La presión turística a nivel cuantitativo no es un problema en sí, sino se vuelve tal por la concentración espacial de los turistas y la falta de espacios públicos.
- La ciudad promociona y hace accesible solo una parte de los recursos, desaprovechando ocasiones de desestacionalización y diversificación que el territorio ofrece por sus mismas características.
- Buena parte de las intervenciones necesarias en Alghero para limitar los impactos negativos del turismo son de carácter urbanístico más que turístico.

De este sintético balance podemos concluir que también en el caso de Alghero la aplicación del modelo parece capaz de esclarecer algunas cuestiones que no aparece claras a primera vista, sin requerir – en la mayoría de casos – datos demasiado difíciles de obtener ni elaboraciones muy complejas.

8.2. Algunos aspectos críticos

Hemos visto hasta ahora los que podemos considerar los éxitos del estudio realizado: vamos a considerar ahora algunos aspectos críticos o poco resueltos.

Antes de todo hay que decir que en toda la tesis hay una latente contradicción entre lo general y lo particular.

Como hemos dicho desde el principio, esta cuestión es algo que interesa la mayoría de trabajos sobre la sostenibilidad. La necesidad, de un lado, de ofrecer aportaciones teóricas de validez absoluta, para favorecer una aplicación de la teoría a gran escala y en varios casos, partiendo de la consideración de la sostenibilidad como un problema global. La tensión, por otro lado, a la búsqueda de metodologías pragmáticas, aplicables y sensibles a los contextos, partiendo de la consideración que las soluciones pertenecen a la dimensión local.

La dialéctica entre estas dos escalas es casi siempre crítica, ya que hay algún punto en este cambio de escalas donde las especificidades locales ponen en crisis los modelos teóricos.

Partiendo de la conciencia de este problema desde el principio se ha optado por un tema más acotado y específico - la sostenibilidad de la ciudad histórico-turística europea - en lugar por ejemplo de la sostenibilidad urbana e general, para que la variedad en el universo de objetos tratados fuera menor y mayores los puntos en común.

Aún así, en el intento de proporcionar indicadores simples, pero capaces de representar los matices, hay algunos indicadores que presentan detrás de los números algunas valoraciones más subjetivas y sutiles que ofrece en la evaluación cierto margen de aleatoriedad. En el caso de estudio este problema se ha resuelto explicitando y motivando cada uno de estos pasos subjetivos para aclarar las hipótesis de partida y

ofreciendo pautas para las otras aplicaciones del sistema de indicadores y del índice: aún así este aspecto deja un margen que puede ser objeto de errores o manipulaciones.

Un discurso parecido se puede hacer en relación al tema de los umbrales de los indicadores. Ha parecido oportuno no proponer unos umbrales absolutos para los indicadores, considerando que los términos de referencia tengan que ser ligados al contexto y, en cierta medida, objeto de concertación pública. Algunos de los umbrales propuestos se podrían considerar válidos para muchos contextos similares – como otras ciudades histórico-turísticas del Mediterráneo, por ejemplo – y en los otros el procedimiento de obtención del umbral puede ofrecer pautas para definición de otros valores de referencia contextuales. Igualmente este punto ofrece otro espacio de aleatoriedad, error o manipulación al que hay que prestar mucha atención para que los resultados no pierdan sentido o, peor aún, mientan.

Otro tema para considerar y del que ya hemos hablado, es el de la participación.

Sabemos que el tema de la participación de la comunidad y de los actores es imprescindible en la sostenibilidad, y a pesar de esto en el modelo no se proponen sesiones o metodologías participativas.

Como hemos podido decir anteriormente, esta elección sale de un planteo teórico del trabajo que ve una parte “teórico-abstracta”, que partiendo de la conceptualización del problema llega a generar modelos e indicadores, y una fase de aplicación, más ligada al caso específico, en la que se introducen los aspectos de participación y de valoraciones subjetivas. Este planteo surge de la idea que, si es posible mediante un análisis teórico proponer una metodología de análisis de los datos y de las realidades físicas, cuestiones como la participación y la valoración de aspectos subjetivos están demasiado ligados al sitio para poderse plantear a priori y necesitan pensarse caso por caso. En este sentido podría ser útil asociar al sistema de evaluación por lo menos unos requisitos ligados a la participación, pero esta tarea requiere competencias ajenas al foco de este estudio.

En el caso de la aplicación a la ciudad de Alghero estos aspectos se han podido tratar sin problemas gracias a las experiencias maduradas en los dos años de trabajo en la Facultad de Arquitectura de Alghero y de vida en la ciudad.

Otra posible fragilidad del estudio es el haber aplicado el modelo a un solo caso de estudio. Esta opción surge de lo que acabamos de discutir: la necesidad, para completar el planteo teórico del sistema de indicadores, de un profundo conocimiento de la realidad que se pretende analizar, desde todos los puntos de vista, ha hecho poco viable la elección de diversos casos de estudio. Se ha escogido pues usar un solo caso estudio, muy bien conocido y estudiado, para una validación seria del modelo y su ajuste en los detalles, cosa que no hubiese sido posible en el caso de tener muchos casos poco conocidos. Queda como tarea pendiente la aplicación del modelo a otras ciudades, para un ulterior paso en su ajuste primera entre todas la ciudad de Girona, donde se ha realizado parte del estudio teórico y de la que se ha estudiado varias problemáticas, aquí no reportadas por ser incompletas.

8.3. El uso del modelo

Partiendo de lo que hemos comentado hasta ahora, hay algunas indicaciones que podemos ofrecer a quien quiera usar el sistema de indicadores y los modelos de ciudad, para que los resultados sean significativos y fiables.

Antes de todo hay que recordar que, como hemos dicho desde el principio, este sistema de indicadores se refiere a ciudades histórico-turísticas: la selección de indicadores se ha hecho justamente en función de algunos fenómenos de especial relevancia en estas ciudades, dejando de lado inevitablemente otros aspectos.

Este sistema de indicadores si aplicado a ciudades de otro tipo ofrecería resultados poco significativos.

Por otro lado podemos decir que en una ciudad histórico-turística, paralelamente a los indicadores propuestos, podría ser útil la aplicación de indicadores de sostenibilidad complementarios, sobretodo de carácter social, que se han aquí excluido ya que no se han considerado fundamentales para entender los fenómenos en análisis. De todas maneras para tener un cuadro de sostenibilidad exhaustivo, estos indicadores pueden ser importantes.

Otra cuestión importante es el nivel de conocimiento del territorio. Como hemos observado anteriormente, hay algunos puntos en los que las valoraciones necesarias son bastantes sutiles y a la vez importantes: la misma definición de los ámbitos de referencia lo es. Por esto es preciso que la evaluación se haga teniendo un buen conocimiento del territorio y de la ciudad, y no simplemente a partir de datos. La aplicación de este sistema de evaluación y monitorización es intrínsecamente un trabajo de campo.

En este sentido, uno de los puntos en los que hay que poner más atención es el análisis morfológico, en el que se hacen valoraciones que afectan a todo el estudio.

También hemos subrayado como los indicadores incluyan algunas valoraciones, también parcialmente subjetivas, que pueden afectar al éxito de la evaluación. Por esto es fundamental a la hora de aplicar el sistema explicitar todas las premisas, tal como hemos hecho en el caso estudio, para que los que lean los datos también tengan los metadatos y puedan interpretar correctamente los valores que encuentran.

Lo mismo pasa con los umbrales de los indicadores, que como ya hemos indicado, se construyen caso por caso. Además de la explicitación de las hipótesis, en este caso sería importante que estos valores de referencia se establezcan junto con los habitantes, en sesiones participativas en las cuales la comunidad anfitriona toma conciencia colectiva de las problemáticas objeto de estudio y juntamente se compromete al conseguimiento de ciertos objetivos.

En el ámbito de estas sesiones participativas podría ser preciso añadir dos o tres indicadores específicos para la ciudad, sobre eventuales temas de interés de la población.

Otra cuestión que requiere cierta atención es el uso de índice de insostenibilidad turística. Como todo indicador agregado, este índice lleva consigo algunas hipótesis y, más aún, una precisa visión del problema del turismo en relación a la ciudad. Es importante, pues, que quien recurra al uso del IIT y del IITP, sobre todo si no acompañado del sistema de indicadores entero, lo haga consciente de estas premisas y del significado que el resultado obtenido tiene.

8.4. Comunicar los resultados

En la aplicación del sistema de indicadores en todas sus partes hay un aspecto a considerar que merece una atención especial: la comunicación.

Todo el proceso planteado hasta ahora es básicamente un iter técnico y hablando de la construcción de un sistema de indicadores no podría ser diferente. De todos modos esto podría inducir al error de pensar que la aplicación del sistema de indicadores también sea un proceso técnico, que tiene lugar en algún despacho de la Administración Pública local y que, con un poco de suerte, salga a la luz de vez en cuando, en un informe que alguien quizás leerá.

Podemos decir desde ahora que esta manera de utilizar el sistema de indicadores no es la correcta.

La idea no es aquí establecer un ranking europeo o nacional de ciudades histórico-turísticas sostenibles para publicarlo en alguna revista, sino guiar la comunidad local a la comprensión y monitorización. No es tanto importante el “valor” de sostenibilidad obtenido en sí, cuanto las acciones e intervenciones que el sistema de indicadores nos sugiere para mejorar. No es una evaluación que se pueda hacer una vez y dejar de lado, sino un sistema de monitorización constante de los fenómenos y de la eficacia de las políticas implementadas.

El sistema de indicadores, los modelos de ciudad y el índice se han creado intencionadamente para que fueran simples y manejables: por eso no tienen que ser el trabajo de un técnico, sino un sistema de autocontrol de la comunidad.

A nivel de administración es pues importante que todos los departamentos conozcan el sistema, participen y colaboren en la elaboración de datos y discutan juntos las políticas a emprender para corregir las dinámicas indeseadas, políticas que serán, como hemos visto, multisectoriales y transversales.

Además de esto, es fundamental que la comunidad anfitriona participe de este proceso de forma continua. El sistema de monitorización se tiene que presentar y discutir con los habitantes y los resultados tienen que tener visibilidad en una plataforma informática que permita a todos de ver los resultados y participar. Esta plataforma quizás pueda ser la rótula del sistema de participación de los ciudadanos.

El sistema de indicadores tiene que ser un punto de partida, para campañas de sensibilización y educación a la sostenibilidad.

Hemos dicho varias veces que la sostenibilidad requiere un cambio de perspectiva por parte de todos y que las políticas públicas difícilmente tienen éxito sin la complicidad de los actores y de la población.

La implementación de este sistema de evaluación y monitorización puede ser pues una ocasión para construir juntos una nueva atención a las problemáticas que, aun siendo ya conocidas, parecen a menudo lejanas de la vida de cada día.

8.5. ¿Y los turistas?

En este trabajo, paradójicamente, hay unos grandes ausentes: los turistas. Nunca hemos hablado del punto de vista de los turistas, de la calidad de su experiencia, de su percepción o de su comportamiento.

Esto podría dar la sensación que se les consideres como números, como “camas ocupadas” o “dinero gastado”, y no es así.

Desde el principio el estudio se ha planteado evaluar la sostenibilidad de la ciudad y, en particular, de ciudades que tienen patrimonio y actividades turísticas. Por esto se ha tomado un punto de vista “interno”, considerado como prioritario en relación a la sostenibilidad de la ciudad, ya que los habitantes son los que la habitan por más tiempo y que más se ven afectados por sus cambios.

Es evidente, por otro lado, que la percepción y las necesidades de los turistas son un elemento importante por varias razones. Antes de todo los turistas también son habitantes, aunque por menos tiempo, y la capacidad de la ciudad para responder a sus necesidades es uno de los elementos que los puede hacer siempre más habitantes temporales y menos visitantes puntuales, con una ventaja para la colectividad en términos de reducción de impactos, de participación y de enriquecimiento cultural.

Además habilidad de la ciudad y de sus operadores turísticos para responder de forma adecuada a la demanda es una importante herramienta de selección de “buenos turistas” frente al riesgo del turista parásito, que deja muchos impactos negativos.

Aun más, conociendo el punto de vista de los turistas podríamos prever los conflictos potenciales entre turistas y con los habitantes y disponer soluciones por adelantado.

Lejos pues de proponer una visión antagónica de “turistas contra habitantes” y sin subvalorar la importancia de estos actores del territorio, hemos elegido tomar un punto de vista para ofrecer mayor claridad y poderemos permitir una mayor síntesis.

Esto no implica que del proceso que hemos ido delineando hasta ahora los turistas tengan que ser excluidos y considerados como actores pasivos. En cambio es de gran interés que la herramienta de comunicación y participación ligada al sistema de evaluación también se traduzca en otros idiomas y se dirija directamente a los turistas, para informarles de las actividades, de las problemáticas y de los procesos en acto, por un lado, y para darles la oportunidad también de participar y empezar a sentirse parte de la comunidad, aunque de forma temporal y discontinua.

8.6. Indicaciones para futuros desarrollos

Las reflexiones hechas hasta ahora muestran claramente como este trabajo abra puertas para muchos ulteriores desarrollos y estudios que podrían completar, consolidar y enriquecer los resultados obtenidos.

Antes de todo hemos hablado varias veces del tema del análisis de los aspectos más perceptivos y del tema de la participación. Sería interesante valorar la posibilidad de estructurar, por lo menos a nivel metodológico, parte de las actividades de participación necesarias en la fase de implementación del proyecto creando también un modelo de cuestionario que permita valorar los aspectos más subjetivos. En este ámbito de profundización también sería útil proponer unas metodologías de participación o bien sugerir alguna técnica útil, siempre valorando de antemano si y cuáles de estos aspectos se pueden pautar a priori.

Otro posible desarrollo de este trabajo es la elaboración de un sistema de evaluación parecido a esto per dirigido a entes supralocales o a regiones turísticas, introduciendo quizás un apartado sobre el desarrollo turístico de los espacios patrimoniales extraurbanos y de las complementariedades reales o potenciales entre los diferentes destinos de la región turística.

Otra cuestión que la tesis trata y que valdría la pena profundizar es la cuestión de lo que hemos llamado "turismo de rebote". Hemos optado aquí por considerar todas las tipologías de turismo presentes en la ciudad, sin limitarnos al turismo cultural ya que nos interesaba pensar también en como los otros tipos de turismo afectan a los destino culturales y a los posibles conflictos entre estos. Este tema, de todas maneras, merecería un estudio a parte, más de detalle y muy enfocado también a la percepción de los turistas.

Partiendo de las consideraciones hechas sobre el papel de los turistas en este estudio, también podríamos sugerir un intento de creación de un sistema de indicadores especular a este, pensado y dirigido a los turistas, para tener a la vez una monitorización de la condición de la ciudad “desde dentro”, y la evolución de la imagen de la ciudad y de los servicios turísticos que llega a los turistas. Este análisis conjunto podría ofrecer múltiples sugerencias.

A nivel más técnico hay dos cosas más que podrían completar el estudio.

Por un lado sería interesante, aplicando el sistema a varios casos de estudio, valorar la posibilidad de una estandarización de los umbrales o por lo menos de la creación de una metodología más pautada para su creación.

Por otro lado sería interesante desarrollar la plataforma de comunicación y participación de la que hemos hablado anteriormente, estudiando la forma de explicar la metodología, presentar los resultados, publicitar las intervenciones y los proyectos y dar pié a la participación ciudadana.

8.7. Para concluir

Resumiendo un poco las reflexiones hechas aquí podemos sacar algunas conclusiones generales.

La tesis ha llegado a algunas aportaciones nuevas, y el sistema de evaluación parece en su conjunto tener buenas posibilidades de aplicación con esfuerzo contenidos y resultados sugerentes.

Hay algunas debilidades del sistema, muchas de las cuales surgen de la necesidad de acotar el tema para permitir una mayor síntesis y una mayor claridad. Y del mismo origen es la opción de excluir del análisis el punto de vista de los turistas, por muy útil que sea.

Aún así, parece que, si declaradas desde el principio, las debilidades no comprometen la utilidad del sistema elaborado, que, como hemos visto, abre campos para muchas otras investigaciones pero puede ya en su configuración actual aplicarse a casos concretos ofreciendo resultados interesantes.

9. Bibliografía

Bibliografía sobre ciudad y planeamiento

E.R. ALEXANDER, *Approaches to planning: introducing current planning theories, concepts and issues*, Gordon & Breach Science, Milwaukee, 1986

G.J. ASHWORTH, J.E. TUNBRIDGE, *The tourist-historic city*, Belhaven Press, London, 1990

M. BATTY, "A chronicle of scientific planning. The anglo-american modeling experience" en *Journal of American Planning Association* 60, 1994

M. BELIL, "La ordenación de las áreas metropolitanas europeas", en A. Font, *Planeamiento Urbanístico*, Diputació de Barcelona Ed., Barcelona, 2003

C.S. BERTUGLIA, F.S.ROTA, L.STARICCO, *Pianificazione strategica e sostenibilità urbana*, Franco Angeli, Milano, 2004

M. BESIO, C. MONTI, *Dal cannocchiale alle stelle, strumenti per il nuovo piano*, Franco Angeli, Milano 1999

S. CAMPBELL, "Green cities, growing cities, just cities? Urban Planning and the contradictions of sustainable development" en S.Campbell y S.S. Fainstein, *Readings in Planning Theory*, Blackwell Publishing company, Oxford, 2003 II edition (I ed. 1996)

A. CECCHINI, "Usare le Tecnologie: Analisi e Simulazione", en F.INDOVINA, *Territorio. Innovazione. Economia. Pianificazione. Politiche. Vent'anni di ricerca Daest*, Daest, Venecia, 1999

H .COUCLELIS, "From Cellular Automata to Urban and Regional Models: New Tools for Model Development and Implementation" en E. Besussi e A. Cecchini, *Artificial Worlds and Urban Studies*, DAEST, Venezia, 1996

G. DEPLANO, "I sistemi informativi geografici per la pianificazione e gestione del territorio" en G.Maciocco, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano, 1996

F. FISHER, "Risk Assessment and Environmental Crisis: Towards an Integration of Science and Participation", en S.Campbell y S.S. Fainstein, *Readings in Planning Theory* , Blackwell Publishing company, Oxford, 2003 II edition (I ed. 1996)

A. FONT, *Planeamiento Urbanístico*, Diputació de Barcelona Ed., Barcelona, 2003

R. FOLCH (Coord.), *El territorio como sistema*, Diputació de Barcelona-Xarxa de Municipis, Barcelona, 2003

J. FRIEDMAN, "Towards a Non-Euclidian Mode of Planning" en S.Campbell y S.S. Fainstein, *Readings in Planning Theory* , Blackwell Publishing company, Oxford, 2003 II edition (I ed. 1996)

L.FUSCO GIRARD, B.FORTE, *Città sostenibile e sviluppo umano*, Franco Angeli, 2000, Milano

GENERALITAT DE CATALUNYA, *Estudi de criteris ambientals per a la redacció del planejament urbanístic*, Barcelona, Abril 2003

F. INDOVINA, "Nuove condizioni ed esigenze per il governo urbano", ponencia al Seminario internacional del AISRE *La città e le sue Scienze*, Perugia 1995

C.C. JAEGER, S. STOLL-KLEEMANN, A. de la VEGA-LEINERT, M. WELP, "Science-based stakeholder dialogues: Theories and tools", *Global Environmental Change*, No. 16, Elsevier Science, 2006

D.B. LEE, "Requiem of large-scale models" en *Journal of American Planning Association*, 1973

D.B. LEE, "Retrospective large-scale urban models" en *Journal of American Planning Association* 60, 1994

G. MACIOCCO, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano 1991

G. MACIOCCO, G. DEPLANO, G..MARCHI, *Etica e pianificazione spaziale*, Franco Angeli, Milano, 2000

G. MARTINOTTI, *Metropoli: la nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna, 1996

Z.MUXI, "La ciudad dual o el reto de la globalización sobre las ciudades" en *Ide@Sostenible*, 3-14, Marzo 2006

O.NELLO, "Against urban segregation and for social cohesion: catalan urban district act" en el Seminario *Periferie come Banlieus?*, Venezia, 30-31 Marzo 2006

P. RIGANTI, "Città, patrimonio culturale e valutazione delle trasformazioni urbane" en L. Fusco Girard, P. Nijkamp, *Energia, bellezza e partecipazione: la sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2004

S. RUEDA, *Barcelona ciutat mediterrània, compacta i complexa. Una visió de futur mes sostenible*, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2002

E. SCANDURRA, "L'apporto dei nuovi paradigmi scientifici alla sostenibilità urbana e territoriale" en G. Maciocco, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano 1991
A.H.Simon, *The Sciences of the Artificial*, MIT Press, Cambridge MA, 1969

C. SLOTBOOM, V. GIANNELLA, "Public participation and urban sustainability", *Land Use Policy*, Vol. 13, No. 3, Elsevier Science, Great Britain, 1996

M.A. TETI, *Sistemi Informativi Geografici*, Franco Angeli Ed, Milano, 2004

M. WEGENER, "Operational Urban Models", en *Journal of American Planning Association* 60, 1994

M. WEGENER, "Spatial models and GIS" en S. Fotheringham, M. Wegener, *Spatial Models and GIS*, Taylor and Francis, London, 2000

WEBS

"Declaración sobre las ciudades y otros asentamientos humanos en el nuevo milenio" en *Ciudades Para Un Futuro Más Sostenible*, consultado el día 8/12/2005 en <http://habitat.aq.upm.es/aghab/adecmil.html>

"Declaración Aalborg+10" en *Aalborg+10*, consultado el día 12/12/2005 en <http://www.aalborgplus19.dk>

"La partecipazione" en Arnaldo "Bibo" Cecchini, consultado el día 4/6/2006 en <http://bibo.lampnet.org/article/articleview/29/1/2/>

"Città sostenibile? Insostenibile per natura." en Arnaldo "Bibo" Cecchini, consultado el día 10/3/2006 en <http://bibo.lampnet.org/article/archive/4/>

“Carta de Aalborg” en *Diputación de Valencia - Medioambiente*, consultado el día 10/12/2005 en http://www.dva.gva.es/medioambiente/carta_de_aalborg.htm el

“Carta de Lisboa” en *Diputación de Valencia – Medioambiente*, consultado el día 10/12/2005 en http://www.dva.gva.es/medioambiente/carta_de_lisboa.htm

“Declaración de Hannover” en *Diputación de Valencia – Medioambiente*”, consultado el día 10/12/2005 en http://www.dva.gva.es/medioambiente/declara_hannover.htm

“Grupo de expertos sobre el Medio Ambiente Urbano, de la Comunidad Europea creado en 1991” en *Ministerio de vivienda de España/ Sostenibilidad* consultado el día 15/1/2006 en http://ec.europa.eu/environment/urban/expert_group_urban_env.htm

“Marco de actuación para el Desarrollo Urbano Sostenible en la Unión Europea” en *Ministerio de vivienda de España/ Sostenibilidad* consultado el día 15/1/2006 en http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/pdf/caud/caud_es.pdf

Bibliografía sobre turismo

S. ALBA RICO, "Turismo: la mirada caníbal", Archipiélago, n.68, Editorial Archipiélago., Madrid, Noviembre 2005

N. ANDREU, M. BLÀZQUEZ, CITTIB, I. MURRAY, J. M. GARAU, *El tercer boom: indicadores de sostenibilitat del turisme de les Illes Balears*, Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (CITTIB), Palma de Mallorca, 2002

R. ÁVILA BERCIAL, "Introducción al concepto de desarrollo turístico sustentable", en AAVV, *Turismo Sostenible*, IEPALA Ed., Madrid, 2002

R. ÁVILA BERCIAL, "La interpretación del Patrimonio", en AAVV, *Turismo Sostenible*, IEPALA Ed., Madrid, 2002

M. DE LA CALLE VAQUERO, *La ciudad histórica como destino turístico*, Ariel Turismo, Barcelona, 2002

G. CANDELA, P.FIGINI, *Economía del turismo*, McGraw-Hill, Milano 2003

M. DELGADO, "Ciudades de mentira", Archipiélago, n.68, Editorial Archipiélago., Madrid, Noviembre 2005

European Tourism Forum 2002, *Agenda 21 – Sustainability In The European Tourism Sector*, Brussels, 2002

A. FOSSATI, G.PANELLA, *Tourism and sustainable economic development*, Kluwer, London, 2000

A. GARCÍA CALVO, "¿Qué falta les hará a las pirámides de Egipto que vaya yo a verlas?", *Archipiélago*, n.68, Editorial Archipiélago., Madrid, Noviembre 2005

J. GLASSON, K. GODFREY, B. GOODEY, J. VAN DER BORG, H. ABSALOM, Towards visitor impact management: visitor impacts, carrying capacity and management. Reponses in Europe's historic towns and cities, Ashgate, Aldershot, 1997

D.HERRERO AMO, "Los impactos socioculturales, económicos y medioambientales del turismo", en AAVV, *Turismo Sostenible*, IEPALA Ed., Madrid, 2002

A. INIESTA ALONSO-SAÑUDO, "La aplicación del concepto de turismo sostenible a los Países Desarrollados", en AAVV, *Turismo Sostenible*, IEPALA Ed., Madrid, 2002

J.P. LOZATO-GIOTART, *Geografía del turismo*, Franco Angeli, Milano , 1999

G. LUCARNO, M. RIZZI, F. TIMPANI, *Turismo e Territorio: introduzione alle scienze del turismo*, Vita e Pensiero Ed., Milano, 2002

A.L. MARTÍN, "Hacia un turismo sostenible", *Fuentes* 120, UNESCO, Barcelona, Febrero 2000

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE - DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL, *Sistema español de indicadores ambientales de turismo*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2003

F. PARRA, "Los últimos reductos del despilfarro y el futuro de la humanidad", *Archipiélago*, n.68, Editorial Archipiélago, Madrid, Noviembre 2005

G. PRIESTLEY, J.C. LLURDÉS I COIT, *Estratègia y gestión del turismo en el municipio*, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona 2007

X.M. SANTOS SOLLA, M. J.PIÑEIRO MANTIÑÁN, R. C. L. GONZÁLEZ, *Desarrollo turístico sostenible en ciudades históricas*, Centro de Estudios Turísticos de la Universidade de Santiago de Compostela Ed., Ayuntamiento de Lugo, Lugo, 2005

P.DE SALVO, *Il processo di formazione della politica turistica*, Franco Angeli, Milano, 2003

M. A. TROITIÑO VINUESA, "Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas" en *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, N° 47, 1998, pg. 211-228

WTO, *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations - A Guidebook*, WTO, Madrid, 2004

WTO, *Tourism's potential as a sustainable development strategy*, WTO, Madrid, 2005

WEBS

"Código Ético Mundial para el Turismo" (1999), en *Organización Mundial del turismo* consultado el día 2/5/2006 en

http://www.world-tourism.org/code_ethics/pdf/languages/Codigo%20Etico%20Espl.pdf#search=%22codigo%20etico%20mundial%20turismo%22

P. LOBO MONTERO, "Turismo y ciudades históricas en los documentos de Organizaciones internacionales" en *Junta de Andalucía*, consultado el día 10/7/2006 en <http://www.iaph.junta-andalucia.es/Dossiers/art10dossier11.htm>

Bibliografía sobre sostenibilidad

J. ANTEQUERA, E. GONZALES y L. RÍOS, “Sostenibilidad y desarrollo sostenible: un modelo por construir” en revista *¿SOSTENIBLE?*, nº 7, Terrassa, Mayo 2005

R. FOLCH, “Les implicacions de la Sostenibilitat, en revista *¿SOSTENIBLE?*, nº 7, Terrassa, Mayo 2005

L. FUSCO GIRARD, P. NIJKAMP, *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Franco Angeli Ed., Milano, 2000

L. FUSCO GIRARD, P. NIJKAMP, *Energia, bellezza e partecipazione: la sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2004

L.M. JIMÉNEZ HERRERO, *Desarrollo sostenible*, Pirámide, Madrid, 2000

J. MARTINEZ ALIER, G. MUNDA, J.o. O'NEIL, “Weak comparability of Values as a foundation for Ecological Economics”, *Ecological Economics*, Vol. 26, No 3, Elsevier Science, 1998

M. NAVARRETE, *Propuesta indicadores de gestión de políticas ambientales para megaciudades casos de estudio: Bogota, Madrid, México y Sao Paulo*, Proyecto de tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2005

M. R. PARTIDÁRIO, “La valutazione di strategie per uno sviluppo urbano e ambientale sostenibile”, en L. Fusco Girard, P. Nijkamp, *Energia, bellezza e partecipazione: la sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2004

E. PINO, Análisis de indicadores de sostenibilidad ambiental y urbana en la agendas 21 local y eco auditorias municipales. El caso de las regiones urbanas europeas., Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2001

L. RIOS, M.ORTIZ, X ÁLVAREZ, *Debates on sustainable Development: towards a holistic view of reality*, Environment, Development and Sustainability, The Netherlands

S. STAGL, "Il ruolo della valutazione multicriterio partecipata nella pianificazione energetica", en L. Fusco Girard, P. Nijkamp, *Energia, bellezza e partecipazione: la sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano 2004

WEBS

"Agenda XXI" en *Comune di Alghero* consultado el día 20/7/2006 en http://www.comune.alghero.ss.it/progetti_programmi/agenda_locale/forum.htm

G. BRUNDTLAND, *Our Common Future*, 1987, consultado el día 5/12/2005 en http://www.are.admin.ch/are/en/nachhalting/international_uno/unterseite02330

Bibliografía sobre teorías de referencia

Z. BAUMAN, *Fiducia e paura nella città*, Bruno Mondadori, Milano, 2005

C.S. BERTUGLIA, L.STARICCO, *Complessità, autoorganizzazione, città*, Franco Angeli, Milano, 2000

S.O. FUNTOWICZ, J.R. RAVETZ, *La ciencia posnormal*, Icaria, Barcelona, 2000

G. HIRSCH HADORNA, D. BRADLEYB, C. POHLC, S. RISTD, U. WIESMANND,
“Implications of transdisciplinarity for sustainability research”, *Ecological Economics*, No. XX, Elsevier Science, 2006

K. MAYUMI, M. GIAMPIETRO, “The epistemological challenge of self-modifying systems: Governance and sustainability in the post-normal science era”, *Ecological Economics*, No.57, Elsevier Science, 2006

M.E.J. NEWMAN, “The Structure and Function of Complex Networks”, *Siam Review*, Vol.45 - n.2, Society for Industrial and Applied Mathematics, 2003

P.C. PALERMO, “Problemi epistemologici e relazioni interdisciplinari dell'urbanistica: interpretazioni e prospettive”, en G. Maciocco, *La città in ombra*, Franco Angeli, Milano 1991