

La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico

Sustainable urban mobility and its impact on tourism development

Heriberto Suárez Falcón^{1,2}, Domingo Verano Tacoronte³ y Arminda García Santana⁴

Fecha de recepción: 11 de mayo de 2015

Aceptación: 25 de mayo de 2016

Recibido versión final: 25 de mayo de 2016

Resumen

La actividad turística ha experimentado un auge en las últimas décadas, presentando unas cifras que crecen de forma exponencial. En este sentido, puede considerarse una de las principales actividades económicas, básicamente por su capacidad de generar riqueza. Entre las tipologías más importantes del turismo, y probablemente la menos estudiada, se encuentra el turismo de ciudad o turismo urbano. Las ciudades concentran la actividad económica, política y social. Como resultado, han sido dotadas de espacios lúdicos que constituyen un patrimonio único.

El desarrollo de políticas de movilidad sostenible puede promover la accesibilidad y el desplazamiento sencillo del turista mientras descubre los principales atractivos de la ciudad.

Por ello es esencial la participación de la Administración Pública, convirtiéndose los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en el instrumento de planificación clave que integra los esfuerzos en esta dirección.

En este trabajo se han analizado los PMUS de ocho ciudades españolas y latinoamericanas para verificar el grado de aplicación de medidas de movilidad sostenible importantes en el apoyo de la actividad turística urbana. Una de las principales conclusiones es que, aunque se aplican diferentes medidas para fomentar

1. Profesor Contratado doctor. Email: heriberto.suarez@ulpgc.es

2. Enviar correspondencia a Heriberto Suárez Falcón, Facultad de Economía, Empresa y Turismo, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Campus Universitario de Tafira s/n C.P. 35017 Las Palmas de Gran Canaria (España) Email: heriberto.suarez@ulpgc.es. Tel: +34928458165.

3. Profesor colaborador. Email: arminda.garcia@ulpgc.es

4. Profesor Contratado doctor. Email: domingo.verano@ulpgc.es

la movilidad sostenible, falta una referencia explícita al apoyo a la actividad turística en los planes consultados.

Palabras clave

Turismo urbano, transporte urbano, sostenibilidad, movilidad.

Abstract

Tourism related activities has experienced a considerable boom in recent decades, presenting exponentially-growing figures and no signal of stopping. In this sense, it can be considered one of the main economic activities, mainly for its ability to generate wealth. Among the most important types of tourism, and probably the least studied, is the city tourism, also called urban tourism. Cities concentrate human activity and have become economic, political and social centers. Consequently, they have been equipped with recreational spaces that constitute a unique heritage.

Transportation and communications play a critical role in the access and enjoyment of these spaces. The development of sustainable mobility policies may promote accessibility and easy commuting of tourists while discover the main attractions of city. That is why the participation of the Public Administration is essential, becoming Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) in the key tool to integrate all the efforts in this direction.

In this work, the SUMP of eight Spanish and Latin American cities have been analyzed to verify the extent of implementation of actions of sustainable mobility. The criteria to select these actions is their importance for the development of urban tourism. One of the main conclusions is that, although different sustainable mobility-oriented actions are implemented, there is an absence of an explicit reference to their support to tourism activities.

Keywords

Urban tourism, urban transport, sustainability, mobility.

Introducción

El turismo tiene efectos en la economía, en el entorno natural y en las zonas edificadas, en la población local de los lugares visitados y en los visitantes propiamente dichos. La actividad turística ha experimentado un gran auge en las últimas décadas. En este sentido, su capacidad de generar riqueza la ha convertido en una de las principales actividades económicas.

No obstante, el crecimiento sin control y la sobreexplotación puede suponer un serio deterioro

para un destino turístico. Por ello, junto con el desarrollo de la actividad turística se produce un aumento de la concienciación sobre la sostenibilidad de dicha actividad.

Una de las tipologías más importantes, y probablemente de las más olvidadas por parte de los investigadores, es el turismo urbano o turismo de las ciudades. Las ciudades concentran la mayor parte de la población mundial, aglutinándose allí la actividad humana y, por tanto, los centros neurálgicos donde se

definen la economía, la política, las comunicaciones, etc. Según el estudio de UrbanTUR 2012 (Exceltur, 2014), en la actualidad, más de la mitad de la población mundial vive en núcleos urbanos, superando ya el 75% en los países desarrollados, que se espera llegue al 86% en el año 2050, según las últimas estimaciones realizadas por Naciones Unidas (2014).

Además, y con el objetivo de proveer de espacios lúdicos a sus habitantes, las ciudades han aglutinado con el tiempo un gran patrimonio que las hace únicas en su entorno.

A nivel turístico y por su propia naturaleza, el desarrollo de políticas sostenibles que favorezcan la accesibilidad a través de diversos medios de transporte y la apuesta decidida por un sistema de movilidad que fomente los desplazamientos intraurbanos, forman parte del decálogo de la competitividad turística de los destinos urbanos (Exceltur, 2014) y por lo tanto, el transporte, y sobre todo el transporte público, se alza como un factor clave para reforzar dicha competitividad.

A este respecto, no debemos olvidar que el turismo se aprovecha de dos factores esenciales, como son el tiempo y el paisaje, siendo la movilidad el elemento que los conecta. Cuando una persona decide moverse, no necesariamente es sólo para ir de un lugar a otro: es probable que también se desee hacer un uso diferente del tiempo, vinculándolo al placer de conducir un vehículo, caminar, andar en bici, etc. Y es este placer el que utilizan muchas empresas turísticas como valor para descubrir la ciudad. El itinerario recorrido es un valor que también forma parte del placer de hacer turismo.

También es cierto que el uso intensivo de determinados espacios considerados turísticos en la ciudad, incrementan los problemas de movilidad entre turistas y residentes. A título de ejemplo podemos citar la aparición de rutas turísticas relacionadas con el consumo masivo de alcohol o los alrededores de importantes monumentos donde la congestión afecta de manera singular y se necesita permanentemente la intervención de las autoridades públicas para ordenar el uso de esos espacios.

El turismo urbano precisa de un estudio en profundidad como factor esencial en la planificación urbana, planificación que debe abarcar tanto a la propia ciudad como al país o la región donde dicha ciudad se sitúe. No obstante, tal como indica André (1999:12) “el turismo urbano no sólo no se ha estudiado a fondo sino que apenas se ha reconocido su existencia y relevancia. Los estudiosos de la ciudad han olvidado el análisis del turismo, mientras que la ciencia del turismo también parece haber olvidado a la ciudad”.

Con el objeto de analizar estos y otros aspectos relacionados con la movilidad urbana sostenible y el turismo urbano, el presente trabajo se estructura en seis apartados. Después de esta introducción, en el segundo apartado se contextualizará la modalidad de turismo urbano analizando, además de sus características principales y los factores que lo definen, las diferentes formas de acometer su medición e investigación. En el tercer apartado abordaremos el concepto y la importancia de la movilidad urbana sostenible, como vehículo para garantizar una mejor calidad de vida para los residentes y, al mismo tiempo, reforzar la competitividad de las ciudades como destino turístico. En el apartado cuarto, analizaremos los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) como instrumento para alcanzar, de manera conjunta, los objetivos de movilidad y turismo mencionados anteriormente. En este sentido, estudiaremos las medidas contenidas en los PMUS de algunas de las ciudades turísticas españolas más competitivas, incluyéndose en el estudio los Planes Maestros de Movilidad de dos capitales Latinoamericanas (Quito y Ecuador), ciudades que se caracterizan por su esfuerzo en la adopción de medidas de movilidad de carácter sostenible. Finalmente, presentaremos las principales conclusiones y las referencias bibliográficas.

El turismo urbano. Características

El turismo urbano aparece en el mismo momento en que aparecen las ciudades, ya sea como destino final de un viaje o como etapa intermedia en busca de otros destinos. Podemos afirmar entonces que el

turismo urbano es una de las primeras formas de turismo que existe.

Tal como reconocen Rausell y Marco (2005: 4), el déficit de información existente en torno al turismo urbano conlleva la falta de reconocimiento explícito del mismo. Es más, en ocasiones, diversos segmentos del turismo urbano como el de ferias, congresos o negocios se ignoran ya que es habitual confundir turismo con vacaciones u ocio y ello favorece el que se reste importancia al fenómeno turístico de las ciudades.

En este sentido, también señala André (1999:12) que la multifuncionalidad de la ciudad, que en principio puede parecer una ventaja, se vuelve en contra ya que “la diversidad de funciones que ejerce la ciudad en el territorio y en la sociedad en general provoca que se olvide una faceta como el turismo, el cual en muchas ocasiones es imperceptible. Así, está claro que una pista de esquí tiene una finalidad lúdica y turística. Pero no está tan claro que la ciudad sea un centro de atracción turístico, pues dicha actividad se diluye entre muchas otras”.

Page (1995) menciona un teórico círculo vicioso por el cual la falta de percepción sobre el turismo urbano incide en la falta de interés al respecto, y en consecuencia, en una falta de recopilación de información, que a su vez aleja al investigador de su campo de trabajo.

Con respecto al turismo de ciudad, tal como señala Law (1993), éste no es un fenómeno nuevo, ya que muchas ciudades llevan años beneficiándose del mismo y quizás no es nuevo el fenómeno sino la percepción y el planteamiento del mismo.

En este sentido, no se comienza a reactivar y potenciar hasta el momento en que las autoridades políticas empiezan a tomar conciencia de su importancia.

Esta preocupación por el turismo urbano puede justificarse, según André (1999: 29), al menos por las siguientes tres razones:

- Como medio para aumentar los beneficios (bienestar, regeneración de la ciudad, luchas

contra el desempleo, etc.) evitando situaciones de degradación medioambiental a las cuales puede conducir un turismo mal enfocado.

- Como medio para aumentar la calidad de vida de los ciudadanos, tanto desde un punto de vista económico como lúdico-cultural.
- Como herramienta de crecimiento de la propia ciudad, de la región y del país en el que se integra.

Uno de los factores a tener en cuenta en el crecimiento de este tipo de turismo son las denominadas conductas “vivenciales”, es decir, la visita a amigos y familiares.

Otra cuestión que ha podido apoyar a su crecimiento ha sido el fraccionamiento de las vacaciones, una práctica cada vez más habitual entre los trabajadores, sustituyéndose las vacaciones concentradas en un solo periodo por periodos de descansos más cortos y repartidos a lo largo del año.

En consecuencia, y tal como señala André (1999), es esencial conocer este fenómeno cuya importancia viene dada, entre otras, por las siguientes cuestiones:

- No se debe caer en el error de la promoción de un turismo de masas, haciéndolo insostenible, tal como ha ocurrido en otros ámbitos.
- Las ciudades se enfrentan a una dura competencia entre ellas, favorecida especialmente por la mejora en las comunicaciones y el acceso a la información, buscándose clientela que probablemente no sea óptima a largo plazo.
- El turismo ha llegado a congestionar algunas ciudades, lo que ha conllevado a una escalada al alza de los precios, desplazando con ello a los residentes habituales.
- El turismo de ciudad ha venido dado principalmente por el turismo de negocios, congresos, ferias o cualquiera otro de índole profesional. No obstante, no debemos obviar el turismo de ocio que también se desarrolla en la ciudad.

Una vez analizada la importancia del turismo urbano, trataremos de señalar, siguiendo a André (1999), los rasgos básicos de esta modalidad:

- Mayoritariamente, se trata de un turismo de calidad.
- La principal motivación suelen ser los negocios, seguida de motivos personales diversos.
- Suelen ser estancias de corta duración y de estacionalidad menos pronunciada.
- Hay un fuerte componente de turismo de día (no entra en las estadísticas si se computa por alojamientos).
- Una parte muy importante de los recursos son obras humanas, con un importante componente socio-cultural.
- Se pueden encontrar productos turísticos de diversas características, debido a la constante diversificación de la oferta.
- El nivel de gasto por día es más elevado que en otros tipos de turismo.
- Es esencial la existencia de una buena coordinación entre los sectores público y privado.
- Supone una gran revalorización de la ciudad.

No obstante, en el turismo urbano es difícil mantener un grado elevado de fidelidad debido a la gran oferta existente y a la creciente competencia entre ciudades para atraer visitantes.

Factores que definen el turismo urbano

Siguiendo a Van den Berg et al (1995) los factores o elementos que definen al turismo urbano pueden ser clasificados en varios tipos:

- Producto primario: constituye la razón original para visitar la ciudad (clima, situación, historia, etc.)
- Producto complementario: no atrae a los visitantes pero permite el desarrollo del turismo y colabora en el atractivo del producto global, por ejemplo, hoteles y restaurantes.
- Imagen: Puede determinar el que se elija o no un

determinado destino o bien, que se recomiende a sus conocidos (aspecto, estabilidad política, etc.).⁵ Para que una imagen sea efectiva debe ser válida, creíble, sencilla, atractiva y distintiva.

- Accesibilidad interna, que incluye el traslado dentro de la ciudad hasta los puntos de atracción, deteniéndose en aspectos tales como el coste o las colas de acceso.
- Accesibilidad externa: recoge la conexión de la ciudad con el resto de puntos, ya sea en transporte público o privado.

A continuación (Tabla 1) se detallan los elementos del turismo urbano siguiendo el esquema propuesto por Law (1992):

Una cuestión a subrayar está relacionada con los equipamientos de nueva creación en las ciudades, previniendo del riesgo que puede originar que, en el afán de aumentar la diversidad del producto ofertado, se puedan generar ciudades clónicas, con las mismas atracciones e incentivos. En este sentido, cada ciudad debe buscar aquellos aspectos que la diferencian del resto.

La medición e investigación del turismo

Para la medición del turismo urbano, la mayor parte de los autores se han decantado por el enfoque de demanda, es decir, es el turista el que genera el turismo, consumiendo o realizando actos de demanda, aunque sea de bienes libres (paisajes, sol, aire puro, etc.).

En este sentido, a menudo tampoco se es consciente de realizar un turismo urbano, se percibe más como un turismo cultural, negocios, visitas a amigos y conocidos, etc. En cambio, en otros entornos como el campo o la playa, es mucho más fácil de identificar.

Si atendemos a la definición de turismo de la OMT (Media.unwto.org, 2016), cualquier

5. Según Kotler, Haider y Rein (1994): 137) la imagen de una localidad puede definirse como "la suma de creencias, ideas e impresiones que una persona tiene de ella. Las imágenes representan la simplificación de un gran número de asociaciones y trozos de información conectados con la localidad. Son un producto de la mente que trata de procesar y esencializar enormes cantidades de información sobre un lugar".

Tabla 1. Elementos del turismo urbano

Elementos primarios	
Instalaciones por actividad	Factores de ocio, tiempo libre y descanso
Instalaciones culturales Teatros Salas de conciertos Cines Exposiciones Museos y galerías de arte	Características físicas Calles históricas Edificios de interés Monumentos y estatuas antiguas Edificios religiosos Parques y zonas verdes Canales, ríos, aguas Puertos
Instalaciones deportivas Cubiertas y descubiertas	Rasgos culturales Vida de la zona Idioma Costumbres y vestidos típicos Folklore Clima amigable Seguridad
Instalaciones de recreo Casinos Bingos Night clubs Acontecimientos organizados Fiestas	
Elementos secundarios	
Hoteles y restauración Instalaciones comerciales Mercados	
Elementos adicionales	
Accesibilidad y facilidades de aparcamiento Otras instalaciones para los turistas Oficinas de información, guías, etc.	

Fuente: Law, 1992

actividad se puede convertir en turística siempre que sea consumida por un no residente. Por consiguiente, también es muy difícil la delimitación del turismo desde el lado de la oferta, si bien nadie duda de que existen diversos sectores que van dirigidos especialmente al turismo, como determinadas empresas de transporte de viajeros o los establecimientos hoteleros. Otros sectores como los espectáculos o la restauración pueden ir dirigidos tanto a turistas como a residentes.

Otra posible medida de este tipo de turismo es el número de pernoctaciones. Sin embargo, la diversidad de modos de alojamiento, que van desde

hoteles a viviendas de familiares o amigos, pasando por establecimientos no reglados, hace que esta variable tampoco sea del todo fiable.

Todo ello ha inducido a que se recurra a la observación directa, a través de encuestas. No obstante, debemos tener presente que no existe un método que pueda considerarse altamente fiable y ninguno de ellos está exento de problemas. Ahora bien, también podemos inducir que un creciente aumento de plazas de alojamiento en las ciudades evidencia un auge del turismo.

En cualquier caso, debemos tener presente que su estudio debemos abordarlo desde un

enfoque multidisciplinar, disciplinas que en ningún caso se pueden considerar excluyentes sino que, por el contrario, debemos entender que son complementarias y necesarias.

El ciclo de vida de las localidades turísticas

Al igual que ocurre con cualquier producto, el turismo de ciudad también está sometido a un ciclo evolutivo. Butler (1980) expuso que este tipo de turismo pasa por seis periodos (ver figura 1) que se pueden agrupar en cuatro etapas:

- Primera etapa: el descubrimiento.
Un pequeño número de turistas comienza a interesarse y a desplazarse a un determinado sitio. Paralelamente, las autoridades locales comienzan a tomar conciencia de la importancia del turismo como fenómeno para potenciar los núcleos urbanos.
- Segunda etapa: el control local.
Las autoridades locales comienzan a proveer a las ciudades de equipamientos adecuados y lanzan campañas de publicidad y promoción.

- Tercera etapa: la internacionalización.
El turismo ya ha adquirido la suficiente importancia como para prestarle atención, surgiendo una fuerte intervención por parte de los sectores público y privado. En esta etapa se pueden diferenciar a su vez tres periodos: desarrollo, consolidación y estancamiento.
- Cuarta etapa: el estancamiento, el rejuvenecimiento o el declive.
No corresponden a tres periodos sucesivos sino que se plantean diferentes caminos por donde podría seguir la evolución del turismo.

Es incuestionable que el turismo urbano requiere de una promoción continua, debiéndose realizar permanentemente estudios de evaluación, predicción, medida de impactos, etc. que posibiliten la aplicación de estrategias óptimas de desarrollo y potenciación del mismo, contando, en todo momento, con la colaboración de todos los agentes implicados, ya sean del sector público o del sector privado.

Como se verá en el siguiente apartado, el transporte urbano sostenible es una de las piedras

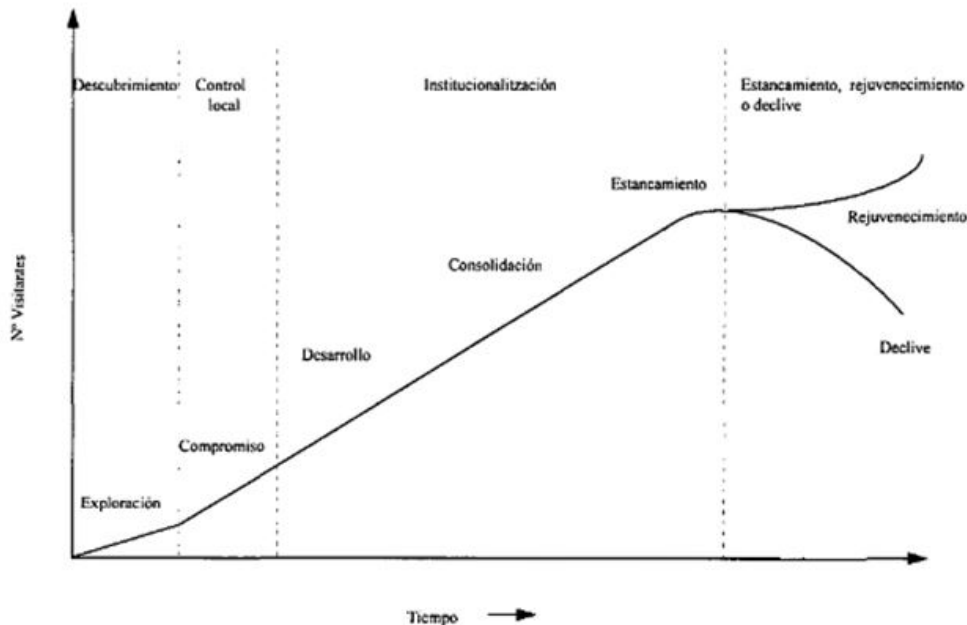


Figura 1. Ciclos del turismo. Fuente Butler (1980)

angulares de las estrategias de desarrollo y apoyo al turismo urbano.

La movilidad urbana sostenible

En la actualidad, el transporte urbano ocupa un papel esencial en la vertebración económica y social de las ciudades y núcleos poblacionales (Balboa et al, 2014 y 2015; Carrasco-Díaz, 2015). Desde esta perspectiva adquiere una especial relevancia la ordenación de modelos que articulen un marco que garantice la fluidez y economicidad de los desplazamientos de sus habitantes.

La demanda social de movilidad es creciente debido a la creciente dispersión urbana. Así pues, la importancia de la movilidad urbana se pone de manifiesto desde múltiples perspectivas, que abarcan desde la sostenibilidad medioambiental hasta la competitividad de una ciudad, pasando por la transformación productiva y las nuevas formas de organización del trabajo (García-Palomares, 2008).

Además, indicadores como la calidad del transporte público urbano (TPU) conforman la categoría “capital físico” del índice de competitividad global de una ciudad, entendida ésta como la capacidad de la misma para atraer capital, negocios, talento y visitantes.

Entre los elementos que definían el turismo urbano hemos citado la accesibilidad interna. En este factor adquiere singular preeminencia la congestión. Un elevado nivel de congestión repercute obviamente en una mala imagen y en una accesibilidad deficiente a los puntos de interés. Deben llevarse a cabo estudios de previsión de la demanda, a la vez que se diversifica la oferta de transporte, intentando así mismo proporcionar una desconcentración geográfica de los puntos de interés.

Muchos espacios urbanos conservan su papel de centros de atracción de viajes por distintos motivos, pero cuentan con un viario que surgió en una época en la que los movimientos internos en las

ciudades eran peatonales. Puig (1994) apunta que recientemente ha crecido la preocupación ante la progresiva degradación de los espacios públicos en la ciudad. Esta degradación viene producida por el uso indiscriminado del automóvil privado, y la cada día más precaria situación de unos peatones sin una calidad ambiental que les permita disfrutar de su ciudad.

Esto requiere una decidida intervención de la Administración Pública en ambas direcciones. En este sentido, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se han convertido en una de las vías de canalización de esta intervención, si bien adolecen de medidas relativas a la financiación del TPU.

En la movilidad urbana es indiscutible la ineficiencia del vehículo privado como modo de transporte, pudiéndose señalar diferentes motivos que justifican esta afirmación, entre los que caben destacar el bajo índice de ocupación, un bajo grado de utilización y un elevado consumo energético, con las consecuencias medioambientales que esto conlleva.

También es cierto que factores psicológicos o sociológicos inciden en la elección del modo de transporte, y se dejan en un segundo plano los aspectos económicos.

Para racionalizar el uso del vehículo propio, la Federación Española de Municipios y Provincias (2009) indica que sería precisa una restricción del tráfico en las calles, que debería realizarse por medio de una redistribución del viario disponible, dedicando menos espacio al automóvil y más al resto de modos. Estas medidas, acompañadas de otras, como el teletrabajo (Verano-Tacoronte et al., 2014) que permitiesen conseguir una mejor imagen de la ciudad, desencadenarían un proceso que conduciría al empleo de modos no motorizados en mayor proporción.

Pero, ¿no se resolvería todo con más carreteras? Se ha demostrado que nuevas carreteras generan más tráfico (e.g. SACTRA⁶, 1994), denominándosele

6. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment. Reino Unido.

a este efecto “tráfico inducido” (Currie y Delbos; 2010; Galindo et al., 2005; Hills, 1996). La creencia de que nuevas carreteras solventarían los problemas de congestión y reconducirían el tráfico existente hacia nuevos espacios viarios ha sido desechada por estos estudios, al demostrarse la existencia de un círculo vicioso consistente en el aumento del uso de vehículo privado cuando los usuarios observan que la circulación es más fluida. Para restringir el uso del vehículo privado, se proponen medidas como el cobro de peajes, impuestos, aranceles, etc.

En el ámbito europeo se está impulsando al TPU como transporte sostenible e instrumento para contribuir a la mejora de la calidad del aire en las ciudades, a la reducción del consumo energético y a la utilización del suelo, así mismo se utiliza como indicador de la competitividad urbana, de la sostenibilidad de las ciudades o de la competitividad turística de destinos urbanos.

La utilización del transporte público, además de incidir en la disminución de la congestión, influye en las necesidades de espacio para estacionamiento, restando también esta ocupación de suelo público posibilidades a la vida ciudadana.

En cualquier caso, las medidas que demanda el transporte urbano sostenible tienen que estar apoyadas por los grupos de interés local. Es evidente que el transporte afecta directamente a la población, y en consecuencia, ésta está dispuesta a aportar propuestas que vayan encaminadas a mejorar el servicio y reducir la contaminación atmosférica. Sería muy importante centrar el debate a nivel de políticas específicas, que no se circunscriban a la promoción del transporte público frente al privado, sino que se vaya más allá y se presenten propuestas específicas que se dirijan a mejorar la movilidad en la urbe.

Por tanto, se requiere un gran esfuerzo en el ámbito político, en el tecnológico, en el social y en el administrativo para diseñar políticas y programas que permitan generar los cambios necesarios, tanto en materia de organización y dirección de las organizaciones que prestan el servicio de TPU, como en el uso de las plataformas de apoyo tecnológico

disponibles para garantizar y facilitar el control de la gestión de las operadoras y de la prestación del servicio.

Entre las medidas más urgentes y prioritarias a desarrollar cabe señalar el establecimiento de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), proponiendo como objetivo esencial el cambio en la distribución de los modos de transporte, con una mayor participación de los más eficientes, como el TPU, y una reducción progresiva del uso del vehículo privado.

Políticas de movilidad y turismo: análisis exploratorio de las medidas recogidas en los PMUS

Los PMUS han de asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad y, al mismo tiempo, favorecer la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico. Tal como recoge el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE, 2003: 49), dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España, “un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos”. Paralelamente, el desarrollo de los PMUS permitirá a las ciudades analizar los medios e infraestructuras actuales y proponer medidas de mejora que se traduzcan en un incremento de la competitividad urbana.

Atendiendo al tema que nos ocupa, la combinación de la movilidad sostenible en la ciudad con el turismo competitivo es una cuestión esencial, ya que un planteamiento adecuado facilitará la mejora ambiental además de la ventaja económica, ya que el sector turístico es muy sensible a las condiciones del entorno y ello afecta a la percepción y satisfacción del visitante.

Para el desarrollo de este trabajo, hemos consultado los PMUS de algunas de las principales ciudades españolas consideradas más competitivas en relación al turismo urbano según el informe UrbanTUR 2012 (Exceltur, 2014)⁷. En dicho informe se incluye un ranking de las 20 ciudades españolas más exitosas desde el punto de vista turístico. Para realizar este ranking se han considerado aspectos como la accesibilidad y movilidad, capacidad de atracción de la oferta turística y condicionantes competitivos del entorno urbano, entre otros. Las ciudades españolas incluidas en el presente estudio ocupan los primeros puestos de dicha clasificación, a excepción de Las Palmas de Gran Canaria. La inclusión de esta ciudad, que originalmente no fue considerada en el ranking, se debe tanto a su importancia turística como a su tamaño poblacional dentro del ámbito español.

Además de las ciudades citadas, hemos estudiado los Planes Maestros de Movilidad de dos capitales Latinoamericanas (Quito, en Ecuador y Bogotá, en Colombia), ciudades que se caracterizan por su esfuerzo en la adopción de medidas de movilidad de carácter sostenible.

En la tabla 2 se presentan los datos poblacionales y de número de turistas recibidos por las ciudades incluidas en este trabajo. Cabe resaltar la dificultad en la obtención de las cifras relativas al número de turistas, por un lado por la inexistencia de una base de datos común que recoja con un criterio homogéneo el número de visitantes. Además, no existen datos actualizados para todas las ciudades analizadas.

Tras el análisis de los PMUS de las diferentes ciudades, hemos observado la coincidencia en relación con algunas de las medidas vinculadas, de

Tabla 2. Datos poblacionales y turísticos de las ciudades analizadas

Ciudad	Población a 31/12/2014 (Instituto Nacional de Estadística, 2015)	Nº turistas	Fuente
Madrid	3.141.991	9.422.233	FRONTUR (2014)
Valencia	786.189	1.867.677	Ayuntamiento de Valencia (2015)
Sevilla	693.878	2.307.018	Observatorio de Turismo de Sevilla (2015)
San Sebastián	186.095	1.165.489	Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián (2015)
Málaga	569.130	1.037.567	Instituto Andaluz de Estadística (2014)
Las Palmas de Gran Canaria	379.766	3.580.317*	Cabildo de Gran Canaria (2014)
Quito	2.239.191**	757.582***	Portal turístico de Quito (2015)
Bogotá	7.776.845	9.141.734	Observatorio de turismo de la Alcaldía de Bogotá (2014)

* Datos referidos a la isla de Gran Canaria; ** Datos correspondientes a 2010 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de Ecuador; *** Datos previstos para 2015. Fuente: Elaboración propia.

7. Nos parece oportuno destacar que la ciudad de Barcelona también se encuentra en este grupo de destinos urbanos competitivos, pero en el momento de la realización de este trabajo, el PMUS de esta ciudad no se encontraba disponible en formato digital.

manera directa o indirecta, con la competitividad turística de las mismas, siendo su objetivo garantizar una adecuada sostenibilidad ambiental así como la cohesión y sostenibilidad social, evitando la fractura entre visitantes y residentes.

Para la selección de estas medidas nos hemos basado en los pilares propuestos en el Informe UrbanTUR 2012 (Exceltur, 2014), anteriormente mencionado. Concretamente, en los pilares 3 y 4 de dicho informe que hacen referencia a los condicionantes competitivos del entorno urbano y de la vida local y a la accesibilidad y movilidad respectivamente. Así, respecto al primero de ellos, se ha tomado como referencia las medidas incluidas en los PMUS que favorecen la calidad del medioambiente urbano, la seguridad ciudadana, el atractivo del estilo de vida percibido por los turistas y el atractivo de los espacios públicos. En cuanto al segundo, se han considerado aspectos como la apuesta por la movilidad turística, la vocación turística de la red de transporte público y el apoyo de la bicicleta como atractivo y sistema sostenible de movilidad turística.

Así podemos realizar la siguiente clasificación:

1. Fomento de la movilidad peatonal

La medida engloba todas las actuaciones encaminadas a la promoción y mejora de los itinerarios peatonales, fomentando la movilidad sostenible en la ciudad así como su valor turístico, a través de:

1.1. Creación de una red de itinerarios peatonales que debe garantizar la conectividad.

1.2. Mejoras en la seguridad vial del peatón, reduciendo los accidentes por atropello.

1.3. Incremento del número de vías de prioridad peatonal de diferentes tipologías (calles peatonales, zonas 30, etc.).

1.4. Mejoras en la accesibilidad, suprimiendo las barreras arquitectónicas, garantizando las condiciones básicas de accesibilidad a las personas con movilidad reducida.

1.5. Creación de redes de paseos temáticos señalizados, distribuidos en circuitos con rutas adaptadas a diferentes grupos de población.

1.6. Favorecer la continuidad peatonal ajustando los ciclos semafóricos para potenciar la movilidad a pie.

2. Fomento del transporte público colectivo

Constituye uno de los elementos más importantes que configuran el sistema de movilidad, especialmente en ciudades en crecimiento y en aquellas con una gran descentralización de sus núcleos de actividad, siendo prioritaria su promoción y optimización para incidir en la sostenibilidad del conjunto, mediante:

2.1. Creación de cinturones de transporte público, para mejorar la conectividad entre los distintos municipios y barrios perimetrales de las ciudades (a través de creación o mejoras en la oferta y calidad de líneas de metro, ferrocarril, autobuses, tranvías, etc.).

2.2. Mejora de las condiciones de intermodalidad, mediante de la integración de todos los modos de transporte, en condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad óptimas, a través de intercambiadores, áreas intermodales y puntos de intercambio. Esto permitiría, en algunos casos, que los automovilistas procedentes de la periferia estacionen sus vehículos en las afueras de las ciudades y utilicen el servicio de transporte público para acceder a las zonas más céntricas.

2.3. Refuerzo y mejora de las relaciones transversales entre las diferentes tipologías de transporte público, implantando tarjetas integradas de transporte público.

2.4. Establecimiento de vías con preferencia para el autobús, mediante carriles bus y carriles bus protegidos (con separador).

2.5. Transformación de un carril de circulación convencional en BUS-VAO, del que se puedan beneficiar tanto el transporte público como los vehículos de alta ocupación. Esta medida tiene la ventaja de ser flexible, ya que este carril se podría emplear como bus-VAO en horas punta y como un carril normal el resto del día.

2.6. Establecimiento de medidas de priorización semafórica, de forma que en las intersecciones con poco tráfico se dará la máxima prioridad al autobús, mientras en aquellas con un mayor número de

vehículos se requerirá la existencia de carril-bus para evitar que éstas se vean colapsadas.

2.7. Mejora de la información al usuario, para conseguir la accesibilidad total del transporte público y mejorar la calidad del servicio ofrecida al viajero, aspecto clave para aumentar la demanda de los modos públicos (con paneles informativos en las paradas sobre tiempos de espera y otra información de interés para el cliente, sistemas de información acústica para personas con dificultad visual, etc.).

3. Fomento de la movilidad ciclista

Medidas encaminadas a la promoción y mejora del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual, a través de:

3.1. Creación de ciclo-carriles y ciclo-calles, mediante la aplicación de pintura e instalación de señalización vertical para hacer destacar que el carril de circulación es compartido por las bicicletas y por el resto de vehículos.

3.2. Creación de un servicio público de alquiler de bicicletas, con estaciones fijas y móviles disponibles por toda la ciudad, pudiendo funcionar este servicio 24 horas al día, los 365 días del año.

3.3. Habilitación de aparcamientos para bicicletas (aparcabicis), localizándolos cerca de las áreas centrales y comerciales y en el entorno de los grandes generadores de movilidad, como centros de empleo y enseñanza, equipamientos deportivos, culturales, estaciones y paradas de transporte público, recintos municipales, centros comerciales, etc.).

3.4. Aumento de la seguridad vial ciclista, estableciendo medidas como adelanta-bicis (espacios que se disponen en los cruces semaforizados, que permiten que las bicis adelanten su posición, para salir y colocarse adecuadamente, de acuerdo a la dirección elegida según su ruta).

3.5. Creación de circuitos turísticos en bicicleta.

4. Fomento de la movilidad en moto

La moto, en términos generales, requiere de menos espacio y contamina menos que un turismo,

por lo que, desde este punto de vista, su uso es más sostenible que el del coche. Por el contrario, tiene un mayor nivel de riesgo, por lo que se han de promover medidas que reduzcan este riesgo. Entre las medidas que pueden ayudar a fomentar su uso se encuentran las siguientes:

4.1. Creación de plazas de aparcamiento para motos.

4.2. Autorización para circular por los carriles reservados para bus y taxi (creación de carriles bus-taxi-moto) y por el Carril Bus-VAO.

4.3. Sustitución de los pasos de peatones convencionales por pasos con líneas punteadas con menor cantidad de pintura deslizante.

4.4. Implantación de la línea de detención adelantada en los semáforos.

5. Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos

Pretende actuar sobre las tecnologías de propulsión de los vehículos, fomentando aquellas menos contaminantes, tales como vehículos eléctricos, híbridos, gas, etc.

5.1. Cambio de la flota de autobuses, consiguiendo un aumento progresivo de vehículos que incorporen tecnologías limpias (eléctricos, de gas natural comprimido o con filtro de partículas y catalizador instalado).

5.2. Incentivos destinados a la renovación de la flota de taxi por vehículos menos contaminantes.

5.3. Desarrollo de una infraestructura urbana de distribución y suministro de energías alternativas menos contaminantes para el transporte, a través de estaciones de suministro de combustibles alternativos y de red de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

5.4. Reducir la congestión del viario público, especialmente en la zona centro, con el objetivo de mejorar las condiciones de la calidad del aire.

6. Mejoras de la gestión del transporte turístico y discrecional

Este transporte conforma un sector complejo que presta un importante servicio, articulando visitas turísticas, congresos y otros con los diferentes alojamientos y hoteles de las ciudades. Algunas medidas que podrían mejorar su gestión serían:

6.1. Favorecer la movilidad integrada de los autobuses discrecionales y turísticos que frecuentan diariamente las calles más céntricas de las ciudades, al objeto de aproximar a sus clientes a los principales lugares de interés.

6.2. Facilitar una información ordenada, práctica y veraz de la forma en que deben acceder los autobuses discrecionales y turísticos a las zonas más céntricas.

6.3. Creación de una red integrada de espacios de reserva para el estacionamiento y la parada de autobuses discrecionales y turísticos.

6.4. Estimular el cambio de flota a vehículos más limpios mediante incentivos a la explotación de flotas menos contaminantes.

Cabe resaltar que no se ha analizado la presencia de todas las medidas recogidas en los distintos PMUS dado que no están relacionadas con el propósito del estudio. En este sentido sólo se han contemplado aquellas acciones vinculadas de manera directa o indirecta al desarrollo turístico urbano. Por ello, no se han tenido en cuenta prácticas como, por ejemplo, el fomento del viaje compartido en coche, dado que se trata de una medida orientada más hacia los residentes habituales de la ciudad que a los visitantes.

Tomando como referencia las diferentes acciones propuestas recogidas en los PMUS, se presenta a continuación una tabla comparativa (Tabla 3) en la que aparecen las ciudades analizadas en el presente trabajo.

Conclusiones

Las ciudades se han convertido en centros neurálgicos donde residen más del 75% de la

población de los países desarrollados. En éstas se definen las políticas sociales, económicas, financieras, comerciales, industriales, etc. pero, además, han ido aglutinando un patrimonio que las hace atractivas al turismo.

Precisamente para favorecer la accesibilidad a estos centros, es necesario el desarrollo de políticas sostenibles de movilidad que permitan no sólo trasladarnos de un punto a otro de la urbe, sino también descubrir la ciudad, lo cual podríamos denominar “turismo urbano”. Ashworth y Voogd (1990) señalan que “el turismo es importante para las ciudades y las ciudades son importantes para el turismo”.

El estudio del turismo urbano se debe realizar desde un enfoque multidisciplinar, entre las que se incluyen la geografía, psicología, sociología, política, historia y, obviamente, economía. Pero para vertebrar económica y socialmente una ciudad, es necesario facilitar la ordenación de modelos que garanticen los desplazamientos de residentes y visitantes. Para ello, es esencial la participación de la Administración Pública y, desde este punto de vista, los PMUS se han convertido en el instrumento de planificación por excelencia para garantizar una óptima movilidad urbana sostenible.

Una cuestión distinta es que los gobernantes hayan sido capaces de comprender la importancia que para el turismo urbano puede tener un plan de movilidad. En este sentido, si analizamos el contenido de los PMUS en vigor observaremos cómo, en su desarrollo, prácticamente no aparece la palabra “turístico”, a pesar de tratarse de ciudades con un elevado número de pernoctaciones de personas no residentes.

Estos PMUS deberían contemplar medidas que irían desde la movilidad peatonal, en bicicleta o en transporte público, pasando por la promoción de la utilización de tecnologías limpias o la mejora de la gestión del transporte, porque ello redundará en la competitividad turística de los destinos urbanos y la mejora de la calidad de vida de la ciudad.

Tabla 3. Medidas recogidas en los PMUS de las ciudades analizadas¹

Medidas	Madrid	Valencia	Sevilla	S. Sebastián	Málaga	Las Palmas de Gran Canaria	Quito	Bogotá
1.1	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
1.2	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
1.3	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
1.4	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ
1.5	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	SÍ
1.6	NO	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO
2.1	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
2.2	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ
2.3	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO
2.4	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
2.5	SÍ	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2.6	SÍ	SÍ	NO	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ
2.7	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO
3.1	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	SÍ
3.2	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	NO
3.3	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	NO
3.4	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO
3.5	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	SÍ	NO
4.1	SÍ	NO	NO	SÍ	SÍ	SÍ	NO	NO
4.2	SÍ	NO	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO
4.3	SÍ	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
4.4	SÍ	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
5.1	SÍ	SÍ	NO	SÍ	SÍ	NO	NO	SÍ
5.2	SÍ	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
5.3	SÍ	SÍ	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO
5.4	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ	NO	SÍ	NO
6.1	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	SÍ
6.2	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO
6.3	SÍ	NO	NO	NO	SÍ	NO	NO	NO
6.4	SÍ	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Fuente: Elaboración propia.

1. En la tabla quedan reflejadas las medidas propuestas en los PMUS de las diferentes ciudades, lo cual no implica que dichas medidas se hayan puesto en práctica por las autoridades políticas correspondientes.

Bibliografía

- André, M.E. (1999): El turismo urbano y la segmentación motivacional: aplicación econométrica a la ciudad de Barcelona. Tesis doctoral. Universidad de Barcelona.
- Ashworth, G. J., & Voogd, H. (1990). *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*. Belhaven Press.
- Balboa la Chica, P.M.; Mesa Mendoza, M.; Suárez Falcón, H. (2014): “Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo en España (2008-2010)”. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, Vol. 20 No. 1, 23-32.
- _____ (2015): “Comportamiento financiero de las empresas de transporte urbano colectivo en España” *Revista Internacional Legis de Contabilidad & Auditoría* No. 22, 135-164.
- Butler, R. (1980). “The Concept of Tourism Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources”. In BUTLER, R. (ed.) (2006). *The Tourism Life Cycle*. Vol. 1. Applications and Modifications. Clevedon: Channel View.
- Carrasco-Díaz, D. (Ed.), (2015). Informe anual del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo 2012-2013. Málaga: GECOSOL.
- Comisión de las Comisiones Europeas (2007). Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Disponible en http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_es.pdf
- Currie, G. & Delbosc, A. (2010). *Literature review of induced traffic*. Sydney: Institute of Transport Studies. University of Sydney.
- Exceltur. (2014). Monitor de competitividad turística de los destinos urbanos españoles. 3/3/2016, de Exceltur Sitio web: http://exceltur.org/wp-content/uploads/2014.old/10/URBANTUR-2012_INFORME.pdf
- Federación Española de Municipios y Provincias. (2009). Acuerdo de Asociación de España 2014-2020. 3/3/2016, de FEMP Sitio web: <http://www.femp.es/files/3580-927-fichero/Acuerdo%20de%20Asociación%20de%20España%202014-2020.pdf>
- Galindo, L.M.; Heres, D.R. & Sánchez, L. (2005). Tráfico Inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública. *Revista de Estudios Demográficos y Urbanos*, 21 (1), 123-157.
- García-Palomares, J.C. (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. *EURE (Santiago)*, 34 (101), 5-24.
- Hills, P. J. (1996). What is induced traffic? *Transportation*, 23(1), 5-16.
- Instituto Nacional de Estadística (2009). *Encuesta de hogares y medio ambiente*. Madrid.
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (2003). *Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 (E4). Plan de Acción 2005-2007*. Madrid: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2005.
- Kotler, P.; Haider, D. y Rein, I. (1994): *Mercadotecnia de localidades. Cómo atraer inversiones, industrias y turismo a ciudades, regiones, estados y países*. México. Ed. Diana.
- Law, C.M. (1993). *Urban tourism: attracting visitors to large cities*. Mansell Publishing Limited.
- LPA_GC Movilidad en Transformación, [en línea] (citado el 30 de septiembre de 2015). Disponible en: <http://www.laspalmasgc.es/export/sites/laspalmasgc/.galleries/documentos-otras-secciones/LPA-GC-Movilidad.pdf>.
- Media.unwto.org, (2016). Entender el turismo: Glosario Básico | Organización Mundial del Turismo OMT. [online] Available at: <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico> [Accessed 3 Mar. 2016].

- Naciones Unidas. (2014). La situación demográfica en el mundo, 2014. 3/3/2016, de Naciones Unidas Sitio web: <http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/trends/Concise%20Report%20on%20the%20World%20Population%20Situation%202014/es.pdf>
- Page, S. J. (1995). *Urban tourism*. Routledge.
- Plan Especial de Movilidad Urbana Sostenible de Málaga, [en línea] (citado el 30 de septiembre de 2015). Disponible en: http://www.malaga.eu/recursos/movilidad/trafico/PMMS%20MAYO%202015/PEMUS_Mayo2015.pdf.
- Plan de movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid, [en línea] (citado el 30 de septiembre de 2015). Disponible en: http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/MOVILIDAD/PMUS_Madrid_2/PMUS%20Madrid/Plan%20de%20Movilidad%20de%20Madrid%20aprobacion%20final.pdf.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible Donostia-San Sebastián, [en línea] (citado el 30 de septiembre de 2015). Disponible en: <http://www.donostiamovilidad.com/documentos/>.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia, [en línea] (citado el 30 de septiembre de 2015). Disponible en: <https://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/x/13E8AC560711B1ADC1257C5B0041648A?OpenDocument&bdOrigen=ayuntamiento%2Ftrafico.nsf&idapoyo=&lang=1&nivel=6>.
- Plan de transporte metropolitano del área de Sevilla: Plan de movilidad sostenible, [en línea] (citado el 30 de septiembre de 2015). Disponible en: http://www.consorciotransportes-sevilla.com/contenido_ctas.php?contenido=403.
- Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., [en línea] (citado el 29 de febrero de 2016). Disponible en: <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=170>.
- Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, [en línea] (citado el 30 de septiembre de 2015). Disponible en: http://camicon.ec/descargas_camicon/Anexo_Proyectos_PMM_2009_2025.pdf.
- Puig, P. (1994) Salamanca: una experiencia de recuperación del casco histórico. Alfoz, Burgos.
- Serrano, F. M., & Köster, P. R. (2005). Una aproximación al turismo urbano: el valor de la ciudad empaquetada en el caso de Valencia. *Revista de economía, sociedad, turismo y medio ambiente: RESTMA*, (2), 9-34.
- SACTRA (1994). *Trunk Roads and the Generation of Traffic*. HMSO.
- Thomson, I. & Bull, A. (2002). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la Cepal*, (76), 109-121.
- Thomson, I. (2002). *Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: investigación preliminar en ciudades de América Latina*. Serie Recursos Naturales e Infraestructura, 41. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- UITP (2001). *Desplazarse en la ciudad*. Bruselas: International Association of Public Transport (UITP).
- Van den Berg, L., van der Borg, J., & van der Meer, J. (1995). *Urban tourism*. Aldershot, UK: Avebury.
- Verano-Tacoronte, D., Suárez-Falcón, H., & Sosa-Cabrera, S. (2014). El teletrabajo y la mejora de la movilidad en las ciudades. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, 20(1), 41-46.

Citar este artículo como:

Suárez, H., Vernao, D. y García, A. 2016. "La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico." *Gestión y Ambiente* 19(1): 48-62.