



PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural

ISSN: 1695-7121

info@pasosonline.org

Universidad de La Laguna
España

Barrera—Fernández, Daniel; Hernández—Escampa, Marco
El impacto de la política urbanística en la gestión de la ciudad histórico-turística: un estudio comparativo
PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, vol. 14, núm. 3, 2016, pp. 705-724
Universidad de La Laguna
El Sauzal (Tenerife), España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88145925010>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

El impacto de la política urbanística en la gestión de la ciudad histórico-turística: un estudio comparativo

Daniel Barrera-Fernández*
Marco Hernández-Escampa**
Universidad de Guanajuato (México)

Resumen: En la gestión de la ciudad histórico-turística inciden diversas políticas que pueden agruparse en culturales, turísticas, de desarrollo económico y urbanísticas. La presente investigación se centra en los retos y soluciones que se aportan desde estas últimas para lograr una mayor integración del turismo en la ciudad histórica. Para ello se han estudiado los casos de Plymouth, Málaga y Guanajuato. El estudio de casos de contextos diferentes favorece la extracción de alternativas diversas ante problemas similares y la valoración de la aplicación de herramientas comunes en realidades que difieren unas de otras. Dichas experiencias comparadas pueden servir de referencia para otras ciudades que también están inmersas en la renovación de sus centros históricos para hacerlos más atractivos de cara a los visitantes.

Palabras Clave: Turismo cultural; patrimonio urbano; planeamiento urbano; ciudad histórica; política comparada.

The impact of urban policy in the management of the tourist-historic city: a comparative study

Abstract: Several policies influence in the management of the tourist-historic tourist city, which can be grouped into cultural, tourist, economic and urban development. This research focuses on the challenges and solutions brought by the latter in order to manage the tourist use of the most visited areas of the historic city. To do so, three cases have been studied: Plymouth, Malaga and Guanajuato. Having case studies from different contexts permits the extraction of various alternatives to similar problems and to assess the implementation of common tools in distinct realities, which can serve as reference for other cities that are engaged in renewing their historic centres to make them more attractive to visitors.

Keywords: Cultural tourism; Urban heritage; Urban planning; Historic city; Compared policy.

1. Introducción

La gestión de la ciudad histórica representa un tema relevante de estudio desde distintas disciplinas tales como el turismo, la conservación del patrimonio, el urbanismo y la antropología. De manera específica, el objetivo de la presente investigación es estudiar la incidencia de los planes y herramientas urbanísticas en la gestión de la ciudad histórica mediante el análisis comparativo de casos. Para ello, se recurre como marco teórico al proceso de surgimiento de la ciudad histórico-turística tal y como la plantean Ashworth y Tunbridge (2000). Una vez establecidos los conceptos discursivos, se explora de manera general la problemática referente a las distintas políticas que intervienen en la gestión turística para finalmente profundizar en el papel específico que la política urbanística juega en el sistema. La sección principal del trabajo contiene el análisis comparativo propiamente dicho, que en este caso se centra en tres ciudades: Plymouth, Málaga y Guanajuato.

Este tipo de investigaciones, basadas en el método comparativo, posee multitud de antecedentes por su utilidad explicativa y de contraste (Ashworth y Page, 2011). En ese sentido, el planteamiento

* Arquitecto; Profesor de Tiempo Completo en la Universidad de Guanajuato; E-mail: daniel.barrera@ugto.mx

** Arquitecto; doctor por la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Actualmente trabaja como Profesor de Tiempo Completo en la Universidad de Guanajuato; E-mail: escampa@ugto.mx

resulta adecuado debido a la fuerte relación que existe entre el tema de estudio y las especificidades locales. Ashworth y Tunbridge (2000) analizaron ciudades de todos los tamaños y posiciones geográficas para definir el origen, desarrollo y tipos de ciudades histórico-turísticas. Previamente, Burtenshaw, Bateman y Ashworth (1991) se centraron en distinguir los tipos de usuarios mientras que Law (1996) analizó la contribución del turismo urbano a diversos casos de regeneración en barrios históricos. Gu y Wall (2007) por un lado y Burdett y Sujdic (2008) por otro compararon varias ciudades para analizar la polarización que conlleva la transformación turística de ciertos barrios, que conviven con otros donde se acrecienta la degradación. En cuanto a la distribución de actividades turísticas, destaca el análisis comparativo de varias ciudades de Page (1995) y Warnken, Russell y Faulkner (2003). Centrándonos específicamente en el estudio de cómo la política urbanística influye en la gestión turística, son referentes los análisis de casos de Tyler, Guerrier y Robertson (1998) y Page y Hall (2003). Entre estos ejemplos existen modelos de todo tipo, desde los que se centran en un solo caso hasta los que estudian decenas de ciudades. Para llegar a cierto grado de profundidad, en la presente investigación se aborda un número reducido de ciudades.

El concepto de ciudad intermedia es relativo y pueden tomarse en cuenta factores tales como la extensión, la población o la función dentro del sistema. En un sentido amplio, son ciudades intermedias aquellas que no rebasan el millón de habitantes (Bellet Sanfeliu y Llop Tomé, 2004). De acuerdo a tales criterios, las tres ciudades elegidas en este trabajo pueden considerarse intermedias respecto a sus propios contextos. Plymouth es la mayor ciudad costera del sur de Inglaterra, segunda mayor ciudad de la Región Sudoeste y capital económica y comercial de los condados de Devon y Cornualles. Málaga es la mayor ciudad costera andaluza, segunda mayor ciudad de Andalucía y capital administrativa y de servicios de la provincia que lleva su nombre. Guanajuato es la capital del estado del mismo nombre y centro administrativo, cultural y universitario de este. Las tres comparten una apuesta clara por el turismo cultural urbano y como contraste forman parte de contextos regionales distintos: el ámbito anglosajón, el Mediterráneo y América Latina. El estudio de casos de contextos diferentes favorece la extracción de soluciones distintas ante retos similares y la valoración de la aplicación de herramientas urbanísticas comunes en realidades que difieren unas de otras. Se espera que los resultados aporten a la reflexión sobre la variabilidad de opciones y fenómenos sobre el tema tratado y que esto pueda aplicarse o en su caso contrastarse en otras ciudades del mismo orden de magnitud.

2. La ciudad histórico-turística. Las políticas y actores incidentes en su gestión

El concepto de ciudad histórico-turística, introducido por Ashworth y Tunbridge (2000), define la parte de la ciudad histórica en la que se concentran los visitantes y las actividades turísticas. Para que esta exista, primero se debe delimitar un sector de la ciudad, protegerlo legalmente y gestionarlo para salvaguardar sus valores patrimoniales. Este sector ha recibido diversos nombres conforme se han ampliado los tipos de bienes y espacios a los que se atribuye valor patrimonial, pasando de centro histórico a conjunto histórico y, desde la Carta de Cracovia (2000), a la denominación de ciudad histórica.

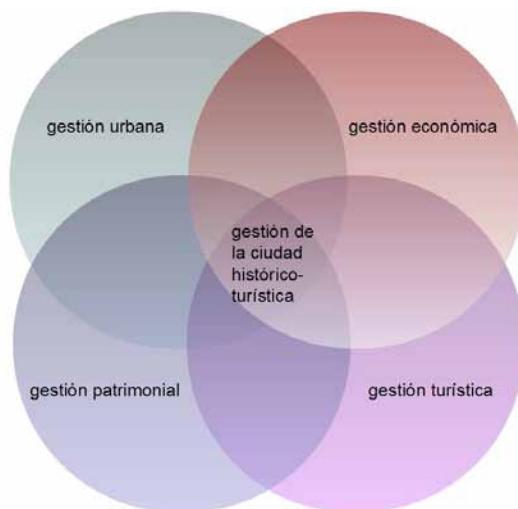
Una de las características principales de la ciudad histórico-turística es la concentración de visitantes, atracciones y actividades de apoyo en un espacio urbano relativamente reducido. De acuerdo con García Hernández (2003), en la concentración espacial influirán factores característicos de la ciudad y otros propios de los visitantes. Los condicionantes asociados a la ciudad son su configuración física y funcional, la orografía, la trama urbana, la existencia de barreras perceptivas sociales, naturales o edificadas y la presencia de hitos de referencia. En cuanto a los visitantes, su comportamiento en la ciudad vendrá determinado por su grado de conocimiento de esta, las imágenes asumidas, sus experiencias anteriores y sus motivaciones. Entre dichas motivaciones, Ashworth y Tunbridge (1999) destacan la búsqueda de una autenticidad pasada como compensación a las carencias del presente, así como las expectativas de ocio y entretenimiento que en conjunto generan una ilusión o percepción fantástica sumamente atractiva.

El patrimonio cultural, tanto tangible como intangible, es el recurso primario fundamental de la ciudad histórico-turística. Con la apertura del concepto de patrimonio, se han consolidado nuevos valores y con ellos las posibilidades de aquello que se decide proteger son casi infinitas (Capel Sáez, 2014). Una vez que el patrimonio ha sido “identificado” por los conservadores, este es activado mediante su promoción y puesta en uso. Centrándonos en el uso turístico, Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba (2011) consideran que los bienes pueden tener cuatro niveles de funcionalidad según el grado de compatibilidad entre el uso turístico y el resto de actividades que alberga el bien. Su interés es legitimado por la presencia

de turistas (Popp, 2012), acumulación de servicios de apoyo, información facilitada a los visitantes, señalización callejera y diseño de rutas, que subrayan la importancia del lugar (Lievouis, 2007). Cuando los turistas consumen los mismos bienes y espacios patrimoniales que otros usuarios y de la misma manera, existe armonía entre los diferentes usuarios. En cambio, si consumen otros bienes o de manera distinta, pueden surgir conflictos de representación (Ward, 2013; Graham y Howard, 2008). En estos casos suele ocurrir que el patrimonio elegido para ser presentado a los visitantes es el más relevante para ellos, en contraste con las valoraciones de los residentes. Entre estos bienes se encuentran los monumentos más grandes y espectaculares y aquellos aspectos de la historia local relacionados con la experiencia del visitante o que satisfacen sus necesidades (Jansen-Verbeke y Lievois, 2001). Como resultado se superponen dos selecciones patrimoniales, las de los organismos encargados de la conservación y las de los promotores turísticos.

Una vez establecido el proceso de conformación de la ciudad histórico-turística, resulta relevante explorar algunos aspectos de su gestión. En el caso del turismo urbano, la política turística propiamente dicha es un componente principal a la hora de definir las acciones para adecuar la ciudad a la visita turística. Sin embargo, para que surta efecto debe ir acompañada de planes y acciones derivados de otros campos administrativos pero que tienen incidencia directa en la gestión de la ciudad (Barrera-Fernández, 2013). Especialmente en la ciudad histórica, su fragilidad, su complejidad funcional y la variedad de actores e iniciativas que afectan a la actividad turística explican que no sea nada fácil dotarse de infraestructura de gestión unitaria y que en su lugar convivan diversas entidades de forma más o menos coordinada según el caso. Es por ello que Brito (2009), ampliando la visión inicial de Law (1996), engloba en gestión turística, cultural y urbanística las principales políticas incidentes en la adecuación turística de la ciudad histórica. En esta clasificación queda implícita la política de desarrollo económico, entendida como la puesta en práctica de las estrategias de gestión y la obtención de financiación.

Figura 1: Políticas incidentes en la gestión de la ciudad histórico turística.



Fuente: los autores, adaptado de Law (1996) y Brito (2009).

Velasco González (2011) considera que para que exista una política turística tiene que haber una concepción común de referencia y una vocación de intervención global. Las acciones deben tener asociado un presupuesto suficiente y que este se ejecute, los actores públicos deben tener legitimidad democrática y también los privados mediante los acuerdos de colaboración y los objetivos tienen que ser concretos y alcanzables mediante acciones con plazo establecido. De acuerdo con Ashworth y Page (2011), la diversidad de organismos implicados hace imposible la creación de una estrategia turística coherente, por lo que su éxito dependerá de la habilidad de los distintos departamentos para trabajar de manera conjunta. Bramwell y Sharman (1999) consideran por su parte que la colaboración de los diversos actores en las

políticas turísticas es útil porque ahorra costes en la resolución de conflictos a largo plazo. El primer paso para ello, nada fácil, es la identificación y legitimación de los actores implicados, entendidos como aquellos que se ven afectados por las acciones de otros y que tienen por tanto el derecho de intervenir en el proceso. Vernon, Essex, Pinder y Curry (2005) citan entre los actores implicados en el desarrollo de políticas turísticas sostenibles al sector público, alojamientos, transportes, atracciones, restaurantes, proveedores de alimentos, comunidad receptora y turistas. Velasco González (2009) hace hincapié en la necesidad de coordinación de los actores pertenecientes a los sectores público, privado y tercer sector para lograr una gestión turística adecuada.

3. El papel de la política urbanística en la gestión de la ciudad histórico-turística

Una vez analizados aspectos relacionados con la gestión de la ciudad histórico-turística de manera global, resulta de interés profundizar en el impacto que la política urbanística ejerce en dicho proceso. La política urbanística engloba todos aquellos instrumentos que inciden en la gestión urbanística de la ciudad, como planes urbanísticos generales, planes con contenido de protección patrimonial, planes maestros, ordenanzas y planes sectoriales como los de infraestructuras, movilidad, usos o equipamientos, entre otros. De esta manera, la política urbanística se encarga de manera directa de varios aspectos que inciden en el uso turístico, que se pueden englobar en los siguientes puntos:

- 1) Gestión de la concentración excesiva de los visitantes tanto espacial como temporalmente.
- 2) Medidas para evitar la creación de espacios monofuncionales turísticos.
- 3) Demanda de instalaciones cada vez más grandes y complejas
- 4) Acceso hacia la ciudad histórica y movilidad dentro de ella
- 5) Sobreexplotación de unos pocos bienes patrimoniales junto con el abandono del resto.

1. La concentración física de los visitantes tiene una función práctica, ya que un cúmulo de atracciones hace la ciudad más llamativa para los potenciales visitantes que si estas se encontraran inconexas. Además con la concentración de turistas se consigue el umbral mínimo para hacer rentables las actividades secundarias como hoteles, tiendas y restaurantes. Igualmente, la cercanía de atracciones facilita el poder ir andando, reduciendo la necesidad de aparcamiento o transporte público. Por otra parte, la concentración de actividades favorece la elección de estas según preferencia, presupuesto y tiempo disponible, y además se pueden establecer sinergias entre actividades y servicios urbanos (Jansen-Verbeke y Lievois, 2001).

2. La concentración espacial de actividades turísticas permite distinguir zonas total o altamente monofuncionales en torno a monumentos principales. En las zonas altamente monofuncionales proliferan una serie de usos mientras que otros son trasladados a otros barrios, rompiendo el equilibrio de funciones del sistema urbano. Principalmente se concentran las atracciones y servicios al visitante, que en muchos casos tienden a ser estandarizados y similares en todas las ciudades (Fainstein y Judd, 1999). Mientras tanto, suele ocurrir que las actividades más necesarias para los residentes y los equipamientos básicos son expulsados (Romero Moragas, 2001). Se consolida por tanto una fragmentación del espacio urbano (Gunay, 2008) y aumenta la polarización funcional de la ciudad. En este punto debemos añadir la complejidad que supone separar las actividades turísticas de las que no lo son, teniendo en cuenta que el turista no solo usa servicios pensados para él sino que también comparte otros con los residentes. Una selección restrictiva excluiría por ejemplo gran parte de las tiendas, restaurantes y transportes, que son esenciales para el turismo pero en los que los residentes representan la mayor parte de los clientes y usuarios (Lievois, 2007). Por todo ello es necesaria desde la política urbanística una correcta comprensión de las pautas de movimiento de los visitantes y de la distribución de las atracciones y servicios, de cara a poder conseguir un reparto equilibrado de las actividades urbanas.

3. Otro de los grandes retos de la gestión urbanística de la ciudad histórica es la demanda de instalaciones cada vez más grandes y complejas (Russo y Van der Borg, 2002). Los turistas exigen modernos servicios de transporte, alojamiento y restauración. En especial, los hoteles de gran capacidad son un elemento intrusivo en el paisaje urbano histórico, que es uno de los motivos principales por los que los turistas visitan la ciudad.

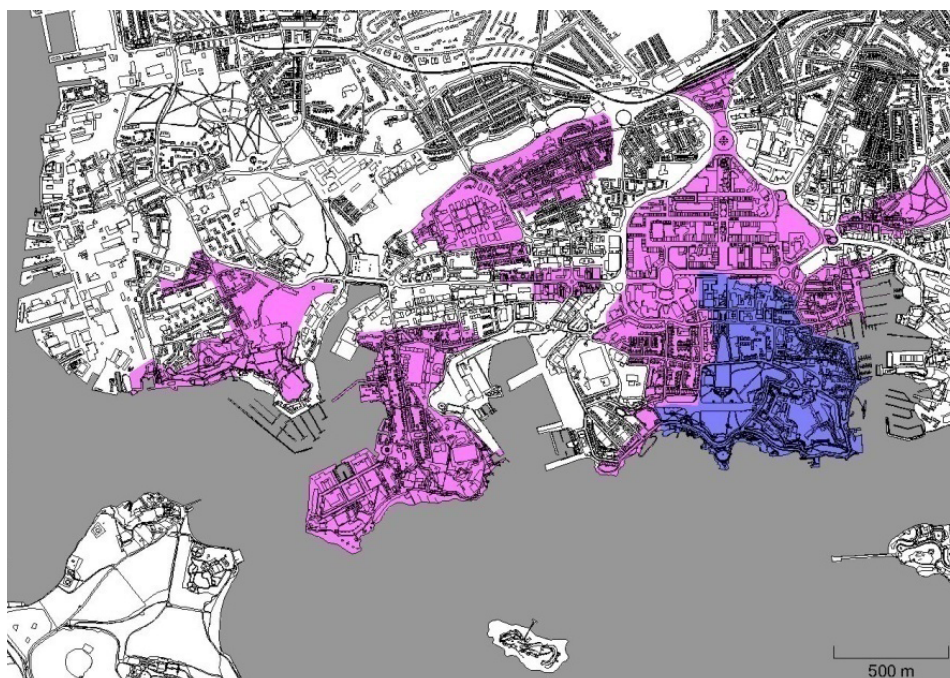
4. Por otra parte, la ciudad histórico-turística suele localizarse en zonas que presentan un difícil acceso vehicular y presentan restricciones a la movilidad motorizada, a menudo con calles estrechas, peatonales y sin posibilidad de aparcamiento. Por ello, la accesibilidad es un aspecto fundamental de la política urbanística en estas zonas. Van den Berg, Van der Borg y Van der Meer (1995) distinguen entre accesibilidad interna y externa. La accesibilidad externa comprende los medios de transporte que permiten la llegada de visitantes a la ciudad. La accesibilidad interna hace referencia a los desplazamientos interiores de la ciudad, en los que son importantes especialmente los aparcamientos, taxis y transporte público de fácil comprensión por los extranjeros.

5. Finalmente, en cuanto al uso del patrimonio, una vez los bienes han sido catalogados y los espacios de interés delimitados, el planeamiento urbano de protección se convierte en el instrumento principal de intervención, tanto si este consiste en planos detallados sobre las formas y funciones deseables en un futuro próximo o si se basa en una serie de objetivos que deben ser alcanzados mediante una continua supervisión.

4. Análisis de casos y principales resultados

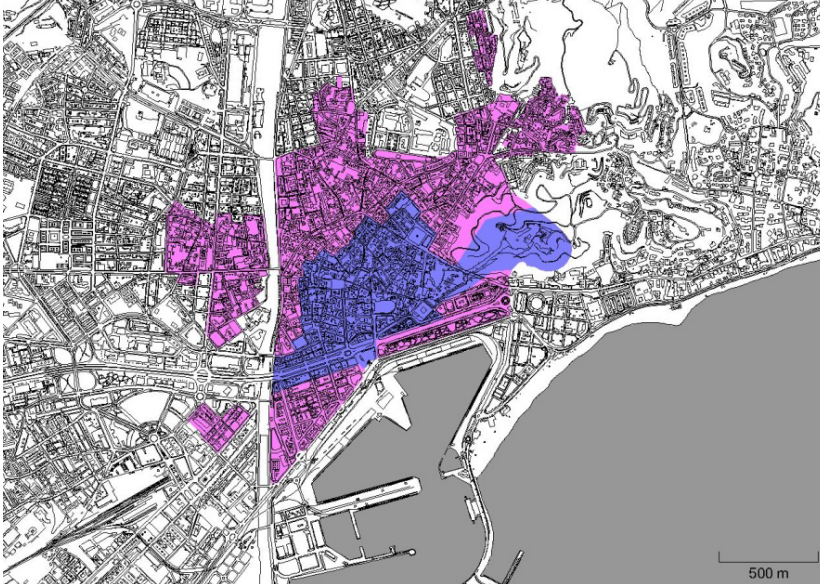
El ámbito geográfico que se ha tenido en cuenta en este trabajo se centra en la ciudad histórico-turística para iniciativas concretas y en el ámbito de la ciudad histórica para estrategias más generales, de acuerdo con las definiciones antes discutidas. Las siguientes figuras presentan el ámbito legalmente protegido en cada una de las ciudades analizadas, así como el área con mayor intensidad de uso turístico actualmente. Este último dato es resultado de análisis cualitativos de las herramientas urbanísticas explicadas más adelante y observación directa en campo.

Figura 2: Morado: área con protección patrimonial en la zona central de Plymouth, de acuerdo con las delimitaciones de las Conservation Areas aprobadas y la propuesta para el City Centre. Azul: área con mayor intensidad de uso turístico.



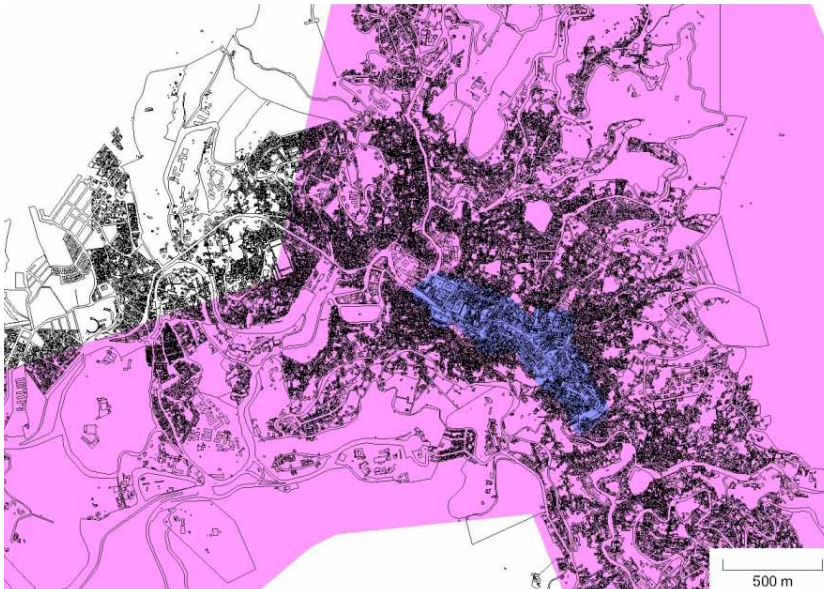
Fuente: los autores. Base cartográfica: Universidad de Plymouth.

Figura 3: Morado: área con protección patrimonial en la zona central de Málaga, de acuerdo con la delimitación del Conjunto Histórico y los contornos establecidos en los planes urbanísticos con contenido de protección patrimonial. Azul: área con mayor intensidad de uso turístico.



Fuente: los autores. Base cartográfica: Ayuntamiento de Málaga.

Figura 4: Morado: área con protección patrimonial en la zona central de Guanajuato, de acuerdo con la delimitación de Patrimonio Mundial de la UNESCO. Azul: área con mayor intensidad de uso turístico.



Fuente: los autores. Base cartográfica: Universidad de Guanajuato.

La metodología comparativa en la presente investigación se basa en el análisis cualitativo de fuentes documentales y entrevistas a técnicos de la administración municipal competente en materia urbanística. En general, los montos de inversión no fueron considerados en el análisis porque en parte no fueron proporcionados institucionalmente y porque al realizarse las inversiones en distintos momentos y contextos económicos resultan difíciles de equiparar. Así, se han recopilado los planes urbanísticos generales, planes con contenido de protección patrimonial, planes maestros, planes sectoriales, ordenanzas y otros instrumentos de gestión urbanística tales como controles, permisos y programas de regeneración. Todos ellos vigentes y aprobados desde el año 2000 al 2015. En el siguiente cuadro se recogen todos los instrumentos mencionados, cuya descripción completa se encuentra en el apartado de bibliografía.

Figura 5: Planes y herramientas urbanísticas analizadas en los tres casos de estudio.

Plymouth	Area Action Plans: City Centre and University (2010), Devonport (2007), Millbay and Stonehouse (2007), Sutton Harbour (2008) y The Hoe (2005).
	Article 4 Directions: se emiten continuamente cuando se desea restringir un derecho de construcción.
	Conservation Area Appraisals and Management Plans: Adelaide Street (2007), Barbican (2007), Devonport (2007), Ebrington Street (2008), Millfields (2007), North Stonehouse (2007), Stonehouse Peninsula (2007), The Hoe (2008) y Union Street (2007).
	Devonport Development Framework (2003).
	Listed Building Consents: se emiten continuamente cuando se desea intervenir en un bien protegido.
	Local Development Framework 2006-2021 (2007).
	Plymouth Plan (2015).
	Plymouth Waterfront Characterisation Study (2006).
	Programas de regeneración: Barbican Regeneration Package, Plymouth Development Corporation y Single Regeneration Budget.
	Sustainable Neighbourhood Assessments: Devonport (2005), Stonehouse (2005) y City Centre (2005).
	Vision for Plymouth (2003).
Málaga	Agenda Local 21 (2005).
	Entorno de Interés Protegido (2009).
	Plan General de Ordenación Urbanística (2011).
	Plan Municipal de Movilidad Sostenible 2010-2015 (2011).
	Planes Especiales: Centro Histórico (última modificación de 2011), Conde Ureña (2003), Falda del Seminario (2003), Perchel Alto (2003), Perchel Sur (2000), San Cristóbal (2002) y Trinidad-Perchel (2000).
	Programas europeos: EQUAL, FUTURES, Iniciativa Urbana, Interreg, POCTEFEX, POMAL, Programa Operativo Local, Programa Transfronterizo, URBACT-USER y URBAN.
	Proyecto de Desarrollo Comunitario (2004).
Guanajuato	Plan de Conservación de la Zona Declarada Patrimonio de la Humanidad (2002).
	Plan Maestro para la Preservación del Patrimonio Cultural del Municipio de Guanajuato (2003).
	Plan de Manejo del Área Natural Protegida “Presa de la Purísima y su Zona de Influencia” (2005).
	Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Guanajuato (2002).
	Plan Parcial de la Zona de Crecimiento Yerbabuena-Colonia Burócrata Zona Suroeste (2000).
	Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona de Valenciana (2000).

Fuente: los autores.

A continuación se muestran los principales resultados obtenidos, de acuerdo con los aspectos comentados de los que se encarga de manera directa la política urbanística y que inciden en la gestión de la ciudad histórico-turística:

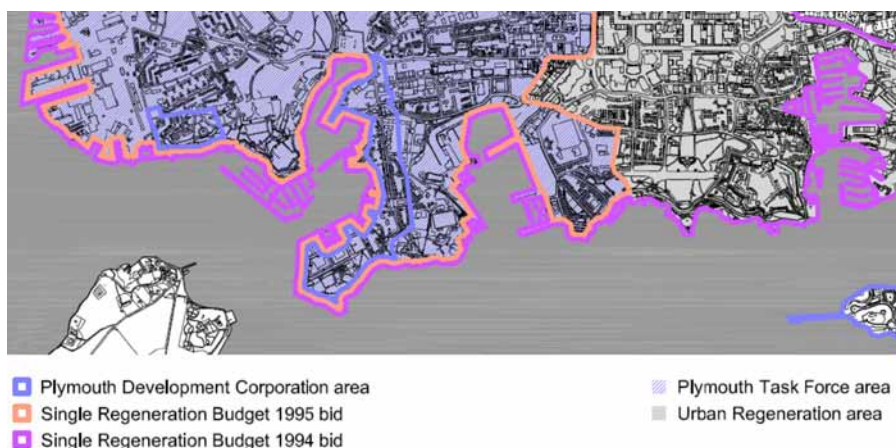
- 1) Gestión de la concentración excesiva de los visitantes tanto espacial como temporalmente.
- 2) Medidas para evitar la creación de espacios monofuncionales turísticos.
- 3) Demanda de instalaciones cada vez más grandes y complejas.
- 4) Acceso hacia la ciudad histórica y movilidad dentro de ella.
- 5) Sobreexplotación de unos pocos bienes patrimoniales junto con el abandono del resto.

1. Para evitar la excesiva concentración de visitantes en zonas determinadas, destaca especialmente la estrategia de Plymouth de creación de nuevos atractivos fuera del área turística consolidada pero a su vez bien comunicados con esta. Esta estrategia está especialmente centrada en el borde marítimo, donde se han creado nuevas rutas de transporte marítimo, paseos, atracciones, restaurantes y tiendas y está en proceso de regeneración el puerto de Millbay para atraer mayores cruceros y desarrollar un nuevo barrio mixto residencial, comercial, industrial y cultural que incorpore las estructuras portuarias obsoletas como elemento de diferenciación. Una estrategia similar se ha seguido en el antiguo puerto militar de Royal William Yard, reconvertido en área turística y comercial, incluyendo las antiguas infraestructuras y un cuidado diseño del paisaje urbano. Para llevar a cabo estas iniciativas se han aplicado diversos programas de regeneración con financiación europea y nacional, citados anteriormente.

En Málaga por su parte se persigue desde el planeamiento urbano que la ciudad sea un centro turístico especializado en el segmento cultural y urbano dentro de la Costa del Sol. Una vez alcanzado el objetivo en el centro histórico, se ha buscado ampliar el número de atractivos creando un nuevo nodo museístico alejado de este, en la antigua Tabacalera, que alberga el Museo Automovilístico y la Colección del Museo Ruso. Sin embargo, el resultado no ha sido el esperado hasta la fecha. El primero de ellos fue inaugurado en 2010 y desde entonces ha requerido la inyección anual de dinero público para paliar la baja afluencia de público (Bayona y Sánchez, 2015). El segundo fue inaugurado en marzo de 2015 y a la fecha de escribir el presente artículo no contaba con datos públicos de afluencia, no obstante ya ha puesto en práctica una medida interesante para acercar al público: un autobús lanzadera gratuito que lo conecta con el Centre Pompidou, ubicado en el puerto, con lo que se facilita la llegada de cruceristas y la generación de un producto compartido para el público interesado en museos.

En cambio, Guanajuato está apostando por extender la temporada turística más allá del Festival Internacional Cervantino y el verano, así como activar recursos turísticos que no se encuentran en el área central. En este sentido, el proyecto más ambicioso fue el Parque Bicentenario, un centro cultural con varios pabellones temáticos de 14,5 hectáreas. Si bien ha recibido uno de los Premios a

Figura 6. Proyectos de regeneración en el borde marítimo de Plymouth entre 1990 y 2010.



Fuente: los autores.

la Diversificación del Producto Turístico Mexicano 2015, su lejanía a cualquier núcleo urbano o punto de llegada de visitantes lo hacen manifiestamente poco accesible y desconocido por los visitantes que llegan a la ciudad histórica.

De las iniciativas analizadas, se puede concluir que los proyectos más satisfactorios en la atracción de visitantes fuera del área consolidada han sido los de Plymouth, que han hecho más hincapié en su vinculación con los lugares más visitados gracias a una comunicación rápida pero a su vez atractiva, especialmente las rutas marítimas, que se han convertido por sí mismas en una actividad turística más.

Figura 7: Intervención de rehabilitación en las antiguas instalaciones militares de Royal William Yard en Plymouth.



Fuente: Daniel Barrera-Fernández.

2. La segregación de usos primando las actividades turísticas es un problema compartido en los tres casos analizados, si bien las soluciones propuestas y en ejecución difieren entre sí. En Plymouth, el área histórica de The Barbican y Union Street se encuentra saturada de bares nocturnos, cafés y restaurantes, lo que acarrea importantes problemas para los residentes como el excesivo ruido, basura y comportamiento vandálico. Para paliarlos se ha propuesto repetidamente la redistribución de estas actividades en un área más extensa, aunque de momento no se han alcanzado resultados satisfactorios en este sentido.

Los planes urbanísticos más recientes en Málaga también reconocen la pérdida de diversidad de actividades que se está dando en el área turística de la ciudad histórica, así como problemas asociados a la saturación, especialmente el ruido, la elevada cantidad de residuos sólidos, la ocupación excesiva de la vía pública por los restaurantes, la dificultad para caminar y la sustitución de viviendas por

apartamentos turísticos. Si bien reconocer los problemas es un paso importante, aún no se han llevado a cabo medidas decididas para paliarlos.

Guanajuato tiene unos problemas similares en su área central por lo que se han establecido regulaciones para favorecer la mezcla de usos de vivienda, oficinas, comercio y recreación junto con el turismo, así como para elevar la densidad residencial en el centro histórico a 241 hab/ha, que permita el sostenimiento de las actividades comerciales y servicios urbanos. No obstante, estas medidas han tenido aún escasa aplicación práctica y el centro se está consolidando cada vez más como un área de servicios para el visitante.

Se observa cómo las tres ciudades se enfrentan a problemas similares y en todos los casos las mejoras han sido escasas. Será necesario esperar para valorar si algunas de las medidas propuestas surten efecto en los próximos años.

3. En cuanto a la demanda de instalaciones turísticas que crean un conflicto con el mantenimiento del paisaje histórico urbano, encontramos problemas similares en las tres ciudades. En Plymouth se autorizaron en los años 80 y 90 hoteles de gran capacidad que impactaban negativamente en el paisaje marcadamente horizontal de la ciudad e interferían con sus hitos tradicionales, especialmente el Plymouth Naval Memorial. Desde entonces el planeamiento urbano prohíbe expresamente dichas construcciones y somete los proyectos a una evaluación de su impacto en las perspectivas históricas.

Figura 8: Hotel interfiriendo en la vista panorámica de la bahía de Plymouth.



Fuente: Daniel Barrera-Fernández.

No obstante, el caso más interesante para analizar de las tres ciudades debido a su actualidad es el proyecto de construcción de un hotel en la zona de Hoyo de Esparteros, en el centro histórico de Málaga. Este proyecto constituye un claro ejemplo de intento de implantación de un uso turístico a costa del patrimonio. En este caso, es la ciudadanía organizada la que ha conseguido proteger un bien y un espacio patrimonial ante su amenaza de destrucción para implantar un negocio turístico. Para coordinar las acciones se creó

la Plataforma en Defensa de Hoyo de Esparteros. Diversos colectivos dieron su apoyo, como Almijara, Asociación Ciudadana Rayya, Asociación de Amigos de la Alcazaba de Almería, Asociación Descubrir la Vega, Aula Gerión, Baetica Nostra, Cilniana, Coordinadora Hazlo en tu Puerta, Coordinadora Nueva Cultura del Territorio, El Sueño de Tesla, Madrid, Ciudadanía y Patrimonio, Málaga Monumental, Observatorio del Patrimonio Histórico Español, Plataforma Ciudadana Salvemos el Beti Jai y Plataforma Ciudadana Salvemos la Vega. En una segunda fase, la plataforma ciudadana Torre Vigía absorbió a la anterior y asumió el liderazgo de las acciones, que incluyeron alegaciones ante la modificación de instrumentos urbanísticos, elaboración de manifiestos, campañas de difusión y recogida de firmas en medios digitales y a pie de calle, manifestaciones, performances, cartas a representantes políticos, denuncia ante el Defensor del Pueblo Andaluz y la Fiscalía Provincial de Málaga, entrevistas en medios de comunicación y presentación del caso en diversos eventos científicos relacionados con el patrimonio y el turismo.

Figura 9: Zona de Hoyo de Esparteros con la pensión La Mundial al frente.



Fuente: Daniel Barrera-Fernández.

Resulta interesante cómo las administraciones que debían velar por la conservación de los valores patrimoniales del centro histórico, Ayuntamiento de Málaga y Junta de Andalucía, desplegaron las herramientas de que disponían para favorecer la propuesta del promotor. Así, el planeamiento urbanístico local fue modificado en varias ocasiones para que el proyecto fuera viable, en concreto se duplicó la altura permitida en el área y se permitió edificar sobre una calle histórica, Pasillo de Atocha. Además se descatalogó el edificio conocido como La Mundial, obra del arquitecto Eduardo Strachan Viana-Cárdenas. El edificio se encuentra en buen estado de conservación y una de sus características más originales es su fachada doblemente curva, que responde a su ubicación dando frente a tres calles y como remate de una manzana estrecha y alargada. A pesar de sus valores patrimoniales

se llegó a autorizar la construcción de un nuevo edificio que copiara el histórico en la trasera de la intervención, recuperando únicamente los cierros originales. Igualmente, para poder llevar a cabo la propuesta se modificó el uso previsto para la zona, pasando de equipamiento y viviendas de promoción pública a hotelero (Ayuntamiento de Málaga, 2011c). El uso hotelero en esta zona se encuadra en la estrategia general de configurar ambas riberas del río Guadalmedina como avenida de los hoteles de gran capacidad, cuando es precisamente el uso de equipamiento el que más falta hace en el centro histórico. No obstante, el proyecto ha resultado inviable en la coyuntura de crisis económica y de saturación de grandes hoteles en la ciudad, a lo que se sumó la oposición de la ciudadanía organizada, que consiguió su primera victoria en la ciudad para conservar un área patrimonial de su destrucción para fines turísticos.

En Guanajuato por su parte el Instituto Nacional de Antropología e Historia impone importantes restricciones a la construcción de edificios de grandes dimensiones en el área declarada Patrimonio Mundial y su zona de amortiguamiento. No obstante, su excesiva intransigencia ha favorecido el efecto de vaciado de actividades no solo del área protegida, sino del centro de la ciudad en su conjunto, que ha perdido en los últimos años equipamientos básicos como la estación de autobuses, auditorio estatal, Congreso del Estado y buena parte de la universidad.

De lo analizado se encuentran respuestas diversas a retos similares: la política urbanística en Málaga está siendo demasiado permisiva con las instalaciones turísticas de gran impacto paisajístico, lo que ha generado el rechazo social, actuando de contrapeso. En el lado opuesto se encuentra Guanajuato, donde estos proyectos no tienen cabida. En un punto intermedio se encuentra Plymouth, donde se valora el impacto que puede tener cada proyecto.

4. Como se ha comentado, garantizar el acceso a la ciudad histórica y la movilidad dentro de ella suponen retos a los que deben hacer frente las políticas urbanísticas para lograr la llegada de visitantes sin obstaculizar el resto de actividades urbanas. En este aspecto, destacan los esfuerzos que está realizando Plymouth para mejorar las entradas tanto a la ciudad en general como a los barrios históricos en particular, que hoy en día siguen ofreciendo una imagen muy negativa. Concretamente para North Cross, donde se encuentra la estación de ferrocarril, se ha propuesto la creación de una nueva estación y área comercial, pero el proyecto ha quedado detenido a la espera de inversores.

Por su parte, Málaga es la que ha logrado una mejora más satisfactoria de sus sistemas de movilidad en los últimos años con la ampliación del aeropuerto, puerto de cruceros, nuevas autovías, tren de alta velocidad, metro y renovación de la flota y sistema de gestión de los autobuses. En la escala menor también ha logrado reducir la congestión en la ciudad histórica, para lo que ha desarrollado programas específicos para sustituir el tráfico rodado por transporte público y medios no motorizados. Entre las medidas adoptadas se ha establecido un sistema controlado de acceso para cada medio de transporte. Los residentes, trabajadores con plaza de garaje y vehículos de carga y descarga deben solicitar un permiso especial, estos últimos tienen además el acceso restringido a ciertas horas del día. Además se han diferenciado dos tipos de calles: peatonales, que permiten el paso de bicicletas y de coexistencia, que permiten el tránsito de coches a 20 km/h. Sin embargo, la excesiva peatonalización ha tenido su lado negativo, al favorecer la consolidación del centro histórico como área fundamentalmente de restauración y hostelería, así como la pérdida acelerada de otros negocios y del uso residencial.

En Guanajuato, en cambio, el principal problema es la descoordinación del transporte colectivo y discrecional con la Dirección de Turismo, así como la antigüedad de la flota, falta de claridad en cuanto a horarios, rutas y paradas y poca preparación del personal para atender a los turistas.

De los tres casos analizados puede observarse que Málaga es la ciudad que mejores resultados ha obtenido, al dotarse de un proyecto integral que abarca tres escalas: por un lado la conectividad de la ciudad con los principales mercados emisores, por otro la movilidad dentro de la ciudad y el acceso a la ciudad histórica y, finalmente, la movilidad dentro de la ciudad histórica sustituyendo el uso del automóvil.

5. Se han analizado las medidas contempladas en la política urbanística para evitar la sobreexplotación de unos pocos bienes patrimoniales mientras que aquellos que no tienen interés para la visita son abandonados, agrupándolas en los siguientes apartados:

5.1. Medidas para proteger el patrimonio natural en la ciudad histórico-turística.

5.2. Protección del paisaje histórico urbano.

5.3. Medidas para proteger el patrimonio de menor interés turístico.

5.4. Seguimiento de los bienes en peligro.

5.5. Conservación y difusión del patrimonio inmaterial.

5.1. En Plymouth destacan las medidas para proteger el patrimonio natural de las zonas sensibles, así como las restricciones para evitar alteraciones indebidas. En concreto, en el borde marítimo se han desplegado regulaciones específicas para preservar las especies autóctonas y en peligro de extinción, de forma que no se vean afectadas negativamente por la incorporación de nuevas atracciones para los visitantes. Málaga también ha creado herramientas útiles en este sentido, como el catálogo local de jardines protegidos y árboles singulares, que han servido para impedir la alteración de los espacios más señeros. Guanajuato por su parte estableció limitaciones para el crecimiento urbano más allá de la carretera de circunvalación, en zonas de gran valor natural y que por su elevación generan un gran impacto visual en la ciudad histórica. No obstante, las restricciones se han relajado progresivamente hasta suponer una severa amenaza para la preservación de las vistas y del patrimonio ecológico de la zona. En este apartado las iniciativas más exitosas han sido las llevadas a cabo en Plymouth, que han impedido la alteración de áreas altamente sensibles al desarrollo urbanístico. Málaga no cuenta con áreas de tanto valor patrimonial pero no obstante ha reforzado la protección de las áreas verdes y árboles más representativos. El caso más preocupante es el de Guanajuato, donde falta consciencia y decisión desde la política urbanística para proteger el patrimonio natural.

5.2. En cuanto al paisaje histórico urbano, destacan los controles que existen en Plymouth sobre proyectos ubicados en corredores visuales y la identificación de áreas con carácter especial en los planes parciales, de cara a establecer normativas específicas para su protección y regeneración en cuanto a materiales, vistas, estética y usos. Igualmente, es común la identificación de elementos negativos en el paisaje urbano en toda clase de documentos urbanísticos y el establecimiento de medidas de corrección. Por otra parte, el Ayuntamiento tiene la potestad de recurrir a una herramienta especialmente útil, las Article 4 Directions, para establecer restricciones sobre derechos de construcción en edificios no catalogados a nivel nacional y que normalmente no requieren autorización. El más reciente que se ha aprobado consiste en la limitación del cambio de uso en viviendas unifamiliares, para impedir la proliferación de los apartamentos turísticos y paliar la pérdida de población tradicional en los barrios con más presión al respecto.

En cambio, en Málaga la regeneración del centro histórico en los últimos años ha supuesto la focalización de las inversiones en embellecer las principales zonas turísticas y el entorno de los nuevos museos, en detrimento de otras zonas históricas de menor interés para la visita turística. En ello ha jugado un papel decisivo la orientación de los programas europeos de regeneración hacia la mejora de la imagen de las áreas turísticas consolidadas y aledañas, en lugar de utilizar toda su potencialidad (Gutiérrez Palomero, 2009) para intervenir en barrios degradados.

A diferencia de los casos anteriores, en Guanajuato destacan las escasas competencias municipales en materia de intervenciones en el patrimonio edificado, donde toda la responsabilidad recae en el Instituto Nacional de Antropología e Historia. En esta ciudad las agresiones más importantes al paisaje urbano son los incumplimientos de las ordenanzas urbanísticas en cuanto al alineamiento de las construcciones, la falta de sujeción a las normas de color, proporción, densidad y letreros, la presencia de instalaciones visibles como cables y antenas. Estos problemas se han ido solucionando paulatinamente en la zona turística pero, en cambio, es preocupante la incorporación en los últimos años de mobiliario urbano imitando estilos históricos, que incluso discrepan de la verdadera etapa histórica de la ciudad en donde se ubican, contribuyendo a conformar un decorado pintoresco alrededor de los principales monumentos.

En relación con el paisaje histórico urbano, encontramos respuestas opuestas en las ciudades analizadas. Guanajuato se caracteriza por la creación de un ambiente pintoresco, abusando del falso histórico, que contrasta con la dejadez en el resto de la ciudad histórica. En Málaga esta situación ha sido incluso más polarizada, llegando a crear un decorado en torno a los principales museos mientras que otras zonas históricas han quedado abandonadas o han sido sustituidas. Entre ambos polos se encuentra Plymouth, que busca mejorar aspectos negativos del paisaje urbano de forma más progresiva caso por caso.

Figura 10. Edificio rehabilitado imitando un estilo arabizante en Málaga.



Fuente: Daniel Barrera-Fernández.

Figura 11. Mobiliario urbano imitando un estilo clásico en Guanajuato.



Fuente: Daniel Barrera-Fernández.

5.3. En cuanto a la pérdida de patrimonio de menor interés turístico, el más amenazado en Plymouth es el de la posguerra, que si bien posee un gran valor arquitectónico reconocido en el catálogo nacional, se encuentra con el rechazo de parte de la población que aún no se encuentra vinculado sentimentalmente a él. Para conservar el patrimonio de menor interés turístico la ciudad cuenta además con un catálogo local de bienes protegidos que recientemente ha incluido las listas de interés comunitario, como una medida más para fomentar la implicación ciudadana y el reconocimiento de la diversidad de identidades de los residentes.

Málaga por su parte también cuenta con un catálogo local que amplía considerablemente la lista andaluza, incluyendo patrimonio arqueológico, edificios e inmuebles con pinturas murales. Además, al igual que en el caso de Plymouth, no existen restricciones para la catalogación de bienes del Movimiento Moderno, industriales y contemporáneos, con lo que estos se enfrentan a los mismos problemas y cuentan con los mismos instrumentos de protección que otro tipo de bienes.

La situación en Guanajuato es bien distinta y el patrimonio del siglo XX o de menor valor académico no encuentra reconocimiento formal, ya que la ciudad no cuenta con catálogos propios de patrimonio y depende de las dos listas nacionales. La del Instituto Nacional de Antropología e Historia solo incluye bienes hasta finales del siglo XIX y la del Instituto Nacional de las Bellas Artes, si bien reconoce la arquitectura contemporánea, centra su actuación más bien en otras disciplinas y carece de capacidad operativa debido a lo extenso del país.

En este aspecto se puede observar el beneficio que supone dotarse de herramientas locales para proteger el patrimonio excluido de las listas nacionales, como ocurre en Plymouth y Málaga, si bien hay diferencias entre ambos ejemplos, ya que la primera es más permeable a los valores de la ciudadanía mientras la segunda sigue primando los valores académicos.

5.4. En cuanto al seguimiento de bienes en peligro, Plymouth cuenta con un registro al efecto y cumple desde 2005 con el compromiso de reducir el número de bienes en la lista un 5% cada año mediante su correcta rehabilitación. En cambio, el recurso excesivo a la escenografía en Málaga ha supuesto una importante pérdida de patrimonio edificado, a través del derribo de edificios o el vaciado de edificios protegidos de los que solo se conserva su fachada. Estas acciones se han visto favorecidas por la falta de seguimiento de los edificios en ruina, que si bien son incluidos en un registro al efecto, no se ha actuado debidamente junto con los propietarios para su mantenimiento o rehabilitación. Por su parte, en Guanajuato existen algunos estímulos fiscales para que los propietarios conserven los inmuebles catalogados como históricos, sin embargo las condiciones de informalidad de gran parte de las actividades económicas locales los hacen poco atractivos en la práctica. De los casos analizados, se observa la práctica inacción en Málaga y Guanajuato frente a unos resultados satisfactorios en Plymouth, basados en el estímulo fiscal, la negociación con los propietarios y el seguimiento periódico del estado de los bienes.

Figura 12: Vaciado de edificios protegidos en Málaga.



Fuente: Daniel Barrera-Fernández.

5.5. En relación con la preservación del patrimonio inmaterial, en Plymouth es recurrente el fomento de las actividades industriales y pesqueras en las operaciones de regeneración turística y comercial del borde marítimo. En Málaga, dentro de los programas europeos existe uno de especial relevancia para el mantenimiento del patrimonio inmaterial, se trata del proyecto llevado a cabo en Trinidad-Perchel, donde se han establecido talleres vecinales para recuperar las actividades artesanas como pintura en madera, cerámica y forja en los corralones, contribuyendo a su vez a su embellecimiento. En Guanajuato por su parte es perceptible que las actividades tradicionales siguen vivas. De hecho, en algunos casos lo son de manera tan intensa que dificultan la inserción de actividades económicas contemporáneas. En este apartado final, destaca la pérdida de actividades tradicionales en Plymouth y Málaga, por lo que han debido establecer medidas para su recuperación, algo que no ha sucedido en Guanajuato de forma comparable.

5. Conclusiones

El concepto unitario de ciudad histórico-turística brinda un referente teórico para conceptualizar una entidad compleja que incluye aspectos físico-espaciales, urbano-arquitectónicos así como sociales y culturales, entre otros. Partiendo de dicha base, se esperaría que en ciudades que comparten ciertos retos y procesos equivalentes, como el uso turístico, pudiese observarse cierta convergencia en cuanto a los fenómenos analizados. No obstante, dada la especificidad de cada sociedad y sus determinantes, a igualdad de intención o propuesta desde la política urbanística se observa una diversidad de resultados. Por ejemplo, en cuanto a la gestión de la concentración excesiva de los visitantes, la fórmula de crear atracciones fuera de los núcleos más visitados resulta más viable cuando se asocia a la facilidad de transporte hacia los nuevos elementos turísticos, como sucede en Plymouth más no en Málaga ni en Guanajuato. En otros temas, como las medidas para evitar la creación de espacios monofuncionales turísticos, se observa un relativo fracaso en la consecución de los objetivos en los tres casos. De lo anterior se desprende que independientemente de las especificidades socioculturales, este problema resulta no solamente común sino igualmente difícil de equilibrar o resolver.

Más allá de las coincidencias o divergencias evidenciadas por el método comparativo, el análisis puede ser llevado al terreno de la reflexión. En Málaga se ha producido una focalización de la inversión en un puñado de bienes y en un espacio muy reducido, mientras que Plymouth se enfrenta a la concentración de la vida nocturna en zonas frágiles y Guanajuato presenta como limitación la falta de coordinación de los servicios turísticos. No es de extrañar que las principales propuestas de naturaleza turística recogidas en planes urbanísticos sean también diversas. Así, Málaga se ha volcado en la peatonalización y mejora de las infraestructuras, Plymouth por su parte busca un equilibrio de usos y Guanajuato se centra en la extensión de su temporada y área turística. Desde otra perspectiva, el principal problema al que se enfrentan Plymouth y Málaga es el vaciado funcional y la sustitución de actividades por otras de naturaleza turística o comercial, mientras que los problemas ambientales, de movilidad y accesibilidad son los prioritarios en Guanajuato, en este aspecto Málaga es la que más logros ha conseguido en los últimos años al descongestionar el centro. En cuanto a gestión del patrimonio local, la ciudad mexicana relega gran parte de las responsabilidades en el organismo nacional, mientras que las ciudades europeas cuentan con sus propios catálogos y herramientas específicas de protección y control, abarcando tipologías y épocas que de otro modo no tendrían la consideración debida.

Una de las posibles explicaciones de las divergencias observadas puede relacionarse con la tradición o trayectoria en cuanto a políticas urbanísticas y de protección del patrimonio en los tres países. En el caso del Reino Unido existe la opción de una amplia participación ciudadana en la toma de decisiones, expresada en el carácter consultivo que tienen los colectivos afectados tanto en la elaboración de planes urbanísticos como en los proyectos de ejecución que inciden en bienes o espacios con valor patrimonial, no solo en los protegidos legalmente sino también en los de interés comunitario. Como contraste, en el caso de México es la institución federal la que se encarga de la salvaguarda del patrimonio y su gestión desde bases jurídicas fijas y que no siempre atienden la opinión o necesidad social inmediata. En el caso de España, se observa un sistema intermedio, en el que especialmente en los últimos años se ha consolidado la articulación de grupos cívicos con capacidad de influencia en las decisiones urbanísticas que afectan al patrimonio, si bien aún queda mucho camino por recorrer para que pueda ser equiparable al modelo británico. De esta manera, en el Reino Unido ciertos procesos urbanos logran un cierto equilibrio entre la protección patrimonial y la dotación de nuevos usos. En España ha ocurrido un intenso proceso de pérdida patrimonial en los contextos más afectados por el desarrollismo inmobiliario. Mientras, en México en ocasiones se protegen bienes con regulaciones tan restrictivas que acaban siendo infrutilizados.

De las tres ciudades analizadas puede concluirse como recomendación tanto para ellas como para otras que el desarrollo turístico no puede desentenderse de la conservación del patrimonio en sentido amplio,

incluyendo el natural y los valores paisajísticos, ya que de lo contrario se corre el riesgo de crear áreas tematizadas mientras que el resto de la ciudad histórica cae en el abandono. También puede mencionarse que una correcta gestión urbanística de la ciudad histórica no es posible sin la consideración interrelacionada tanto del patrimonio edificado como el natural, que debe ser específico para la ciudad y el barrio en cuestión, reconociendo por tanto aquellos bienes relevantes para la comunidad local. El lenguaje arquitectónico actual y los nuevos usos cumplen con el objetivo de renovar el papel simbólico de los centros históricos y su protagonismo en la escala general de la ciudad, ya que de lo contrario están abocados a convertirse en espacios museísticos de uso casi exclusivo para los visitantes o para residentes solo cuando se comportan como tales.

Figura 13: Catálogo de buenas prácticas extraídas del estudio comparativo.

Catálogo de buenas prácticas extraídas del estudio comparativo	
1. Gestión de la concentración excesiva de los visitantes tanto espacial como temporalmente.	1.1. Creación de nuevos atractivos fuera del área turística consolidada pero a su vez bien comunicados con esta.
	1.2. Comunicación eficiente y atractiva entre los recursos periféricos y el centro de la ciudad.
	1.3. Extensión de la temporada turística mediante la focalización en segmentos no suficientemente explotados.
2. Medidas para evitar la creación de espacios monofuncionales turísticos.	2.1. Redistribución de actividades turísticas en un área más extensa.
	2.2. Establecimiento de regulaciones específicas para favorecer la mezcla de usos.
3. Demanda de instalaciones cada vez más grandes y complejas.	3.1. Evaluación del impacto en el paisaje urbano de las nuevas construcciones y prohibición de aquellas que afectan negativamente.
	3.2. Toma de decisiones teniendo en cuenta la valoración de agentes sociales sobre los impactos de dichas construcciones.
	3.3. Favorecimiento del mantenimiento de equipamientos esenciales en el centro de población para evitar su vaciado funcional.
4. Acceso hacia la ciudad histórica y movilidad dentro de ella.	4.1. Aumento de la capacidad de recepción de las infraestructuras de transporte de larga distancia.
	4.2. Mejora de la imagen de las entradas a la ciudad y a los barrios históricos.
	4.3. Reducción de la congestión por vehículos privados mediante el establecimiento de áreas de exclusión, peatonalización, calles compartidas, mejora del transporte público, fomento de medios no motorizados y regulación de la carga y descarga.
5. Sobreexplotación de unos pocos bienes patrimoniales junto con el abandono del resto.	5.1. Establecimiento de restricciones y controles para evitar alteraciones indebidas en cuanto a materiales, imagen y usos.
	5.2. Medidas adicionales para proteger el patrimonio natural y el paisaje, como regulaciones específicas y catálogos.
	5.3. Limitación del crecimiento de la mancha urbana.
	5.4. Protección de corredores visuales.
	5.5. Identificación de elementos negativos en el paisaje urbano y establecimiento de medidas de corrección.
	5.6. Fomento de la arquitectura y el mobiliario urbano contemporáneos sensibles con su entorno y abandono de proyectos que inducen al falso histórico.
	5.7. Creación de catálogos y medidas de protección específicas para patrimonios poco reconocidos, como el del siglo XX y XXI, industrial o de valor identitario para grupos no hegemónicos.
	5.8. Registro de bienes en peligro y establecimiento de medidas de mantenimiento o rehabilitación.
	5.9. Inclusión de medidas de fomento del patrimonio inmaterial en las operaciones de regeneración urbana.

Fuente: los autores.

Bibliografía

- Ashworth, G.J. y Page, S.J.
2011. "Urban tourism research: recent progress and current paradoxes". *Tourism Management*, 32: 1-15.
- Ashworth, G.J. y Tunbridge, J.E.
2000. *The tourist-historic city. Retrospect and the prospect of managing the heritage city*. Oxford: Pergamon.
1999. "Old cities, new pasts: Heritage planning in selected cities of Central Europe". *Geojournal*, 49: 105-116.
- Ayuntamiento de Guanajuato.
2003. *Plan Maestro para la Preservación del Patrimonio Cultural del Municipio de Guanajuato*.
- Ayuntamiento de Guanajuato, Dirección General de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Dirección de Asuntos Jurídicos y Dirección de Catastro.
2002. *Plan de Conservación para la Zona Declarada Patrimonio de la Humanidad*.
- Ayuntamiento de Guanajuato, Dirección General de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Dirección de Planeación y Ecología.
2000. *Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona de Valenciana*.
- Ayuntamiento de Guanajuato, Gobierno de Guanajuato, IMPLAN Guanajuato, UNAM, PUEC.
2011. *Plan de Ordenamiento Territorial del Centro de Población y Programa de Desarrollo Urbano de Guanajuato*.
- Ayuntamiento de Guanajuato, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Secretaría de Ecología y Desarrollo Urbano.
1998. *Plan Parcial de la zona de Crecimiento Yerbabuena-Colonia Burócrata zona suroeste*.
- Ayuntamiento de Guanajuato, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, Secretaría de Ecología y Desarrollo Urbano, Secretaría de Desarrollo Social y Humano.
2002 *Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Guanajuato*.
- Ayuntamiento de Guanajuato, Servicios Públicos Municipales, Seguridad Pública, Obras Públicas, Desarrollo Económico, Turismo, Desarrollo Urbano.
1998. *Plan de Desarrollo Municipal 1998-2000*.
- Ayuntamiento de Málaga.
2011a. *Iniciativa Urbana*. Análisis del espacio público usos y actividades económicas en el ámbito del PEPRI Centro.
- 2011b. *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro de Málaga*. PAMPEPRI (83) M.
- 2011c. *Plan General de Ordenación Urbanística*.
- 2011d. *Plan Municipal de Movilidad Sostenible*.
2009. *Centro Histórico y Monumental: Entorno de Interés Protegido*.
- 2003a. *Plan Especial de Protección y Reforma Interior Conde Ureña*. PAM-LE.1 (97).
- 2003b. *Plan Especial de Protección y Reforma Interior Falda del Seminario*. PALE. 23 (97).
- 2003c. *Plan Especial de Reforma Interior Perchel Alto*. PAM-R.3 (83) M.
2002. *Plan Especial de Protección y Reforma Interior San Cristóbal*. PAM-LE.2 (97).
- 2000a. *Plan Especial de Protección y Reforma Interior Perchel Sur*. PA-P.13 (97).
- 2000b. *Plan Especial de Protección y Reforma Interior Trinidad-Perchel*. Modificado y texto refundido PAM-R4.
- Ayuntamiento de Málaga, Servicio de Programas Europeos.
2006 *Málaga 05 Agenda 21*.
- Barrera-Fernández, D.
2013. "Políticas incidentes en la adecuación turística de la ciudad histórica". *AGIR - Revista Interdisciplinar de Ciencias Sociais e Humanas*, 1(5): 94-120.
- Bayona, V.R. y Sánchez, S.
2015. "El Ayuntamiento inyecta 600.000 euros al Museo del Automóvil desde 2012". *Málaga Hoy*, 20 de agosto de 2015.
- Bellet Sanfeliu, C. y Llop Tomé J.M.
2004. "Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias". *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 8: 157-180.
- Bramwell, B. y Sharman, A.
1999. "Collaboration in local tourism policymaking". *Annals of Tourism Research*, 26(2): 392-415.

- Brito, M.
2009. *Ciudades históricas como destinos patrimoniales. Una mirada comparada: España y Brasil*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.
- Burdett, R. y Sujdic, D.
2008. *The endless city*. London: Phaidon.
- Burtenshaw, D., Bateman, M. y Ashworth, G.J.
1991. *The European city. A western perspective*. Londres: David Fulton Publishers.
- Capel Sáez, H.
2014. *El patrimonio: la construcción del pasado y del futuro*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Carta de Cracovia
2000. *Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido*. Conferencia Internacional sobre Conservación "Cracovia 2000".
- Fainstein, S.S. y Judd, D.R.
1999. "Global forces, local strategies and urban tourism". En: Fainstein, S.S. y Judd, D.R. (Eds.). *The tourist city*. New Haven: Yale University Press.
- Fundación CIEDES.
2005. *La Carta Verde de Malaga / Agenda Local 21*.
- García Hernández, M.
2003. *Turismo y conjuntos monumentales*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Gilbert, D. y Clark, M.
1997. "An exploratory examination of urban tourism impact, with reference to residents attitudes, in the cities of Canterbury and Guildford". *Cities*, 14(6): 343-352.
- Gobierno del Estado de Guanajuato.
2005. *Plan de Manejo del Área Natural Protegida "Presa de la Purísima y su Zona de Influencia"*.
- Graham, B. y Howard, P. (Eds.).
2008. *The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*. Londres: Ashgate.
- Gu, K. y Wall, G.
2007. "Rapid urbanization in a transitional economy in China: the case of Hainan Island". *Singapore Journal of Tropical Geography*, 28(2): 158-170.
- Gunay, Z.
2008. "Neoliberal urbanism and sustainability of cultural heritage". Comunicación presentada en el 44th ISOCARP Congress. Dalian, 19-23 de septiembre de 2008.
- Gutiérrez Palomero, A.
2009. "El mètode Urban i la seva difusió com a valor afegit principal de la iniciativa comunitària". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 53: 47-67.
- Jansen-Verbeke, M. y Lievois, E.
2001. "Analysing heritage resources for urban tourism in European cities". En: Pearce, D.G. y Butler, R.W. (Eds.), *Contemporary issues in tourism development*. Londres y Nueva York: Routledge.
- Law, C.M.
1996. *Urban tourism. Attracting visitors to large cities*. Londres y Nueva York: Mansell Publishing Limited.
- LDA Design.
2005a. *Sustainable Neighbourhood Assessment City Centre*. Exeter.
2005b. *Sustainable Neighbourhood Assessment Devonport*. Exeter.
2005c. *Sustainable Neighbourhood Assessment Stonehouse*. Exeter.
- Lievois, E.
2007. "The tourism interaction system: a new approach on the geography of inner city tourism". Comunicación presentada en el 44th Congress of the European Regional Science Association. Paris, 29 de agosto - 2 de septiembre de 2007.
- Matrix Partnership.
2003. *Devonport Development Framework*. Preparado para Devonport Regeneration Company.
- MBM Arquitectes y AZ Urban Studio.
2003. *A Vision for Plymouth*. Final Copy.
- Page, S.J.
1995. *Urban tourism*. London: Routledge.
- Page, S.J. y Hall, C.M.
2003. *Managing urban tourism*. Harlow: Prentice Hall.

Plymouth City Council.

2008a. *Ebrington Street Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2008b. *The Hoe Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2007a. *Adelaide Street Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2007b. *Barbican Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2007c. *Devonport Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2007d. *Local Development Framework*. Core Strategy.

2007e. *Millfields Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2007f. *North Stonehouse Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2007g. *Stonehouse Peninsula Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

2007h. *Union Street Conservation Area Appraisal and Management Plan*.

Plymouth City Council, Department of Development.

2010. *City Centre and University Area Action Plan 2006-2021*.

2008. *Sutton Harbour Area Action Plan 2006-2021*.

2007a. *Devonport Area Action Plan 2006-2021*.

2007b. *Millbay and Stonehouse Area Action Plan 2006-2021*.

2005. *Hoe Area Action Plan. Issues and options*.

Popp, M.

2012. "Positive and negative urban tourist crowding: Florence, Italy". *Tourism Geographies*, 14(1): 50-72.

Romero Moragas, C.

2001. "Ciudad, cultura y turismo: calidad y autenticidad". *PH Boletín*, 36: 100-109.

Russo, A.P. y Van der Borg, J.

2002. "Planning considerations for cultural tourism: a case study of four European cities". *Tourism Management*, 23: 631-637.

Troitiño Vinuesa, M.A.

2003. "Ciudades históricas y turismo sostenible". *A Distancia*, 1: 47-51.

Troitiño Vinuesa, M.A. y Troitiño Torralba, L. (Dir.).

2011. *Estudio sobre la funcionalidad turística del patrimonio cultural del municipio de Carmona y estrategias de actuación*. Trabajo conjunto de Grupo de Investigación Turismo, Patrimonio y Desarrollo, Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico y Ayuntamiento de Carmona.

Tyler, D., Guerrier, Y. y Robertson, M.

1998. *Managing tourism in cities*. Chichester: Wiley.

Van den Berg, L., Van der Borg, J. y Van der Meer, J.

1995. *Urban tourism. Performance and strategies in eight European cities*. Aldershot: Ashgate.

Velasco González, M.

2011. "La política turística. Una arena de acción autónoma". *Cuadernos de Turismo*, 27: 953-969.

2009. "Gestión turística del patrimonio cultural: enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural". *Cuadernos de Turismo*, 23: 237-253.

Vernon, J., Essex, S., Pinder, D. y Curry, K.

2005. "Collaborative policymaking. Local sustainable projects". *Annals of Tourism Research*, 32(2): 325-345.

Ward, C.

2013. "Probing identity, integration and adaptation: Big questions, little answers". *International Journal of Intercultural Relations*, 37: 391-404.

Warnken, J., Russell, R. y Faulkner, B.

2003. "Condominium developments in maturing destinations: potentials and problems of long-term sustainability". *Tourism Management*, 24(2): 155-168.

Recibido: 29/01/2016

Reenviado: 21/03/2016

Aceptado: 29/05/2016

Sometido a evaluación por pares anónimos