

costes resulta dificultosa, entre otros factores porque tales beneficios y costes inciden diferencialmente sobre los actores implicados (hoteleros, comerciantes, vecinos, etc).

En la tercera sección se presenta una síntesis de los estudios de casos. La inclusión en el estudio de Aix-en-Provence, Amsterdam, Brujas, Florencia, Oxford, Salzburgo y Venecia no es fortuita, son ciudades en donde el turismo cultural es muy importante, emergen con especial virulencia los problemas del desarrollo turístico o han experimentado medidas de gestión de flujos. De cada ciudad, se realiza una presentación del marco socioeconómico general (situación económica, evolución demográfica, aspectos sociolaborales, etc), los componentes del producto turístico local (monumentos y museos, oferta cultural, ambiente en general, etc), principales parámetros del sector turístico, tanto de la demanda (afluencia turística y evolución, perfil del visitante, etc) como de la oferta (sector del alojamiento, oferta complementaria, etc), y de la política turística y estrategias de gestión (planes, programas y medidas, órganos competentes, etc). En líneas generales, la disponibilidad de la información determina el nivel de la profundidad de los análisis.

En relación al mercado turístico local, Amsterdam y Florencia, con más de cuatro millones de pernотaciones, son las dos ciudades que más visitantes reciben. Además de grandes centros de turismo cultural, su dimensión e importancia a nivel regional determinan una importante afluencia de visitantes por motivos de negocios o de asistencia a congresos y convenciones. Venecia registra más de dos millones y medio de pernотaciones anuales, Oxford y Salzburgo menos de dos millones, y Brujas y Aix-en-Provence menos de un millón de pernотaciones. La estancia media oscila entre un máximo de tres noches en Oxford, ligado a los viajes de estudios, y 1,8 en Salzburgo. La estacionalidad no es muy acusada aunque el primer trimestre del año presenta la menor frecuentación. En general, corresponde a un turismo nacional donde la distancia desde el lugar de origen tiene un papel decisivo.

El impacto del turismo sobre las ciudades históricas presenta múltiples dimensiones, aunque su medición resulta extremadamente compleja. Borg y Gotti utilizan indicadores como la proporción visitantes/residentes (27,6 en Venecia, 26 en Salzburgo y 23 en Brujas) y el índice turístico de Defert, que relaciona el número de camas disponibles con la población residente. El crecimiento del interés por las ciudades del arte ha conducido a una excesiva presión sobre los núcleos más vulnerables o determinados ámbitos urbanos, que amenaza la vitalidad de la economía local, la integridad del patrimonio y la calidad de vida de los residentes. En este sentido, los

problemas más relevantes que estas ciudades afrontan son los problemas de tráfico y aparcamiento, contaminación, expulsión de residentes y actividades tradicionales, irritación ocasional de la población local y deterioro del patrimonio. Aunque en la génesis de estos procesos no siempre interviene necesariamente el turismo, sin duda acrecienta la intensidad de los problemas preexistentes.

Dar respuesta a estos problemas aconseja superar el «dejar hacer» y adoptar políticas explícitas de gestión del turismo, que vayan más allá de las meras medidas promocionales. No obstante, ninguna de las ciudades consideradas dispone de una estrategia turística explícita y las únicas medidas adoptadas están relacionadas con el control del tráfico y el aparcamiento (aparcamientos periféricos disuasorios, transporte urbano colectivo, etc). Ante la complejidad y transversalidad del turismo se aconseja coordinar las decisiones adoptadas por el conjunto de agentes que operan dentro del sector. De forma paralela, los problemas planteados aconsejan formas de control flexibles y un organismo público con capacidad de afrontar una actividad compleja y con gran capacidad de incidencia sobre la vida de la comunidad local.

En suma, el análisis que realizan los autores de la situación de Aix-en-Provence, Amsterdam, Brujas, Florencia, Oxford, Salzburgo y Venecia en base a los planteamientos de la sostenibilidad del desarrollo turístico y el ciclo de vida del turismo urbano, permite extraer modelos y metodologías de investigación de aplicación en las ciudades históricas españolas, así como un marco comparativo a nivel europeo. Los problemas son comunes (congestión urbana, degradación ambiental, museificación, pérdida de vitalidad residencial, ausencia de estrategias turísticas claras, etc), si bien la riqueza y singularidad de cada una de nuestras ciudades, el principal patrimonio cultural del país y uno de los recursos turísticos más importantes, son factores a considerar.— MANUEL DE LA CALLE VAQUERO

*La movilidad y la calidad ambiental en los centros urbanos**

En el marco actual de debate sobre la realidad urbana dos son los problemas que suscitan las mayores pre-

* AAVV (1995), *Accesibilidad y calidad ambiental*. I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos (Granada, 1993). Madrid: MORMA, Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades.

ocupaciones por su directa repercusión sobre la calidad de vida de los ciudadanos: el tráfico y la contaminación, es decir, en un sentido más amplio las cuestiones relativas a la accesibilidad y movilidad y las relacionadas con el medio ambiente urbano. El aumento de la movilidad, paralelo al desarrollo económico y social ha desencadenado un crecimiento exponencial del número de vehículos que circulan por nuestras calles y un aumento también de la dependencia del automóvil. Este fenómeno ha influido en la consolidación de un urbanismo basado en el fenómeno de la suburbanización, la dispersión de determinadas actividades, la especialización de usos del suelo y la segregación espacial. Las distancias son cada vez mayores y el transporte público es incapaz de enfrentarse a las nuevas formas de viajar adaptadas a los coches. Se trata, pues, de un círculo vicioso que no hace más que acentuar la dispersión urbanística y, por ende, hacer que crezcan los desplazamientos diarios. La consecuencia más grave es la marginación de las áreas centrales urbanas cada vez más congestionadas y menos accesibles para el vehículo privado.

Ante esta situación se recogen en este libro junto con la declaración de Granada sobre la «Ciudad equilibrada, habitable y accesible para todos», toda una serie de intervenciones presentadas en el I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos celebrado en Granada en julio de 1993. Pretenden estas presentaciones aportar, de acuerdo con nuevos criterios de accesibilidad, soluciones específicas en casos concretos (Grenoble, Granada, San Sebastián, Cuenca, Toledo, Perugia, Amsterdam...).

Los trabajos se agrupan en cuatro grandes bloques temáticos que abordan los planteamientos generales sobre accesibilidad y medio ambiente urbano, las nuevas tendencias de la movilidad en centros urbanos (con especial atención a los centros de las ciudades históricas), la calidad y dinamismo en los centros urbanos y el espacio público en la recuperación de la ciudad.

La política comunitaria en materia de medio ambiente en relación con la ciudad y el transporte, explicitada en documentos como el *Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente*, el *Libro Blanco del Transporte* o el *v Programa: Hacia un desarrollo sostenible*, marca algunas pautas de referencia centrándose en aspectos relacionados con la calidad del aire, el control de la contaminación atmosférica y los niveles sonoros. Sin embargo, dado que el principio de subsidiariedad marca que cada uno interviene en función de sus competencias, es la ciudad misma y su go-

bierno quien tienen la última palabra sobre la política de tráfico, movilidad y medio ambiente.

Los nuevos planteamientos sobre el transporte urbano abogan por mejorar y facilitar la accesibilidad para todos los ciudadanos y no tanto la movilidad con el fin de recuperar la función social de la calle. Se trata de adaptar la demanda de transporte a la oferta y no al revés (para evitar el crecimiento sin fin de la infraestructura viaria) y favorecer una transferencia modal hacia los modos de transporte más eficaces y mejor adaptados al entorno urbano. Por todo ello se hace necesario la racionalización del uso del automóvil y la potenciación de los transportes colectivos, el reacondicionamiento del espacio callejero, la peatonalización de determinadas zonas del centro urbano o la gestión selectiva del estacionamiento.

Todas estas medidas, más políticas que técnicas en muchos casos, son sobre todo necesarios en los centros urbanos y especialmente en los centros de las ciudades históricas, donde las peculiaridades de la trama urbana y los condicionamientos físicos impuestos por emplazamientos singulares dificultan sobremanera la circulación y agudizan los problemas de accesibilidad. En muchas de ellas, además el turismo agrava la situación y llega a saturar calles, plazas y espacios públicos. Como se expone en las páginas de esta obra, en Perugia se ha optado por la peatonalización de parte de su centro urbano y se ha desarrollado un sistema de túneles peatonales que aprovechan una obra ya realizada (las galerías de la Roca Paolina) y un sistema de escaleras mecánicas que salvan los grandes desniveles de la ciudad. En Amsterdam se ha puesto en marcha un plan denominado «Plan Paso a Paso» con el fin de descongestionar el centro de la ciudad, reorganizar las áreas públicas y mejorar la calidad ambiental de cara a los turistas y a los residentes. Por su parte San Sebastián se planteó allá por 1990 su primer plan integral de transporte que abordó los problemas del exceso de tráfico, la congestión, la falta de plazas de aparcamiento y las dificultades del transporte público, intentando peatonalizar parte del centro histórico, limitar el acceso al mismo en automóvil y jerarquizando el viario.

Cuenca y Toledo (al igual que Perugia) son casos especialmente complejos donde la problemática de sus centros no se limita a la mejor o peor adaptación de sus condicionamientos urbanísticos a los estándares de vida actual, sino que se relaciona también con la afluencia, en el caso de Toledo masiva, de turistas que usan la ciudad en tiempos muy cortos, acceden en medios de transporte de fuerte impacto en el tejido urbano

y se concentran en unos pocos puntos de atracción turística. Las soluciones propuestas exigen además en estas ciudades asumir la responsabilidad compartida de mirar por la salvaguarda de un rico patrimonio cultural y generar en él el mínimo impacto posible. En Cuenca, por ejemplo, se proponía crear dos intercambiadores y varios aparcamientos al pie de la ciudad y facilitar el acceso a la parte alta por sistemas de escaleras mecánicas, con el fin de descongestionar el único eje viario por el que se puede acceder a la parte alta del casco en coche.

Pero si importante es el patrimonio cultural de los cascos históricos, no lo son menos las cuestiones que se abordan en el tercer bloque de ponencias relativas al dinamismo funcional de los centros urbanos. Los espacios centrales de las ciudades son realidades vivas donde se articulan y conviven diferentes usos del suelo, actividades económicas y grupos sociales y se erigen además en centros culturales y simbólicos, ámbitos privilegiados para las relaciones sociales. Se trata, pues, de centros multifuncionales y compactos herederos de una rica tradición urbana europea, en los cuales es preciso mantener la dimensión histórico cultural de su paisaje. Ante esta situación el debate actual se centra en la pérdida de población de los centros (sobre todo los centros de algunas ciudades históricas) y en la peatonalización de los mismos que siempre genera reticencias por parte de comerciantes y trabajadores (poco dispuestos a utilizar un transporte público a veces muy deficiente). Ciudades como Bolonia han optado por la peatonalización para «salvar» su centro y en otros casos, como el de Grenoble, se ha intentado eliminar parte del tráfico del centro mediante una línea transversal de tranvía que atraviesa toda la ciudad y vertebraba el sistema de transporte público.

Finalmente se destaca en el libro la importancia del espacio público en la recuperación de la ciudad; en este momento se cree que el espacio público o más bien colectivo (sea público, semipúblico o privado) puede ayudar a canalizar las motivaciones de la rehabilitación, es decir que mejorar las plazas, las calles, la imagen, el gusto y el orgullo de la población (residentes y comerciantes sobre todo) de una zona les lleva a invertir ellos mismos en rehabilitación. Y como ejemplo se recogen varias experiencias proyectuales: el Parque de Santa Catalina en el Casco Antiguo de Gijón, le Casco Antiguo de Oviedo y un proyecto para las plazas centrales, el Plan Especial de la ciudad histórica de Santiago de Compostela y la remodelación de la Plaza de la Catedral de Reims.— MARÍA GARCÍA HERNÁNDEZ

*Ciudades europeas sostenibles**

Ciudades europeas sostenibles es un informe del Grupo de Expertos sobre Medio Ambiente Urbano que se presenta como una contribución al debate sobre las ciudades y la sostenibilidad en Europa y recoge un gran número de ideas y de experiencias prácticas en materia de gestión urbana para la sostenibilidad. Forma parte de un amplio proyecto sobre Ciudades Sostenibles que incluye además, entre otras cosas, una Guía de Buenas Prácticas, y un Sistema Europeo de Información sobre Buenas Prácticas de Gestión Urbana.

Su contenido se articula en ocho capítulos, de los cuales los dos primeros recogen los planteamientos generales del informe (objetivos y estructura del contenido) y el análisis del contexto de las ciudades (sistema urbano europeo, contexto mundial, la política de la Unión Europea y el marco de actuación local), el tercero expone un planteamiento global de la gestión urbana sostenible y los siguientes, las reflexiones sobre la sostenibilidad referidas sectorialmente a la gestión de los recursos naturales, la energía y los residuos, los aspectos socioeconómicos, la accesibilidad urbana y la planificación espacial.

Como marco general de la sostenibilidad urbana se plantea una gestión urbana global basada en los principios de la sostenibilidad; por un lado en la equidad y eficiencia social y por otro en la salvaguarda de los recursos naturales y la eficiencia medioambiental. Principios éstos que se deberían aplicar a unas políticas locales basadas en la cohesión y la integración vertical (subsidiaria) y horizontal (intersectorial). Sobre estas políticas el informe plantea la necesidad de aplicar unos instrumentos de control y seguimiento (ecoauditorías e informes sobre el estado del medio ambiente) basados en la medición de indicadores de presión, calidad y rendimiento ambiental que permitan «objetivizar», en la medida de lo posible, la valoración de las políticas implantadas.

Dentro de los capítulos de temática más sectorial, se aborda, en primer lugar la sostenibilidad de la gestión de los recursos naturales, energía y residuos en los sistemas urbanos y se tratan aspectos como el aprovisionamiento de agua, la contaminación del aire y del suelo, la fauna y flora urbanas, el consumo de energía y la producción

* COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1996), *Ciudades europeas sostenibles*. Informe del Grupo de Expertos sobre Medio Ambiente Urbano. DG XI. Bruselas.