

Universidad Nacional de San Martín  
Escuela de Economía y Negocios

Licenciatura en Turismo  
Trabajo Final de Práctica Profesional (TFPP)

## Medición de la sostenibilidad en destinos urbanos

Aspectos preliminares para el diseño de un sistema de  
indicadores de sostenibilidad turística para CABA



Autora: Micaela Denise Groos

Legajo: EYN-11272

Tutora: Roxana Hruby

Fecha de presentación: Diciembre 2020

## ÍNDICE GENERAL

<b>Sección Preliminar .....</b>	<b>3</b>
Resumen ejecutivo.....	3
Introducción .....	3
Estado del arte .....	5
Objetivos .....	6
Hipótesis.....	6
Diseño de la investigación .....	6
<b><u>CAPÍTULO 1: La Ciudad como destino turístico .....</u></b>	<b>9</b>
1.1 Ciudad.....	9
1.2 Turismo .....	10
1.3 Turismo urbano .....	12
1.3.1 Principales características .....	12
1.3.2 Turismo urbano a lo largo del tiempo.....	14
1.3.3 Estrategias de posicionamiento de los destinos urbanos .....	16
1.4 Buenos Aires: ciudad turística .....	17
1.4.1 Aspectos generales de la Ciudad .....	17
1.4.2 Aspectos turísticos .....	19
<b><u>CAPÍTULO 2: Problemáticas en los destinos urbanos y sostenibilidad ....</u></b>	<b>25</b>
2.1 Reseña histórica de la urbanización en Latinoamérica.....	25
2.2 Problemáticas generales en las ciudades latinoamericanas .....	29
2.3 Impactos negativos causados por el turismo urbano .....	32
2.4 Sostenibilidad en los destinos urbanos .....	35
2.4.1 Surgimiento del concepto de sostenibilidad .....	35
2.4.2 Turismo sostenible.....	37
2.4.3 Ciudades turísticas sostenibles.....	39
<b><u>CAPÍTULO 3: Medición de la sostenibilidad en destinos turísticos .....</u></b>	<b>42</b>
3.1. Desarrollo sostenible: de la teoría a la práctica .....	42
3.2. Indicadores de sostenibilidad.....	43
3.3. Indicadores de sostenibilidad turística .....	44
3.4. Aspectos metodológicos para diseñar un sist. de indicadores de sostenibilidad .....	46
3.4.1. Ámbito de aplicación.....	46
3.4.2. Marco ordenador.....	47
3.4.3. Métodos y criterios para la selección de indicadores.....	50
3.4.4. Esquema de interrelación entre indicadores .....	51

<b>CAPÍTULO 4: Resultados de la investigación .....</b>	<b>53</b>
4.1. Recomendaciones de organismos internacionales .....	53
4.2. Resultados de estudios de caso aplicados .....	56
4.3. Aspectos preliminares para el diseño de un sistema de indicadores en CABA.....	64
4.4. Comentarios finales .....	66
<b>5. CONCLUSIONES .....</b>	<b>68</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>71</b>
<b>7. ANEXOS.....</b>	<b>85</b>
7.1. Indicadores Organización Mundial del Turismo (2005) .....	85
7.2. Indicadores del Sistema Europeo de Indicadores de Turismo .....	88
7.3. Indicadores Azizi, Biglari & Joudi (2011) .....	90
7.4. Indicadores Bertoni et. al. (2017) .....	92
7.5. Indicadores Cordero Fernández (2017) .....	94
7.6. Indicadores Florido Trujillo, Garzón García & Ramírez López (2018) .....	95
7.7. Indicadores Krolikowska Tomczak (2016) .....	98
7.8. Indicadores Kurt Konakoglu et. al. (2019).....	100
7.9. Indicadores Lozano-Oyola, Contreras & Blancas (2019).....	102
7.10. Indicadores Markovic, Peric & Mijatov (2016) .....	104
7.11. Indicadores Medrano Aranda & Lardiés-Bosque (2014).....	105
7.12. Indicadores Onder, Wober & Zekan (2017) .....	108
7.13. Indicadores Paunovic (2016) .....	109
7.14. Indicadores Zhang & Zhang (2020) .....	110

## Sección Preliminar

### Resumen ejecutivo

El presente trabajo busca analizar las formas de medición de la sostenibilidad turística en general y de los destinos urbanos en particular, con el fin de poder identificar aquellos aspectos preliminares que deben considerarse para la creación de un sistema de indicadores de sostenibilidad turística en las ciudades. Específicamente, esta investigación se propone adaptar estas consideraciones al área de estudio seleccionada que es la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), para que esta información funcione como una herramienta base que permita medir la sostenibilidad integral de la Ciudad como destino turístico.

Para ello, se abordan las recomendaciones generadas por organismos internacionales sobre la temática y también casos de estudio aplicados, a través del relevamiento de artículos científicos en bases de datos especializadas. Así, al analizar las metodologías propuestas por estos trabajos y, teniendo en consideración las características de la CABA, se identifican las consideraciones claves a tener en cuenta para el diseño de los indicadores.

En las conclusiones de esta investigación se refleja la importancia de contar con un equipo de trabajo interdisciplinario ya que tanto la ciudad, como el turismo y la sostenibilidad, son temas de gran complejidad que requieren de un abordaje y análisis desde diversas áreas de estudio. Por otro lado, se expresa la relevancia de la participación comunitaria, para poder identificar previamente las principales problemáticas existentes en el territorio y así establecer las variables fundamentales que deben ser medidas. Entre otros aspectos relevantes, resalta también la necesidad de diseñar un sistema con un acotado número de indicadores con el objetivo de facilitar la medición y la comparación con otros destinos urbanos.

**Palabras clave:** Turismo – Destinos urbanos – Indicadores – Sostenibilidad – CABA

### Introducción

En la actualidad, las áreas urbanas representan los principales espacios para el desarrollo de la vida de la mayoría de las personas del mundo (González et al., 2013). Según datos de la Organización de las Naciones Unidas (UN, 2020), desde 2007 más de la mitad de la población mundial vive en las ciudades y las tendencias marcan que esta cifra podría aumentar a un 60% para el año 2030. Específicamente, en Argentina la proporción de los habitantes que residen en los espacios urbanos es considerablemente mayor con un total de 92% (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina [INDEC], 2010), representando a uno de los países más urbanizados del mundo.

Además de su enorme densidad poblacional, las ciudades concentran en sus territorios un elevado número de actividades económicas y servicios y, por esto, aportan considerablemente al PIB de sus países. Entre los sectores que han cobrado mayor relevancia en los últimos años se encuentra el turismo urbano, debido a que el arribo de

turistas internacionales genera importantes beneficios económicos que captan la atención de los gestores políticos.

En la actualidad, las ciudades son destinos consolidados a nivel mundial debido a su gran dinamismo y oferta turística diversa, que incluye la visita de monumentos y edificios patrimoniales, la asistencia a eventos y shows culturales e, incluso, son escenario de importantes congresos, ferias y simposios internacionales (Gándara, 2004; Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008; Hiernaux-Nicolas & González Gómez, 2014; Bertoncetto & Iuso, 2016). Asimismo, las grandes urbes funcionan como puerta de entrada hacia los países y, en algunos casos, son un paso obligado para la visita de otros destinos nacionales. En efecto, su relevancia turística ha cobrado tal magnitud que hoy en día casi todas las ciudades utilizan al turismo como un instrumento de desarrollo económico (González Reverté & Morales Pérez, 2009).

Sin embargo, pese a los impactos económicos positivos que genera el crecimiento del turismo urbano, se han comenzado a registrar también sus efectos adversos. La saturación de estos destinos ha provocado descontento en la población local de estas ciudades debido a la fuerte presencia de ruidos molestos, mayor suciedad, congestión del tránsito, aumento en los precios de productos y alquileres, pérdida del patrimonio cultural, entre otros impactos. En circunstancias extremas, estas situaciones han derivado en protestas por parte de residentes que habitan en las zonas de mayor afluencia turística. Este rechazo hacia la actividad es usualmente conocido con el nombre de “turismofobia” y refleja las consecuencias límites de una falta de planificación estratégica a largo plazo (Tresserras, 2004; Martínez, 2011; Mansilla, 2018; Beni, 2020).

Como consecuencia, en los últimos años diversos actores del sector turístico advierten la insostenibilidad presente en la mayoría de los destinos turísticos en general y de los destinos urbanos en particular (World Tourism Organization [UNWTO] et al., 2018). Frente a esto, se presenta una clara preocupación por medir la sostenibilidad turística de las ciudades, ya que estos impactos agravan indirectamente otras problemáticas existentes en las áreas urbanas. Por consiguiente, comienzan a surgir recomendaciones por parte de organismos internacionales con el fin de que se generen herramientas que permiten cuantificar el avance hacia un desarrollo sostenible. De igual forma, desde el sector académico se empiezan a realizar estudios científicos que proponen diferentes metodologías para el diseño de sistemas de indicadores de sostenibilidad turística para destinos urbanos.

A pesar de que la elevada cantidad de propuestas generadas para medir la sostenibilidad de los destinos es un punto positivo a remarcar, esta enorme variedad de trabajos podría dificultar el diseño y la aplicación final de estos indicadores por parte de los gobiernos. Sumado a lo anterior, cabe destacar que gran parte de estos estudios son realizados en países con una coyuntura política y económica diferente a la del Sur Global; es decir, que no consideran las características presentes en las ciudades latinoamericanas. Por lo tanto, para conocer los estados de sostenibilidad turística de un destino urbano en Argentina, se requiere de la consideración de determinados aspectos preliminares que guíen el trabajo futuro.



Considerando que esta herramienta es clave para la generación de políticas turísticas adecuadas para las ciudades, este trabajo inicia con una aproximación teórica-conceptual sobre la ciudad como destino turístico y presenta los principales aspectos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por ser el destino urbano más consolidado del país. Luego, la investigación se centra en las problemáticas y la sostenibilidad en los destinos urbanos y los indicadores de sostenibilidad turística. Seguidamente, se presentan los resultados del análisis realizado en torno a las recomendaciones y estudios de caso internacionales explorados. Por último, se exponen las conclusiones del presente trabajo.

## Estado del arte

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) es la capital de Argentina, cuenta con una población total de casi 3 millones de personas y una densidad poblacional de 15.000 habitantes por km<sup>2</sup> aproximadamente (Dirección General de Estadística y Censos CABA, 2010). Además, es el destino urbano de mayor relevancia de nuestro país y uno de los más reconocidos en Latinoamérica. Generalmente, funciona como puerta de entrada para quienes desean visitar desde el exterior los atractivos de nuestro territorio nacional. También, debido a su variada oferta turística, es conocida globalmente como una ciudad diversa, cosmopolita y competitiva.

No obstante, aunque la CABA sea el destino urbano con mayor posicionamiento internacional de nuestro país, actualmente no existe una medición de la sostenibilidad turística de esta Ciudad. Teniendo a consideración que existen estudios que ya han comenzado a identificar los impactos negativos que produce el turismo en esta área urbana, resulta imprescindible avanzar en el diseño de indicadores que permitan generar información valiosa para los gestores políticos. Por lo tanto, esta herramienta facilitará un conocimiento en profundidad de la realidad turística de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, favoreciendo la generación de políticas públicas efectivas que aseguren un futuro desarrollo turístico sostenible.

Es importante tener en cuenta que la medición de la sostenibilidad en los destinos urbanos debe contemplar, por un lado, la complejidad de las ciudades y, por el otro, el turismo como actividad influyente en las dinámicas urbanas. Por lo tanto, el sistema de indicadores no debe medir únicamente la sostenibilidad del turismo, sino la sostenibilidad del destino de manera holística, resultando beneficioso la integración de un equipo interdisciplinario y la participación de la comunidad en los procesos de decisión. Además de la consideración de estos aspectos preliminares para el diseño de un sistema de indicadores de medición de la sostenibilidad en destinos urbanos, en el caso de CABA resulta fundamental también examinar las problemáticas urbanas particulares de las ciudades latinoamericanas, ya que las propuestas e iniciativas existentes se desarrollan principalmente en el ámbito internacional, esencialmente en Europa. Asimismo, un desarrollo efectivo del sistema de indicadores solo se logrará si la planificación sostenible forma parte de las políticas de la Ciudad.

Sin embargo, como se ha comentado anteriormente, la gran diversidad de trabajos que proponen metodologías para el diseño de estos indicadores complejiza esta tarea. Además, para que la medición de la sostenibilidad sea factible, se requiere identificar aquellos puntos claves y decisiones previas a considerar para que el diseño

posterior sea acorde a las particularidades del sitio. Por este motivo, el objeto de estudio de esta investigación son aquellos aspectos preliminares necesarios para el diseño de un sistema de indicadores, que estén específicamente adaptados a las características de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

## Objetivos

El **objetivo general** de esta investigación es examinar los aspectos preliminares a tener en cuenta para la realización de un sistema de indicadores que permitan medir la sostenibilidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como destino turístico, a los efectos de determinar las condiciones necesarias para su diseño.

Para ello, se plantean como **objetivos específicos**:

- Conocer y analizar la ciudad como destino turístico.
- Describir las principales problemáticas urbanas y la sostenibilidad en destinos turísticos urbanos.
- Detallar los aspectos más relevantes de los indicadores de sostenibilidad.
- Indagar acerca de las recomendaciones y metodologías propuestas por organismos internacionales vinculadas a la aplicación de indicadores de sostenibilidad en el ámbito urbano en general y en destinos turísticos en particular.
- Identificar los principales aspectos considerados en el diseño de un sistema de indicadores de sostenibilidad utilizados en estudios aplicados a destinos urbanos.
- Determinar los principales aspectos de relevancia para el futuro diseño de un sistema de indicadores en CABA.

## Hipótesis

Un sistema de indicadores es una herramienta clave para medir la sostenibilidad de los territorios y proporcionar información valiosa para los tomadores de decisiones. Por lo tanto, para construir un instrumento analítico de calidad, es necesario considerar previamente una serie de aspectos metodológicos en su diseño a los fines de alcanzar la sostenibilidad integral del destino.

## Diseño de la investigación

El presente Trabajo Final de Prácticas Profesionales despliega un diseño de investigación exploratorio y descriptivo. En primera instancia se realizó una revisión bibliográfica de fuentes secundarias actualizadas sobre las temáticas centrales de la investigación para el armado de un marco teórico-conceptual. La literatura analizada aborda estudios sobre las ciudades, el turismo, la sostenibilidad e indicadores.

Seguidamente, se realizó un análisis cuantitativo y cualitativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por un lado, se avanzó en su caracterización general como área urbana. Por otro lado, también se la describió como destino turístico abordando su oferta y demanda turística, entre otros aspectos. Para esto, se recabaron estadísticas disponibles tomando de base los documentos, informes y páginas de organismos públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Ente de Turismo, Dirección General de Estadísticas y Censos, Ministerio de Cultura), así como también datos de entidades nacionales (INDEC, Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos).

En una tercera etapa se relevaron informes, documentos y estudios que tienen como finalidad proponer recomendaciones y/o metodologías para medir la sostenibilidad en general, en el ámbito urbano y en el turismo. Se consideraron primeramente aquellos trabajos generados por organismos internacionales, nacionales e instituciones académicas por ser en gran parte los responsables de los diseños metodológicos. En específico, se han analizado documentos de la Organización de las Naciones Unidas, la Unión Europea, la Organización Mundial del Turismo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, organismos públicos de turismo, entre otros.

Luego, se emplearon las bases científicas (Science Direct, Latindex y Scielo) para acceder a publicaciones de artículos en revistas académicas y se seleccionaron los estudios de caso más relevantes para esta investigación. Posteriormente, se recopilaron, analizaron y sistematizaron estos antecedentes.

Por último, una vez realizado el análisis correspondiente y en base a las características de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se seleccionaron los principales aspectos preliminares para el diseño de un sistema de indicadores de sostenibilidad en destinos urbanos. Esto se realizó a través de la constatación de los puntos claves identificados en cada documento: ámbito de aplicación, marco ordenador, enfoque y método de selección de indicadores, esquema de interrelación y análisis utilizado.



# CAPÍTULO 1

## LA CIUDAD COMO DESTINO TURÍSTICO

# CAPÍTULO 1

## La Ciudad como destino turístico

### 1.1 Ciudad

El abordaje de las ciudades como objeto de estudio representa un desafío ya que no existe una única definición que pueda delimitar el fenómeno urbano. Como expresa Velásquez Muñoz (2012) esta complejidad se debe a que “la ciudad es, al mismo tiempo, un hecho físico, cultural, económico y social” y, por lo tanto, requiere de la visión de diversas disciplinas (p.54).

Las ciudades son definidas generalmente como los asentamientos con mayor cantidad de habitantes, es decir que son espacios con una elevada densidad poblacional. Por este motivo, en busca de establecer una definición más precisa se suele recurrir a datos concretos. Así, según esta perspectiva un área urbana es un territorio en el cuál residen un número definido de personas, marcando un nivel mínimo de habitantes. Este punto de vista cuantitativo es utilizado frecuentemente por institutos estadísticos ya que facilita las mediciones en estos territorios. Sin embargo, esta definición ha resultado poco útil debido a que cada país utiliza sus propios criterios para establecer los límites de estos umbrales (González et al., 2013). A modo de ejemplo, en Chile se considera que una ciudad es un área que cuenta con más de 5000 residentes (Instituto Nacional de Estadísticas de Chile, 2019) y en Argentina, en cambio, a partir de 2000 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina [INDEC], 2010).

Durante muchos años, el término urbano estuvo asociado en contraposición a lo rural. Así, desde una mirada funcional, la ciudad es un espacio dónde no se realizan actividades agrarias. No obstante, esta referencia surgió cuando las urbes eran focos de población con límites concretos, que se distinguían notablemente de su entorno predominantemente rural. En la actualidad, estos territorios ya no son únicamente agrarios debido a que fueron afectados por la expansión de la urbanización. Esta transformación provocó la incorporación de nuevas actividades y, por lo tanto, sus límites con las ciudades son más difusos (González et al., 2013). Estas zonas de transición entre el campo y la ciudad, que se encuentran en constante cambio, han sido denominadas como: periferia urbana, rur-urbano, “ciudad difusa”, periurbano, etc (Barsky, 2005).

Estas definiciones enfocadas en diferenciar a las ciudades del ámbito rural han tenido una gran influencia y recibieron el nombre de teorías de contraste. De hecho, aunque han perdido peso con el correr de los años, siguen siendo utilizadas con frecuencia hoy en día (Velásquez Muñoz, 2012). En efecto, si se busca en el diccionario de la Real Academia Española (RAE, 2019) se afirma que la ciudad es un “conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y nu merosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas” y como otra posible definición aparece “lo urbano, en oposición a lo rural” (definición 1 y 2, respectivamente).

En respuesta a esa visión focalizada en las supuestas diferencias de estos dos espacios, han surgido otras propuestas teóricas que vieron a la ciudad más allá de esta concepción y buscaron comprender el funcionamiento de las urbes. Algunas de ellas

entienden a las ciudades como un hecho social, esto quiere decir que para conocer su comportamiento hay que estudiar a la sociedad que las habita (Castells, 1982; Sorribes et al., 2001). Por otro lado, hay quienes han querido explicar la complejidad de las áreas urbanas a través de la teoría sistémica (Perloff, 1973; Alexiou, 2011). Entendida como un sistema, la ciudad es más que la suma de los elementos que la componen, es un todo conectado con otros sistemas con los que cuáles se interrelaciona. De esta manera, se expresa que su análisis debe ser integral y no estudiar sus partes de forma desagregada. Sin embargo, esta perspectiva fue dejada rápidamente de lado porque cuanto más complejo es el sistema, más componentes lo integran y, por ende, mayores son las interrelaciones presentes; en consecuencia, este enfoque en vez de facilitar el análisis lo dificulta aún más (Velásquez Muñoz, 2012).

En relación a lo anterior, tomando en consideración las limitaciones de la teoría sistémica, surge otra mirada complementaria que propone el concepto de ecosistema urbano. En este sentido, la ciudad es vista como un ecosistema físico que se encuentra en proceso de cambio constante, reflejado en flujos de energía y materiales, y a su vez afecta a otros ecosistemas que la rodean. Desde esta teoría ecológica, surgen varios de los conceptos utilizados actualmente en las ciudades como: capacidad de carga, huella ecológica, resiliencia, vulnerabilidad, etc (Velásquez Muñoz, 2012).

En síntesis, las ciudades no pueden ser comprendidas desde un único enfoque, ya que su complejidad requiere de una visión interdisciplinaria para poder explicar cada uno de sus aspectos, con el fin de luego integrarlo en una mirada total del fenómeno (Delgado Viñas, 2016). Entre la multitud de atributos que las caracterizan se encuentran: alta densidad en la ocupación del espacio, transformación física del paisaje por la acción humana, concentración de un elevado número de actividades económicas, estilo de vida urbano, diversos usos del suelo y una particular organización del espacio reflejada en su complejo entramado urbano (González et al., 2013). Asimismo, a esto se puede sumar que estas aglomeraciones superan los límites administrativos implementados políticamente, generando un área metropolitana que la circunda (Bottino Bernardi, 2009).

## 1.2 Turismo

La palabra turismo es utilizada cotidianamente por gran parte de la población. De hecho, este término está íntimamente ligado al viaje e incluso en muchas ocasiones estas palabras son usadas como sinónimos. No obstante, como expresan Panosso Netto & Lohmann (2012) “el viaje es uno de los elementos del turismo, pues el turismo siempre incluye un viaje; sin embargo, no todo viaje es un desplazamiento turístico” (p.54), ya que no se puede considerar a la movilidad de personas en sus espacios habituales como una actividad turística, ni tampoco aquellos viajes por trabajo remunerado. Esta primera aproximación nos permite visualizar la complejidad existente al abordar este concepto.

En efecto, existe una gran diversidad de estudios científicos que conceptualizan al turismo, pero pese a esto no se ha logrado determinar una definición universalmente aceptada (Cardoso Jiménez et al., 2014). Al respecto, Amparo Sancho (1998) afirma que cada una de las definiciones generadas señala diferentes facetas de la actividad

turística y, por lo tanto, ayudan a comprender desde diversas miradas este objeto de estudio; es decir, que no hay definiciones correctas o incorrectas.

A lo largo del siglo XX, debido a la importancia económica que presentaba la actividad turística, diversos organismos internacionales se han preocupado por establecer una definición de turismo que permita medir los impactos económicos de este sector. Inicialmente, en el año 1937 el Consejo de la Sociedad de Naciones estableció que el turismo es “la actividad de toda persona que viaje durante veinticuatro horas o más por cualquier otro país que el de su residencia habitual” (citado en López, 1994, p.19). También, resulta importante destacar la Conferencia Internacional sobre *Estadísticas de Viajes y Turismo* realizada en Ottawa (Canadá) en 1991, en la cual participaron diez organismos internacionales (entre ellos la Organización Mundial del Turismo), representantes de 90 países y también del sector privado. A través del debate entre los diversos actores del sector se lograron establecer definiciones y clasificaciones apropiadas para generar estadísticas sobre la actividad turística (López, 1994).

En relación a este tema, Sancho (1998) plantea la necesidad que existía en ese momento por establecer un marco conceptual internacional que permitiera elaborar estadísticas turísticas internacionales que sean homogéneas, fiables y de calidad; así, esto facilitaría la realización de comparaciones entre países y también visualizaría la magnitud del turismo. Por consiguiente, las definiciones y clasificaciones generadas en esta conferencia posibilitaron la elaboración de estadísticas basadas en los mismos principios y, de esta manera, esto representó un gran avance en materia de turismo a nivel mundial.

Debe señalarse también, la definición detallada en el documento de Recomendaciones sobre Estadísticas de Turismo (United Nations & World Tourism Organization, 1994) que ha sido notoriamente difundida al aparecer en varios manuales de introducción al turismo:

El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, por negocios y otros (p.5)

Esta definición señala aspectos claves de la actividad turística, que ayudan a delimitarla para su medición. Primero, detalla que la *locación* es diferente a la del entorno habitual donde la persona reside. Segundo, limita el *periodo de tiempo* en el cual un turista realiza sus viajes a un máximo de un año. Por último, remarca las *motivaciones* por las cuales decide hacer turismo: ocio, negocios u otros (Sancho, 1998).

Ahora bien, aunque esta definición presenta gran claridad para generar datos estadísticos, sigue siendo similar a conceptualizaciones anteriores que presentan una serie de limitaciones. Al igual que sus antecedentes, como por ejemplo la definición utilizada en la Declaración de Manila en 1980, se restringe al turismo como una *práctica social* llevada a cabo por los *turistas*; en consecuencia, se excluyen al resto de actores que participan de esta actividad y, así, se ignoran también la existencia de diversos intereses y relaciones de poder presentes entre estos *sujetos sociales*. Tampoco, se reconoce el contexto en el cual se llevan a cabo estas acciones, concluyendo así en un “bloqueo a su conceptualización” (Bertoncello, 2002, p.32)

En relación a lo anterior, es importante detallar la definición que está actualmente descrita en la página del glosario de la Organización Mundial del Turismo (2020):

El turismo es un fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales o de negocios. Esas personas se denominan viajeros (que pueden ser o bien turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo abarca sus actividades, algunas de las cuales suponen un gasto turístico (párr. 1).

A diferencia de las conceptualizaciones anteriores, esta presenta al turismo como un fenómeno y también considera su carácter multidisciplinar al englobar lo social, lo cultural y económico. Asimismo, distingue la existencia de turistas y excursionistas. Sin embargo, sigue limitando al turismo sólo a uno de sus actores: los viajeros.

Para finalizar, cabe resaltar el aporte realizado por Hiernaux-Nicolas (2002) quien ha registrado las facetas del turismo desde la mirada de diferentes disciplinas: ciencias jurídicas, economía, ciencias administrativas, sociología y geografía. El autor establece que no considera que “ninguna ciencia social tenga el monopolio de la verdad para definir o aportar elementos que apoyen una definición de lo que es el turismo”, sino que más bien lo enriquecedor está en esta *visión ecléctica* y en un abordaje multidisciplinar (p.24). También, señala que el turismo no es una actividad económica per sé sino un *inductor* de actividades económicas y, por lo tanto, afirma que es un *proceso societario*. A modo de resumen expresa que:

El turismo es un proceso societario que se originó en el mundo occidental a partir del siglo XIX y en forma masiva durante la segunda mitad del siglo XX. (...) se caracteriza, además, por sus profundos impactos en la economía a escala macro y microeconómica, así como a escala macro y microespacial. Induce también cambios sociales en los lugares de destino, tanto como en los lugares que emiten los turistas. (...) es también responsable de profundas mutaciones en las sociedades del mundo entero, donde se ha desplegado de manera extensiva y intensiva, tanto en el mundo desarrollado donde se originó, como en países subdesarrollados que se han vuelto tanto emisores como receptores de turistas (p.27)

En conclusión, aún en la actualidad se sigue debatiendo la conceptualización del turismo, pero se ha logrado advertir que es un fenómeno de gran complejidad que incluye la participación de una diversidad de actores y que requiere de la complementariedad de diversas disciplinas para ser comprendido de la manera más holística e integral posible.

## 1.3 Turismo urbano

### 1.3.1 Principales características

En reiteradas ocasiones, el turismo urbano es nombrado también como “turismo de ciudad” o “turismo metropolitano” (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008). Sin embargo, el colocar una palabra que hace referencia a determinado contexto espacial, no es suficiente para definir, delimitar, ni caracterizar a qué hace referencia este tipo de

turismo (Ashworth & Page, 2011). En este sentido, Nova Castillo (2006) detalla que el turismo urbano es,

aquél que se desarrolla en espacios ocupados por ciudades que, ya sea por su emplazamiento estratégico, por su evolución y riqueza económica, financiera, histórica o socio-cultural, por la disponibilidad de un sello o atractivo que actúa como emblema o simplemente por su importante concentración de alternativas de esparcimiento que favorecen el uso del tiempo libre, son capaces de generar el interés en el usuario para desplazarse hacia ellas como parte de su destino final o como componente de un circuito turístico más amplio (p.14).

En base a esta definición, como una primera aproximación a esta modalidad, se puede remarcar que las ciudades poseen una gran cantidad de características distintivas que las transforman en destinos turísticos. Por lo tanto, esto refleja las **múltiples motivaciones de viaje** presentes a la hora de visitar los espacios urbanos (Garín- Muñoz, 2004; Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008; Edwards et al., 2008; González Reverté & Morales Pérez, 2009; Hakeem & Khan, 2018). Aunque exista algún interés principal que motiva el viaje, lo usual es que el turista tenga diferentes propósitos, ya que “raramente se visita una ciudad por un solo motivo” (González Reverté & Morales Pérez, 2009, p.45) Al respecto, Ashworth & Page (2011) señalan que sería más apropiado hablar de *turismos urbanos* en plural debido a que los turistas terminan realizando distintas variantes de esta modalidad, como por ejemplo: turismo urbano cultural, histórico, de congresos, deportivo, gastronómico, de compras, etcétera.

Teniendo en consideración la pluralidad de motivaciones existentes, varios estudios han intentado clasificar los tipos de turistas que visitan las ciudades de acuerdo a su motivación principal de viaje. Una de las primeras clasificaciones es la de Page (1995) que propuso la siguiente tipología de turistas urbanos:

- Visitante de familiares y amigos
- Visitantes por motivos de negocio
- Asistente a conferencias y ferias
- Visitante por motivos educacionales
- Turista cultural o de patrimonio
- Turista religioso
- Asistente a eventos especiales
- Visitante por motivo de compras
- Excursionista de un solo día.

Por otro lado, André (2002) ha agrupado las distintas opciones descriptas en dos vertientes principales: turismo profesional y turismo vacacional. La primera abarca a los visitantes que viajan a las ciudades por motivos profesionales, es decir que incluye los viajes por negocios, ferias, congresos y eventos. Mientras que el turismo vacacional, en cambio, incorpora el turismo cultural, de ocio, compras y cualquier actividad que contemple el paseo y el tiempo libre en la ciudad visitada. Esta clasificación es bastante similar a la planteada por Martínez (2011) quien destaca como principales motivaciones el turismo de negocios y el turismo cultural que incluye “la visita de lugares con importante patrimonio monumental y artístico, o con interés desde el punto de vista de las costumbres de su población” (p.438).



Ahora bien, en lo que respecta a los turistas de negocios y congresos es importante remarcar que aunque sean usualmente nombrados indistintamente, realizan diferentes prácticas en sus visitas a las ciudades. Sobre este punto, González Reverté & Morales Pérez (2009) afirman que la principal discrepancia radica en la forma en la que seleccionan el destino. En el caso del turista de negocios, el factor primordial que determina la elección de la ciudad es su “especialización o nivel jerárquico económico o funcional”; es decir que mayor “jerarquía urbana” deriva en “mayor concentración de actores económicos” y, consecuentemente, esto posibilita mejores condiciones para los negocios (p.51). Por el contrario, en el caso del visitante de congresos el destino urbano a visitar está condicionado por la elección del comité organizador del evento.

En relación a los turistas urbanos, otro aspecto considerable a remarcar es la escasa duración de sus viajes, que generalmente suelen ser de entre 2 y 3 días (González Reverté & Morales Pérez, 2009), tiempo que se presenta acotado para visitar la gran variedad de productos turísticos y experiencias que ofrecen las ciudades (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008; Edwards et al., 2008). Así por ejemplo, entre los atractivos turísticos que conforman la oferta del turismo urbano se pueden mencionar los relacionados al patrimonio histórico como visitas a sitios arqueológicos, monumentos, barrios históricos o edificios antiguos; la oferta cultural que incluye la danza, música, obras teatrales, la gastronomía, festivales y eventos culturales, entre otros; los sitios asociados a la vida urbana como centros comerciales, casinos, clubes nocturnos; y, también, la infraestructura que posibilita la realización de congresos y conferencias (Gándara, 2004). Es importante resaltar que este tipo de oferta está orientada tanto a los turistas como a quienes residen en las ciudades, por lo tanto, son productos y servicios que al mismo tiempo mejoran la calidad de vida de sus ciudadanos (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008).

### **1.3.2 Turismo urbano a lo largo del tiempo**

El desplazamiento hacia las ciudades no es un fenómeno únicamente asociado a la época actual. De hecho, hay quienes sostienen que el origen del turismo urbano está asociado a la visita de los antiguos mercados que fueron los antecesores de las ciudades actuales. Pese a que estos primeros viajes tenían como principal motivación el comercio, también se presentaba a estos núcleos urbanos como centros de entretenimiento, tal como sucedió en la Antigüedad con las ciudades griegas y romanas (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008). En efecto, no es casualidad que las áreas urbanas se hayan transformado en importantes sitios de atracción turística, debido a que desde siempre han representado lugares de encuentro entre visitantes y locales. Asimismo, también facilitaron a lo largo del tiempo la satisfacción de determinadas necesidades por su infraestructura y servicios básicos, por lo que este hecho posibilitó su transformación en lugares de ocio y disfrute del tiempo libre (González Reverté & Morales Pérez, 2009).

Durante el siglo XVII, dos hechos primordiales fomentaron aún más los desplazamientos hacia las ciudades: los primeros libros de viajes y la revalorización del mundo antiguo (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008). No obstante, es recién en el siglo XVIII que se logra un real posicionamiento de las ciudades como destinos turísticos, con el fenómeno conocido como “Grand Tour”. Estos viajes eran realizados principalmente por los hijos de las familias pudientes del Reino Unido hacia el resto de

Europa, visitando las principales capitales del continente por motivos educativos. Luego, con el correr de los años este tipo de viaje fue imitado en otros países de Europa y, también, en sectores aristocráticos de América (Martínez, 2011). Este acontecimiento histórico es considerado clave para el desarrollo del turismo en general y para el turismo urbano en particular, aunque no haya representado un elevado número de viajes. Así, a través de estos primeros traslados se empezaron a posicionar ciudades como París, Génova, Roma, Florencia, entre otras. También, se comenzó a reconocer el impacto económico que generaba el turismo en estos espacios y la importancia de las imágenes turísticas promocionadas de estas ciudades en las guías de viajes difundidas por aquellos años (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008).

Durante todo este periodo y hasta la segunda parte del siglo XIX, los núcleos urbanos representaron los principales destino de los viajes. Asimismo, con el advenimiento de los avances tecnológicos, sobre todo en el sector del transporte, se produjo una disminución de los costes de los viajes y, en consecuencia, esto provocó el aumento de los desplazamientos turísticos internacionales. A pesar de que esto repercutió en un masividad de visitantes hacia muchos destinos urbanos (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008), las ciudades perdieron el foco de atención de los viajes, debido al crecimiento del turismo de sol y playa.

Con respecto a lo anterior, cabe destacar que esta situación no perduró un prolongado tiempo, ya que desde el siglo XX hasta la actualidad se presentaron una serie de factores que contribuyeron nuevamente al posicionamiento de las ciudades como destinos turísticos de relevancia a nivel global. Inicialmente, González Reverté & Morales Pérez (2009) afirman que el aumento de la población urbana mundial influyó considerablemente en este suceso, superando por primera vez el número de habitantes que viven en las zonas rurales. También, sostienen que cada vez son más las personas que tienen el poder adquisitivo para poder realizar turismo, más que nunca antes en la historia. Por otro lado, Hiernaux-Nicolas & González Gómez (2014) señalan que la mayor flexibilidad en los tiempos laborales y la disminución de la tasa de natalidad que ocurrió en los últimos años, favorecieron la realización de viajes de menor duración distribuidos a lo largo del año, en vez de una sola estancia larga concentrada durante los meses de vacaciones escolares. Por ende, este tipo de distribución temporal beneficia los desplazamientos hacia los espacios urbanos. Por último, Bertoncello & Iuso (2016) sostienen que este tipo de destinos también se vieron privilegiados por las tendencias actuales que realzan la importancia de la *experiencia* del viaje en sí; es decir, no solo hay interés en las particularidades que tiene el destino, sino que también en las *vivencias* que puede experimentar el turista.

Por todos estos motivos, las ciudades se han logrado posicionar como destinos turísticos de interés en el mercado global, a tal punto que hoy en día es extraño encontrar urbes que no utilicen al turismo como una herramienta de crecimiento económico (González Reverté & Morales Pérez, 2009). De esta manera, las ciudades son actualmente espacios dedicados al consumo, tanto material como simbólico, y cada vez atraen una mayor cantidad de turistas (Hiernaux-Nicolas & González Gómez, 2014).

### 1.3.3 Estrategias de posicionamiento de los destinos urbanos

Cases Méndez & Marchena Gómez (1999) plantean que existen tres aspectos principales que permiten que una ciudad se convierta en un producto turístico: componentes estructurales, eventuales y coyunturales. Los primeros hacen referencia a la cultura, las actividades profesionales y administrativas, los centros comerciales y otros elementos asociados a la estructura de la ciudad. Los segundos aspectos son los relacionados a eventos que se desarrollan en urbes como olimpiadas, exposiciones, eventos deportivos, ferias, etcétera. Por último, los coyunturales son aquellos factores o circunstancias que representan oportunidades para el desarrollo turístico de ese sitio, por ejemplo su ubicación, su carácter histórico, entre otros.

Aunque las ciudades ya cuentan con una serie de requisitos que facilitan su posicionamiento como destino turístico, existen una variedad de estrategias que son utilizadas actualmente para enfrentar el presente contexto competitivo. En primer lugar, es importante resaltar el *proceso de turistificación* mediante el cual se produce la *construcción de atraktividad* de la ciudad (Bertoncello & luso, 2016). Al respecto, González Viaña (2014) especifica que una ciudad será exitosa siempre y cuando contemple el consumo del simbolismo. En consecuencia, las ciudades suelen recurrir a la cultura como “materia prima” de determinados servicios turísticos como visitas guiadas, excursiones u otros. De esta manera, el *proceso de turistificación* suele estar acompañado de la revitalización, refuncionalización y/o revalorización del patrimonio cultural; en otras palabras, estos sitios son “seleccionados e ‘iluminados’ para el turismo, es decir: convenientemente estetizados y acondicionados” (Bertoncello & luso, 2016, p. 113). Justamente, en las ciudades turísticas se puede visualizar como se han restaurado diversas zonas urbanas como barrios industriales y portuarios, e incluso edificios de significativa relevancia histórica (González Viaña, 2014).

En relación a lo anterior, otra de las estrategias que en reiteradas ocasiones centra su foco en la cultura es la *tematización* de las ciudades, que refiere a la creación de determinado producto o servicio que “generalmente reúne diferentes equipamientos o instalaciones bajo un mismo hilo conductor” (Tresserras, 2004, p.81). Así, por ejemplo se crean polos culturales que, por un lado, pueden estar asociados al patrimonio urbano como los centros históricos o conjuntos monumentales y, por otro, se generan también polos de creación artística que se manifiesta en reconocidos distritos culturales. Asimismo, la *tematización* también se refleja en los megaeventos organizados en las urbes. Estas celebraciones pueden centrar sus actividades en sí mismas en la cultura - festivales de danza o música- o la temática central puede especificarse en otra variante, pero en su programación se destacan aspectos culturales de la ciudad - eventos deportivos o exposiciones internacionales- (Tresserras, 2004).

Por último, una de las estrategias más utilizadas por los gobiernos son las campañas de *marketing urbano* con el fin de colocar a la ciudad en el mercado turístico internacional (Correyero Ruiz & Baladrón Pazos, 2008; González Viaña, 2014). A través de estas acciones se establecen fuertes vínculos entre el ámbito público y privado con el fin de generar lazos que permitan promocionar una imagen turística de este destino urbano, enfocada en sus particularidades culturales (Tresserras, 2004). En conclusión, “la ciudad se coloca ella misma como un producto en el sistema turístico internacional” acondicionada para satisfacer las necesidades de los turistas (Bertoncello & luso, 2016, p.113).

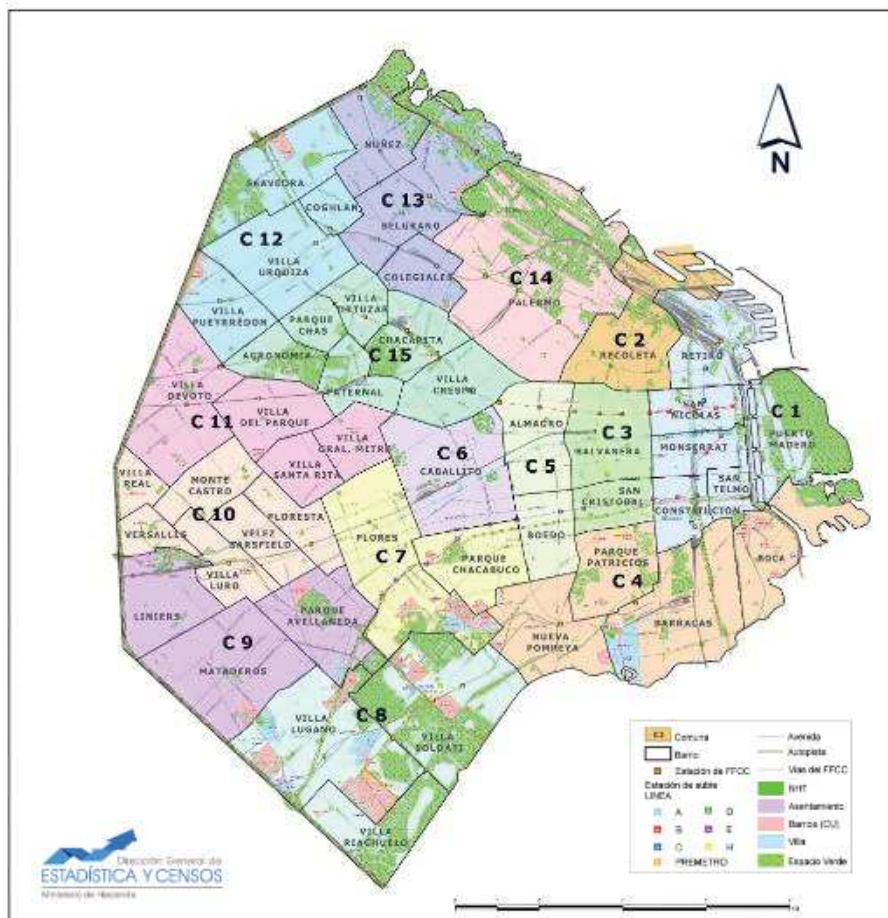
## 1.4 Buenos Aires: ciudad turística

### 1.4.1 Aspectos generales de la Ciudad

La Ciudad de Buenos Aires es la capital federal de la República Argentina. Se encuentra ubicada en la región pampeana, en el centro-este del país y está delimitada por el Río de la Plata, el Riachuelo y la Avenida General Paz. Sin embargo, su mancha urbana se extiende más allá de sus límites administrativos; así, el territorio que la circunda y al cuál influencia constantemente es el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Según datos del último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC, 2010) posee una población estimada de 2.890.151 habitantes y una densidad poblacional aproximada de 15.000 habitantes por kilómetro cuadrado.

En relación a su distribución espacial, Buenos Aires posee una superficie aproximada de 200 km<sup>2</sup> y administrativamente se encuentra dividida en 15 comunas, que a su vez están conformadas por barrios. Esta división se produjo a través de la Ley N° 1.777, nombrada como Ley Orgánica de Comunas, sancionada por la Legislatura porteña en el año 2005. Las comunas son “unidades de gestión política y administrativa descentralizada con competencia territorial, patrimonio y personería jurídica propia” (Ley N° 1777, 2005). En la figura 1 se visualiza el mapa de la Ciudad con la distribución de barrios correspondientes por comuna:

**Figura 1:** Mapa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: distribución comunas y barrios



**Fuente:** Departamento de Cartografía. Dirección General de Estadísticas y Censos. Ministerio de Hacienda del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2010)



En lo que respecta a su forma de gobierno, en el año 1994 con la reforma de la Constitución Nacional se estableció que la Ciudad es autónoma, por lo que cuenta con su propio Poder Ejecutivo, Judicial y Legislativo. El primero está compuesto por el Jefe de Gobierno de la Ciudad, que actualmente es Horacio Rodríguez Larreta, el ViceJefe de Gobierno, el Jefe de Gabinete de Ministros y actualmente cuenta con 9 ministerios. Por otro lado, el Poder Legislativo depende de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, que está conformada por 60 legisladores. Por último, al Poder Judicial está representado por los Juzgados, Cámaras y el Ministerio Público (Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires [GCBA], s. f.)

Desde el punto de vista ambiental, el AMBA está ubicada en la subregión Pampa Ondulada y la Ciudad de Buenos Aires específicamente en su extremo meridional alto. Esto quiere decir que refiriéndonos a su geomorfología, en una gran extensión de la CABA se pueden visualizar las lomadas características de la planicie pampeana. Además, un sector de la Ciudad se encuentra en la terraza baja del Río de La Plata (Morrás, 2010). También en su superficie se puede visualizar el antiguo límite del Río, que se encontraba aproximadamente donde hoy están las Avenidas Paseo Colón y Avenida Libertador. Esto se refleja en las barrancas que aún hoy siguen presentes, como en las Barrancas de Belgrano e incluso también en el Parque Lezama, en el barrio de San Telmo.

Por otro lado, la Ciudad cuenta con un total de 1055 espacios verdes (se contabilizan parques, plazas, plazoletas, canteros, jardines y otros), lo que se estima en un 6,2 m<sup>2</sup> de espacio verde por habitante. Sin embargo esta distribución no es equitativa entre las diferentes comunas, por ejemplo la Comuna 1 cuenta con el espacio verde con mayor extensión de CABA que es la Reserva Ecológica Costanera Sur (353 hectáreas) y la Comuna 8 con el Parque Bicentenario (154 hectáreas) (GCBA, s. f.)

En lo que refiere al transporte, los habitantes de la Ciudad y quienes la visiten pueden hacer uso de diversos medios para trasladarse de un lugar a otro: trenes, subterráneos, premetro, líneas de colectivo, ómnibus, taxis, bicicleta, etc. En Buenos Aires existen varios focos de concentración de transporte de pasajeros; por un lado, destaca la terminal de Constitución, desde la cual parten trenes hacia el sur de la provincia de Buenos Aires; por otro lado, se distingue el barrio de Retiro, en el cuál se ubican la terminal de ómnibus y también las terminales de tren de las líneas San Martín y Mitre que se dirigen hacia noroeste del país.

Con respecto al transporte aéreo, el arribo a la Ciudad de Buenos Aires se puede realizar a través de tres aeropuertos. Dentro de ella se encuentra el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, que realiza vuelos de cabotaje y a países limítrofes. Además, en el Área Metropolitana a una distancia de 35 kilómetros de CABA se ubica el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini en Ezeiza que realiza principalmente vuelos internacionales. Asimismo, otra de las posibilidades es el Aeropuerto El Palomar, localizado a 18 km hacia el oeste, que opera vuelos de aerolíneas “low cost”.

En último lugar, es importante mencionar el transporte fluvial que representa otra de las posibilidades de arribo. Existen varias empresas de ferries que comercializan el cruce hasta el país vecino de Uruguay, que parten de las terminales de Puerto Madero y La Boca. También, muchas líneas de cruceros arriban desde otros países al puerto de

Buenos Aires, en la terminal de pasajeros “Quinquela Martín” en el barrio de Retiro (Ente de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires [ENTUR], 2017).

#### 1.4.2 Aspectos turísticos

Buenos Aires es el destino urbano de mayor relevancia nacional e incluso es una ciudad relevante en el mercado turístico internacional. Su variedad de atractivos turísticos, su imagen de ciudad moderna y sus cualidades particulares que la resaltan como tradicional, cosmopolita y pintoresca posibilitan su integración en el contexto global (Bertoncello & Iuso, 2016)

Según datos de la Encuesta de Ocupación Hotelera (INDEC, 2019), un total de 4.786.279 de viajeros se hospedaron en la Ciudad de Buenos Aires en el año 2019. Como se puede visualizar en la tabla 1, si se tiene a consideración la cantidad de visitantes hospedados a nivel país (21.087.820), este número representa el 22,7 % de participación. Es importante remarcar que estos datos pertenecen únicamente a establecimientos hoteleros y para-hoteleros<sup>1</sup>, por lo tanto excluye a los viajeros que se han alojado en casas de familia o amigos y a quienes hayan alquilado temporariamente por plataformas digitales.

**Tabla 1:** Cantidad de viajeros (residentes y no residentes) que se alojaron en establecimientos hoteleros y para-hoteleros en CABA y Argentina en el 2019.

Meses	Argentina	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	
	Viajeros	Viajeros	% de participación
Enero	2.250.744	372.835	16,56%
Febrero	1.988.042	355.898	17,90%
Marzo	1.844.618	420.176	22,78%
Abril	1.549.744	381.764	24,63%
Mayo	1.375.664	377.324	27,43%
Junio	1.371.262	360.258	26,27%
Julio	2.018.429	448.535	22,22%
Agosto	1.642.752	383.110	23,32%
Septiembre	1.666.132	387.412	23,25%
Octubre	1.775.294	434.090	24,45%
Noviembre	1.876.613	444.770	23,70%
Diciembre	1.728.526	420.107	24,30%
<b>Total 2019</b>	<b>21.087.820</b>	<b>4.786.279</b>	<b>22,70%</b>

**Fuente:** Elaboración propia en base a la Encuesta de Ocupación Hotelera, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), 2019.

La cantidad de plazas ocupadas representaron un promedio de 900.175 por mes. Teniendo en consideración el número de plazas disponibles (2.015.744), esto reflejó un 44,6% de ocupación hotelera promedio por mes en 2019. De hecho, como se puede

<sup>1</sup> En la Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) se considera establecimientos hoteleros a aquellos categorizados como hoteles 1, 2, 3, 4 y 5 estrellas y apart-hoteles. En cambio, los establecimientos para-hoteleros incluyen: hoteles sindicales, albergues, cabañas, bungalows, hospedajes, bed & breakfast, hosterías, residenciales, etc.



visualizar en la Tabla 2, el porcentaje de ocupación no varía considerablemente en los distintos meses del año; por lo tanto esto representa que no hay una marcada estacionalidad del turismo en la Ciudad de Buenos Aires.

**Tabla 2:** Cantidad de plazas disponibles y ocupadas en establecimientos hoteleros y para-hoteleros en CABA en el 2019.

Meses	Plazas disponibles	Plazas ocupadas	% de ocupación
Enero	2.068.160	871.869	42,2%
Febrero	1.866.424	794.405	42,6%
Marzo	2.062.864	938.982	45,5%
Abril	1.989.090	855.332	43,0%
Mayo	2.055.083	852.423	41,5%
Junio	1.981.800	811.071	40,9%
Julio	2.051.797	1.039.560	50,7%
Agosto	2.040.704	866.598	42,5%
Septiembre	1.983.152	878.618	44,3%
Octubre	2.058.433	957.088	46,5%
Noviembre	1.980.892	988.620	49,9%
Diciembre	2.050.526	947.537	46,2%
<b>Promedio</b>	<b>2.015.744</b>	<b>900.175</b>	<b>44,7%</b>

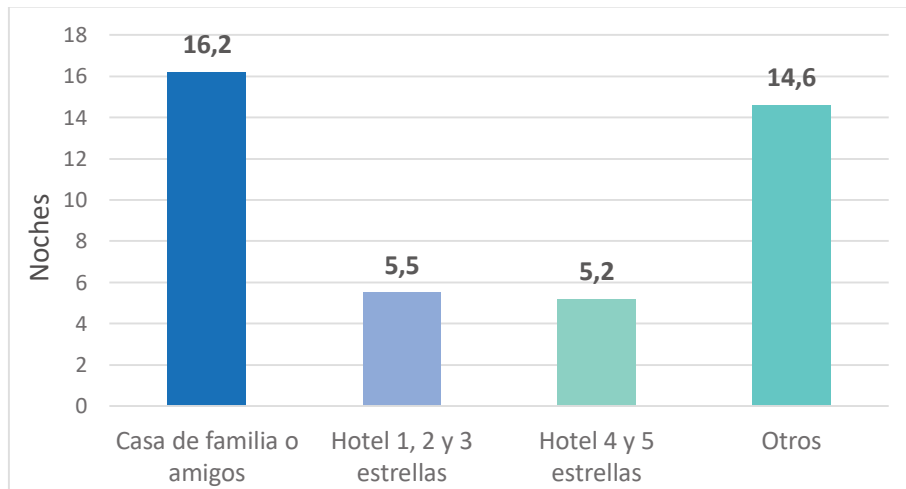
**Fuente:** Elaboración propia en base a la Encuesta de Ocupación Hotelera, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), 2019.

En lo que respecta a la demanda, CABA recibió un total de 2,9 millones de **turistas internacionales** en el 2019, de los cuáles aproximadamente 2,2 millones arribaron por los aeropuertos de Ezeiza, Palomar y el Aeroparque Jorge Newbery, 511.000 por el Puerto de Buenos Aires, 129.000 por la terminal de cruceros y los restantes 43.000 turistas por otras vías<sup>2</sup>. En relación a su procedencia, la mayoría provenían de América Latina con un 67 %, destacando los turistas de Brasil (28%), Uruguay (11%) y Chile (9%); seguido por los visitantes de Europa con un 18% del total y Estados Unidos y Canadá con un 10%. Sobre el tipo de motivación, resaltan tres motivos principales de viaje: vacaciones y ocio (55%), negocios (21%) y visita a familiares y amigos (19%).

Acerca del alojamiento, el mayor número de turistas internacionales se alojó en establecimientos hoteleros (63%), distribuidos en un 41% en alojamientos de 4/5 estrellas y un 22% en hoteles de 1, 2 y 3 estrellas; también, es importante la cantidad de visitantes se alojó en casas de familiares o amigos (18%). Como se puede visualizar en la figura 2, el tiempo de estadía varía de acuerdo al tipo de alojamiento utilizado; de esta manera, quienes se hospedan en hoteles suelen tener una estadía menor en comparación de los turistas que eligen otras variantes (Observatorio Turístico del ENTUR, 2019b).

<sup>2</sup> Aeropuerto de Córdoba (4.000), Aeropuerto de Mendoza (13.000) y cruce internacional Cristo Redentor (25.6000).

**Figura 2:** Promedio de estadía de los turistas internacionales en Buenos Aires, por tipo de alojamiento (EZE y AEP). Año 2019.



**Fuente:** Elaboración propia en base a datos del Observatorio Turístico del Ente de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2019.

Por otra parte, la Ciudad de Buenos Aires recibió un total de 6,94 millones de **turistas nacionales** durante el 2019, procedentes principalmente de la provincia de Buenos Aires (29,6%) y el Litoral (26,7%); continuando con un 13,3% del Noroeste del país, 10,9% de Córdoba, 10,6% de Patagonia y, por último, Cuyo con un 8,9%. En base al tipo de alojamiento utilizado, se han caracterizado dos tipos de perfiles de turistas: por un lado, aquellos que se alojan en hoteles o similares (33%) y, por otro lado, quienes se hospedan en casas de familias o amigos, poseen una segunda vivienda o alquilan temporariamente por vacaciones. El primer grupo tiene un gasto por viaje de 109 dólares aproximadamente, una estadía promedio de 2,2 noches y su motivo principal de viaje es el ocio (45%). En cambio, el segundo posee un menor gasto por viaje estimado en 85 dólares, el tiempo de permanencia en la Ciudad es mayor con un promedio de 3,4 noches y la motivación mayoritaria es con un 72% la visita a familiares o amigos (Observatorio Turístico del ENTUR, 2019c)

Por el lado de la **oferta turística**, en la Página Oficial de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires (ENTUR, s. f.), se destacan los once “barrios más emblemáticos”:

- **Puerto Madero:** catalogado como el barrio más joven de CABA y reconocido por tener sus calles con nombres de mujeres destacadas de la historia argentina. Es calificado como un centro exclusivo residencial, gastronómico y de negocios. Se distingue por ser el antiguo puerto de la Ciudad que fue restaurado y su atractivo principal es el “Puente de la Mujer”.
- **San Telmo:** nombrado como uno de los barrios tradicionales y de mayor antigüedad. Pertenece al Casco Histórico de la Ciudad y es asociado con el Tango y el Fileteado Porteño. Cuenta con una enorme cantidad de atractivos de gran reconocimiento: la Plaza Dorrego, su feria de artesanías, el Mercado de San Telmo, el Parque Lezama, la Casa Mínima, Mafalda, el Zanjón de Granados, entre otros.
- **San Nicolás:** es el barrio más céntrico. Sin dudas su ícono más representativo es el Obelisco, símbolo que refuerza la marca turística de la Ciudad. También destaca el

Teatro Colón y la Avenida Corrientes con su movida teatral, sus pizzerías, librerías y vida nocturna.

- Montserrat: al igual que San Telmo pertenece al Casco Histórico de la Ciudad y es notable por su antigüedad. En ella se ubican la Casa Rosada, la Plaza de Mayo, la Catedral Metropolitana, la Manzana de las Luces, el Cabildo y la Avenida de Mayo con todos los edificios de gran valor histórico que la rodean.
- Recoleta: calificado como el barrio más elegante de la Ciudad debido a que en esta zona se asentaron las familias más pudientes de Buenos Aires. Su atractivo de mayor reconocimiento internacional es el Cementerio de la Recoleta, pero también resultan de interés para los visitantes su Centro Cultural, la Floralis Genérica, el Museo Nacional de Bellas Artes, etcétera.
- La Boca: es famosa debido la relevancia que tienen sus atractivos a nivel global: Caminito y el Estadio de Boca Juniors. Está fuertemente asociada al tango y a la pasión futbolera Argentina.
- Retiro: es mayormente conocido por su zona comercial y al igual que Recoleta por ser un barrio elegante. En él se encuentra la Plaza San Martín, la calle Florida, la Torre Monumental, el Palacio San Martín, el Círculo Militar, entre otros.
- Palermo: es el barrio más grande de la Ciudad y se caracteriza por ser multifacético, al punto que está subdividido. Es frecuentemente visitado porque en él se encuentra el Parque 3 de Febrero, mayormente conocido como “Bosques de Palermo”. También posee una gran área comercial, tiene distintos polos gastronómicos y es reconocido por su vida nocturna.
- Balvanera-Abasto: es muy visitado porque es asociado al Tango ya que en esa zona vivió Carlos Gardel.
- Belgrano: es un barrio que posee una actividad comercial muy fuerte, focalizada en la zona del Barrio Chino y la Avenida Cabildo.
- Barracas: es un barrio para el cual ha tenido gran importancia el Riachuelo, al igual que en La Boca. Se pueden visitar su Centro de Diseño y el mural en homenaje a Quinquela Martín.

En referencia al alojamiento, la Ciudad contó con un promedio de 552 establecimientos disponibles por mes en el 2019, de los cuáles 375 eran hoteleros y 177 para-hoteleros (INDEC, 2019). También es importante resaltar la oferta gastronómica, conformada por un total de 2.823 de establecimientos gastronómicos: restaurantes, bares y cafeterías. De esa cantidad, únicamente 111 estaban inscriptos en el Registro de Prestadores Turísticos de la Ciudad, es decir sólo un 3,93% (Secretaría General y Relaciones Internacionales & ENTUR, 2019).

En lo que se refiere a la oferta de atractivos turísticos, la Ciudad tiene un total de 3.107 espacios culturales, número que incluye a bares, bibliotecas, centros culturales, disquerías, espacios de exhibición, espacios de formación, espacios escénicos, espacios feriales, librerías, calesitas, monumentos y lugares históricos y salas de cine (Ministerio de Cultura del GCBA, 2020a). Asimismo, conforme al registro de la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos (2020), un total de 371 son bienes declarados Monumentos Históricos Nacionales, lo que representa al 28,71% del total país. Estos sitios son usualmente visitados a causa de su distinción histórica.

Por su parte, es preciso mencionar la variada oferta de eventos culturales a los que se puede asistir en la Ciudad. Durante el 2019, se organizaron un total de 15.066 actividades culturales como exposiciones, conciertos, funciones, talleres, etcétera (Ministerio de Cultura del GCBA, 2020b). Entre los ejemplos más reconocidos se pueden nombrar al Festival y Mundial de Tango, la Noche de los Museos y los Buenos Aires Celebra. También, la Ciudad fue sede de un total registrado de 720 eventos profesionales como congresos, simposios y ferias (Observatorio Turístico del ENTUR, 2019c)

Entre otros servicios turísticos a destacar que ofrece CABA a sus visitantes y residentes, se distingue la variedad de visitas guiadas ofrecidas que pueden ser tradicionales o alternativas, de día o de noche, en inglés o español, caminando, en bicicleta o en triciclos eléctricos. Además, existe la posibilidad de recorrer la Ciudad en el Bus Turístico, que realiza tres tipos de circuitos por sus barrios más “emblemáticos”, mencionados anteriormente. También, en caso del que turista lo requiera puede solicitar asesoramiento en los Centros de Atención al Turista y en la Defensoría del Turista (ENTUR, s. f.)

Antes de concluir con este apartado, es importante destacar que todos estos datos pertenecen al año 2019, previamente a la propagación del COVID-19. Escapa a los objetivos de este trabajo describir el impacto que generó la pandemia en la actividad turística de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Igualmente, se debe mencionar que debido a la emergencia sanitaria se ha restringido movilidad de las personas en el país y, también, el ingreso de turistas desde los diversos pasos fronterizos de Argentina. Por lo tanto, esto repercutió gravemente en todos los destinos turísticos nacionales. En lo que respecta al área de estudio de este trabajo, tomando como base los turistas internacionales que ingresan por Aeroparque y Ezeiza, entre enero y mayo del 2020 se registró una caída del 51,6% comparado con el mismo periodo del año anterior. Por otro lado, sobre el turismo nacional se estimó una caída interanual del 58%, considerando los datos de viajeros nacionales que se hospedaron en hoteles (ENTUR, 2020). Pese a esta grave situación, en la actualidad se están considerando todas las medidas necesarias para la reactivación del turismo en Buenos Aires.



# CAPÍTULO 2

## PROBLEMÁTICAS EN LOS DESTINOS URBANOS Y SOSTENIBILIDAD

## CAPÍTULO 2

### Problemáticas en los destinos urbanos y sostenibilidad

#### 2.1 Reseña histórica de la urbanización en Latinoamérica

En este apartado se busca realizar una breve descripción de los procesos que transformaron a lo largo de la historia las áreas urbanas de Latinoamérica, con el fin de comprender las problemáticas actuales que en ellas se presentan. Es importante destacar que estos procesos no se desarrollaron de forma simultánea ni homogénea en cada una de las ciudades de América Latina (AL en adelante); por ende, se identifican notables diferencias en cada caso particular, a causa de la influencia de la coyuntura política, social y económica de sus respectivos países (Orueta, 2009). Sin embargo, si existen aspectos comunes que permiten abordar con un criterio regional, cómo repercute el contexto global en los procesos de urbanización de Latinoamérica (Rivera Pabón, 2016). Así, en base a estas similitudes, se pueden identificar varias etapas que se detallan a continuación.

##### **Etapas coloniales**

Durante este periodo, las ciudades latinoamericanas se distinguieron por poseer una estructura compacta y un crecimiento urbano lento (Martínez Toro, 2014). Es importante destacar que, sus raíces se encuentran en las antiguas ciudades precolombinas que fueron erigidas hace aproximadamente 2000 años. De hecho, como lo expresa Hardoy (2009, en Rivera Pabón, 2016), “el proceso urbanístico en América no nació con la conquista” (p.35) sino que “los españoles emplazaron muchas de sus primeras fundaciones sobre las ciudades indígenas y los territorios más densamente poblados que acababan de conquistar” (p.14). Por lo tanto, la distribución de estas ciudades en la época colonial era similar al realizado por los pueblos indígenas con anterioridad. Asimismo, se conformaron núcleos urbanos en zonas costeras con el objetivo de instalar puertos que permitieran el envío de las riquezas encontradas en estos territorios hacia la corona. Consecuentemente, esto derivó en la transformación de las ciudades portuarias en importantes centros comerciales, siendo un claro ejemplo la Ciudad de Buenos Aires (Rivera Pabón, 2016).

##### **Etapas republicanas**

Durante los años próximos a la independencia de los países latinoamericanos, se identifica una continuación de las formas de uso coloniales del territorio urbano por parte de los Estados Nacionales (Rivera Pabón, 2016). Sin embargo, pese a esta continuidad, se deshizo la integración de la red de ciudades que era funcional a los intereses de la corona y, en consecuencia, se produjo una falta de articulación entre los diversos centros urbanos de la región (Montoya, 2009). Este fraccionamiento derivó en la primacía de determinadas ciudades, principalmente las capitales, que concentraban en sus territorios los poderes de las naciones (Rivera Pabón, 2016).

A partir de la década de 1870, los centros urbanos latinoamericanos sufrieron una serie de transformaciones que cambiaron notablemente su estructura y su dinámica. Principalmente, este periodo estuvo marcado por una creciente expansión urbana causada por varios motivos, entre los que se destaca la llegada de una numerosa



cantidad de inmigrantes hacia los países de América Latina (Ratinoff, 1982; Scobie, 1991) especialmente en Argentina, Uruguay y el sur de Brasil (Rivera Pabón, 2016). En segundo lugar, las medidas de higiene tomadas en esos años conllevaron a mejores condiciones de vida y, seguidamente, propiciaron una descendencia de la tasa de mortalidad en las ciudades (Scobie, 1991). Por último, Ratinoff (1982) remarca que otro de los factores que desencadenó este aumento poblacional fue el éxito del modelo agroexportador aplicado en los países latinoamericanos.

Desde el punto de vista geográfico, es importante destacar que la población se concentró en núcleos urbanos puntuales, es decir que no todas las ciudades experimentaron el crecimiento poblacional con la misma intensidad ni en el mismo momento (Ratinoff, 1982). Por un lado, las mejoras en el transporte conllevaron a que las migraciones se dirigiesen principalmente a estas zonas, ya que los avances tecnológicos, como el uso del ferrocarril y el barco a vapor, causaron una focalización del comercio en los centros urbanos principales. En lo que respecta a las embarcaciones, esto se debió a que las grandes áreas urbanas contaban con la infraestructura y la capacidad de acogida requerida por este tipo de medios de transporte. Asimismo, las empresas evitaban realizar numerosas paradas en los países para no elevar sus costos (Scobie, 1991). Por otro lado, la incorporación de la región a los mercados mundiales produjo un fortalecimiento de las ciudades portuarias (Montoya, 2009).

Todos estos factores concluyeron en un cambio estructural de las principales ciudades de AL, que adquirieron características similares a reconocidos centros urbanos de Europa y Norte América. Sin embargo, al mismo tiempo provocaron que otras ciudades secundarias quedasen relegadas y con un escaso desarrollo tecnológico. De esta forma, en el periodo republicano se reforzó la tendencia de la primacía de determinadas ciudades de la región. Con esto se hace referencia a la relevancia de estas ciudades por encima de las del resto del país, transformándose en centros de los poderes políticos y económicos (Scobie, 1991). Asimismo, se instala un imaginario que las asocia como reflejo de “civilización” y “progreso”, debido a que simbolizaban el éxito de la fase exportadora de productos primarios (Ratinoff, 1982).

### **Etapa de *modernización***

La crisis mundial de 1929 dejó en evidencia las limitaciones del modelo agroexportador para sostener las economías latinoamericanas (Montoya, 2009). Por consiguiente, entre los años 1930 a 1970 se generaron políticas para evitar la dependencia del sector primario, y así se estableció un nuevo rumbo productivo en la región orientado hacia un modelo de industrialización por sustitución de importaciones (Segura, 2014; Rivera Pabón, 2016). Estas políticas de “modernización” buscaron reforzar el mercado interno, fomentar el crecimiento económico y crear nuevas oportunidades de trabajo, a través de la expansión industrial y el control de la importación con barreras tarifarias. Aunque estas medidas provocaron beneficios económicos en sus primeros años, luego generaron varias consecuencias no favorables para los países latinoamericanos (Portes & Roberts, 2005), desencadenando entonces una serie de procesos que ocasionaron una profunda transformación estructural de sus centros urbanos (Montoya, 2009).

Inicialmente, la demanda laboral generada por la instalación de nuevas industrias en las ciudades, ocasionó una masiva migración rural hacia aquellas urbes que brindaban estas posibilidades de trabajo, causando así un rápido proceso de urbanización (Rivera Pabón, 2016). Este crecimiento estuvo focalizando en una o dos ciudades específicas en cada país, acentuando nuevamente su primacía ante el resto de áreas urbanas. Consecuentemente, en aquellas metrópolis los nuevos puestos laborales en las industrias favorecieron la aparición de una fuerza de trabajo protegida legalmente. Sin embargo, la demanda laboral requerida por estas empresas no igualaba a la superior oferta de trabajadores que se ofrecían para adquirir estos empleos, de modo que aquel desbalance entre demanda y oferta laboral derivó en un aumento de trabajadores informales (Portes & Roberts, 2005). Por otro lado, el aumento poblacional provocó una presión inmobiliaria que concluyó en la elevación de los precios de las viviendas por encima del poder adquisitivo de los ciudadanos, más aún de aquellos que trabajaban en condiciones precarias. En consecuencia, obtener una residencia en las grandes ciudades presentaba enormes dificultades para un amplio porcentaje de la población, lo que originó la propagación de asentamientos irregulares en las periferias de las metrópolis (Portes & Roberts, 2005; Rivera Pabón, 2016).

En relación a esto, se buscó mejorar la imagen urbana por medio de la planificación del entramado de la ciudad, pero estas acciones se limitaron a optimizar únicamente su aspecto físico; se pueden mencionar por ejemplo la creación de bulevares arbolados, reordenamiento del trazado de las manzanas y ejes de circulación. En otras palabras, no solucionaron los problemas sociales de los grupos más vulnerados. Por ende, al final de este periodo de “modernización”, los resultados obtenidos reflejaron una ciudad segregada, con precariedad laboral (Rivera Pabón, 2016), desigual y sin capacidad de dar respuesta a los inconvenientes y problemáticas sociales generados por este modelo. Por tanto, se manifestaron las limitaciones de la ciudad que hasta ese entonces había sido calificado como moderna y centro civilizador (Ratinoff, 1982).

### **Etapa neoliberal**

Durante las últimas décadas del siglo anterior, la crisis del proceso de industrialización conllevó a que se implementaran en la región políticas de ajuste orientadas hacia una reestructuración económica basadas en un modelo neoliberal (Rivera Pabón, 2016). Así, estas medidas estaban centradas en la reducción drástica del tamaño del Estado mediante la privatización de empresas estatales (Portes & Roberts, 2005). Asimismo, estas acciones buscaron la incorporación de los países de AL en el contexto globalizador, a través de la apertura de los mercados, la liberación de las importaciones, la eliminación de las restricciones tarifarias y el fomento de la penetración de capitales extranjeros (Rivera Pabón, 2016). En muchas circunstancias, estas medidas fueron aplicadas bajo la supervisión del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional (Orueta, 2009).

Los ajustes económicos realizados en aquellos años provocaron cambios visibles en la morfología urbana de las ciudades latinoamericanas (Mattos, 2006; Rivera Pabón, 2016). Por un lado, se visualizaron procesos de gentrificación urbana generalmente en centros históricos, a causa de las fuertes presiones por los intereses económicos del sector de la construcción. Por otro lado, se observaron acciones

focalizadas en la restauración urbana de antiguas zonas industriales y portuarias que fueron abandonadas luego del fracaso del modelo “modernizador” y, posteriormente, transformadas en zonas culturales y de ocio; por ejemplo cabe destacar los casos de las ciudades de Bogotá, Santiago de Chile y Buenos Aires. Este tipo de intervenciones demuestran la existencia de una planificación urbana fragmentaria, centrada en el embellecimiento de zonas puntuales (Rivera Pabón, 2016). Además, se identifican otros cambios como la aparición de nuevos elementos urbanos, como por ejemplo los centros comerciales y distritos de negocios, y la expansión de una sub-urbanización difusa (Ciccolella, 2012).

Al mismo tiempo, las políticas neoliberales provocaron una disminución de la primacía de las ciudades principales de Latinoamérica y, en contrapartida, produjeron un veloz crecimiento urbano de otros centros secundarios. Por ende, a diferencia de periodos anteriores, se evidencia la falta de atracción de los núcleos centrales, a causa de que el nuevo modelo generó actividades que no necesariamente debían instalarse en las grandes urbes, sino que por el contrario tendieron a ubicarse próximas a las zonas de exportación para la reducción de costos. En otras palabras, esto provocó el surgimiento de nuevas ofertas laborales en áreas urbanas secundarias, convirtiéndolas así en nuevos polos de atracción para quienes buscaban conseguir empleo (Portes & Roberts, 2005). Ahora bien, es importante remarcar que el creciente aumento poblacional de los pequeños y medianos núcleos urbanos, no necesariamente se realizó de forma planificada y ordenada, sino que en líneas generales tampoco se pudieron evitar los problemas que se evidenciaron con anterioridad en las grandes urbes (Orueta, 2009).

Para terminar, durante esta etapa se agravaron los problemas urbanos que se habían iniciado en el periodo anterior. En este sentido, se registró un aumento de la informalidad laboral, seguido por elevadas tasas de desempleo, lo que concluyó en una creciente desigualdad en los ingresos obtenidos por los diversos sectores de la población (Orueta, 2009). En consecuencia, los altos niveles de pobreza urbana ocasionaron el aumento de la inseguridad en estas ciudades, que cada vez registraban una mayor cantidad de robos y violencia en las calles. La delincuencia no solamente perjudicó a las áreas pobres de la ciudad, sino que también se manifestó en zonas pudientes. En respuesta, comenzaron a surgir en muchas ciudades latinoamericanas los barrios cerrados, donde se instalaron los sectores acomodados de la población para asegurar su seguridad de forma privada. En resumen, se pronunció aún más la fragmentación en las urbes (Portes & Roberts, 2005).

### **Etapa contemporánea**

En la actualidad, en América Latina se observa una permanencia de las políticas neoliberales de la fase anterior, a lo que se suman intervenciones que tienen como fin una distribución equitativa de los ingresos para disminuir las desigualdades que se profundizaron en los últimos años. De esta manera, durante la primera década del siglo XXI, se advierte un escenario particular en las ciudades latinoamericanas: por un lado, la distribución de los ingresos de manera más equitativa logra reducir las desigualdades y, por el contrario, la persistencia de determinadas medidas acentúan estas diferencias que se buscan contrarrestar. En síntesis, pese a los intentos de solucionar las problemáticas anunciadas, no se presentaron notorias modificaciones en los esquemas

de urbanización en comparación con el periodo precedente. De hecho, se profundizó una estructura urbana fragmentada y segregada, que dificulta el acceso a la ciudad y la posibilidad de adquirir mejores condiciones de vida por parte de la población de estas urbes (Segura, 2014).

## 2.2 Problemáticas generales en las ciudades latinoamericanas

Aunque las ciudades son consideradas generalmente como sitios que brindan oportunidades y una buena calidad de vida a sus ciudadanos, una falta de planificación integral de las zonas urbanas puede provocar graves problemáticas socio-ambientales que repercuten negativamente en estos territorios (Foro de Ministros y Autoridades Máximas de la Vivienda y el Urbanismo de América Latina y el Caribe [MINURVI], 2016). Como se ha descrito en el apartado anterior, el modelo de desarrollo presente en las ciudades latinoamericanas ha ocasionado una serie de externalidades que aún hoy siguen afectando el día a día de su población. De esta manera, América Latina se caracteriza principalmente por ser la región más urbanizada del mundo y, al mismo tiempo, es la que posee los mayores niveles de desigualdad. Adicionalmente, sus áreas urbanas presentan una creciente informalidad laboral, déficit de vivienda, asentamientos precarios, elevados niveles de inseguridad y violencia, fuertes presiones en infraestructura y servicios públicos, deficiencia en la movilidad y diversas externalidades ambientales negativas. Por último, como resultado de la ausencia de políticas públicas adecuadas y una deficiencia institucional, se observa que las ciudades latinoamericanas presentan actualmente una estructura difusa, fragmentada y con segregación socio-espacial (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2017b)

A continuación, se describen brevemente las problemáticas comentadas:

### Desigualdad

En la actualidad, América Latina es catalogada como una de las regiones con el mayor grado de desigualdad del mundo, superando el valor de 0,40 en el índice de Gini, lo que representa niveles muy críticos. Las ciudades latinoamericanas no son la excepción a esta tendencia y, de hecho, la desigualdad que se presenta en las áreas urbanas generalmente es mayor que la existente en el ámbito rural, a excepción de los países de Paraguay y Bolivia (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2017a). Incluso, a pesar de que en los últimos años se ha registrado un aumento del PIB per cápita y una disminución de la pobreza en la región, esto no se tradujo en una reducción notable de los niveles de desigualdad urbana (CEPAL, 2017b).

Ahora bien, se ha observado que los niveles de desigualdad no son homogéneos en todas las ciudades latinoamericanas, sino que varían dependiendo de su tamaño. En este sentido, las urbes que poseen un mayor tamaño suelen registrar niveles de desigualdad más elevados que las ciudades intermedias o pequeñas. Uno de los posibles factores que explican esta diferencia es que las mega-ciudades suelen agrupar en sus territorios actividades que requieren de una mayor cualificación y, por lo tanto, aquellos trabajadores que pueden acceder a esos puestos laborales reciben ingresos más altos que el promedio de la población, generando una distribución inequitativa de los ingresos (CEPAL, 2017a). Por otro lado, también es importante mencionar que se ha identificado que la desigualdad afecta en mayor medida a sectores puntuales de la

población como las mujeres, los pueblos originarios, los sectores afrodescendientes, los inmigrantes y los adultos mayores (MINURVI, 2016).

Asimismo, la desigualdad es asociada como la causante de otras problemáticas existentes en las ciudades de la región como la pobreza urbana, la informalidad, la segregación socio-económica, la violencia e inseguridad, entre otros (CEPAL, 2017b). La distribución inequitativa de los ingresos también dificulta el acceso a una vivienda digna y a servicios públicos básicos (MINURVI, 2016), por ende afecta la calidad de vida de gran parte de la población (CEPAL, 2017a). Por último, es importante destacar que la desigualdad puede influenciar de manera directa los niveles de criminalidad en las ciudades (MINURVI, 2016), conllevando a altos grados de violencia e inseguridad (CEPAL, 2017b), que está presente en diversas áreas públicas de la ciudad como parques, plazas, etcétera (Sandia Rondón, 2009). De esta manera, la desigualdad se presenta como un desafío estructural a resolver urgentemente en la región (CEPAL, 2017b).

### **Informalidad laboral**

Aunque en los últimos años se ha registrado un descenso de la informalidad en América Latina, aún es muy elevada la cantidad de personas empleadas en condiciones informales, afectando a casi la mitad de los trabajadores no agrícolas (CEPAL, 2017a). Al respecto, los servicios domésticos y el sector de la construcción son los ámbitos que registran mayores niveles de informalidad en las ciudades latinoamericanas (MINURVI, 2016). Es importante destacar que este fenómeno no afecta de igual manera a todos los habitantes de la población, sino que perjudica mayormente a las mujeres, quienes son las que suelen tener a su cargo trabajos de una baja retribución y carecen de protección social, como aquellos relacionados a tareas de cuidado y servicios domésticos. Asimismo, la mayoría de los jóvenes de hasta 24 años también trabajan en puestos informales (CEPAL, 2017a). La falta de protección legal de estos trabajadores deriva en varios riesgos como inestabilidad, precariedad laboral y dificultad de acceso a servicios de salud (MINURVI, 2016). Por consiguiente, la informalidad laboral refuerza los altos niveles de desigualdad y vulnera los derechos de los ciudadanos de las urbes (CEPAL, 2017a).

### **Déficit de vivienda y asentamientos precarios**

Uno de los mayores inconvenientes existentes en las grandes metrópolis latinoamericanas es el déficit de vivienda, causado principalmente por la ausencia de tierras destinadas a aquellas unidades residenciales para personas de bajos ingresos. En búsqueda de una solución a dicho problema, muchos habitantes han construido sus viviendas en zonas centrales degradadas o en la periferia de la ciudad, ocasionando una proliferación de asentamientos precarios que son riesgosos para la salud de sus residentes. De esta manera, en América Latina existen dos formas de ocupación del suelo urbano: por un lado, aquella formal que está regulada por ley y, por otro lado, una informal que presenta una urbanización irregular debido a que son zonas urbanizadas ilegalmente y sin títulos de propiedad (CEPAL, 2017b).

En los últimos años, las ciudades latinoamericanas han logrado aumentar la cantidad de personas que tienen la posibilidad de acceder a una vivienda formal. Pese a esto, todavía más de 100 millones de habitantes de las ciudades residen en



asentamientos irregulares. Por otro lado, es importante destacar que en muchos casos la obtención de una vivienda formal no simboliza necesariamente la mejora de las condiciones de vida de este sector de la población, debido a que usualmente dichas viviendas se encuentran ubicadas en zonas periféricas, con dificultad de acceso al transporte y otros servicios públicos. Además, generalmente la adquisición de la vivienda no suele ser estable en el tiempo (CEPAL, 2017a).

### **Presión en infraestructura y servicios públicos**

El rápido aumento poblacional en las ciudades latinoamericanas, sumado a una falta de planificación adecuada, ha provocado una presión sobre la infraestructura y los servicios públicos. Esto quiere decir que la capacidad de respuesta de los organismos y entes estatales no es suficiente ante la creciente demanda de estos servicios, como el acceso a agua potable, la electricidad, el transporte, el tratamiento de residuos, la limpieza, etcétera (Sandia Rondón, 2009). Esto se debe, entre otros factores, a una falta de inversión en infraestructura (MINURVI, 2016).

### **Movilidad urbana fragmentada**

En la actualidad, las urbes latinoamericanas presentan en su gran mayoría un sistema de transporte público desordenado y fragmentado. Durante el último periodo de tiempo, han existido innovaciones en la movilidad urbana, pero estas mejoras no han logrado integrar a todos los rincones de la ciudad. En consecuencia, estas zonas aún no poseen una rápida accesibilidad y, por este motivo, están segregados del resto de la población. Un claro ejemplo de esta situación se evidencia en la dificultad que tienen muchos trabajadores que residen en zonas periféricas para trasladarse a sus trabajos en las zonas centrales, debido a la falta de conectividad que les obliga a recorrer diariamente extensas distancias (CEPAL, 2017b).

### **Externalidades ambientales**

La ausencia de una planificación ambiental que gestione adecuadamente la rápida urbanización que se experimentó en las últimas décadas, ha acarreado una serie de externalidades que afectan el medio ambiente urbano. Así, las ciudades latinoamericanas se enfrentan a elevados niveles de contaminación que perjudican la calidad de vida de su población (CEPAL, 2017a)

En lo que respecta a la contaminación atmosférica, la magnitud alcanzada supera los límites recomendados por organismos internacionales, afectando gravemente la salud de la población. En las ciudades latinoamericanas, el transporte urbano simboliza la mayor fuente de emisiones de dióxido de carbono, repercutiendo en la calidad del aire. En efecto, el aumento del número de vehículos privados ha profundizado estos niveles de contaminación (CEPAL, 2017b), transformándose en una forma de movilidad ineficiente debido a los impactos que genera y a los altos niveles de congestión que poseen actualmente los centros urbanos ROSA. Por otro lado, también se observa una grave contaminación de los suelos urbanos por la amplia cantidad de desechos sólidos y líquidos que se generan, a causa de la alta densidad de habitantes, las pautas de consumo de las ciudades y una falta de planificación de la recolección, tratamientos y disposición final de los desechos. Además, debido a los ruidos que



provocan las diversas actividades urbanas se manifiesta una creciente contaminación auditiva (Sandia Rondón, 2009).

Por último, es importante destacar que los espacios verdes de las ciudades cumplen importantes funciones ambientales como la regulación del clima y el mantenimiento de la biodiversidad, teniendo un papel primordial para la salud y el bienestar de la población. Sin embargo, en reiteradas ocasiones estos espacios no han recibido una atención adecuada por parte de los gestores políticos porque suelen ubicarse en zonas de difícil acceso y de poco interés inmobiliario (CEPAL, 2017a).

### **Deficiencia institucional**

Las problemáticas urbanas presentes en las ciudades latinoamericanas han evidenciado la ausencia de una planificación eficiente. Además, estas externalidades son resultado de una institucionalidad débil, con dificultades de comunicación entre las diferentes áreas de gobierno y una falta de participación ciudadana (CEPAL, 2017b). Asimismo, se observa una falta de continuidad y seguimiento de las políticas generadas, sumado a una creciente corrupción y clientelismo político. Por último, la raíz de todos estos inconvenientes se derivan también de una ausencia de capacitación técnica para abordar los problemas urbanos de forma integral y holística (Sandia Rondón, 2009).

Sumado a lo anterior, se tienen que considerar las graves consecuencias del cambio climático y los desastres naturales, que es un tema de debate incipiente en América Latina. Sobre esto, las ciudades se enfrentan ante una gran problemática, debido a la elevada a que la deficiencia institucional y la falta de planificación urbana han ocasionado construcciones poco resilientes e infraestructura poco adecuada para los posibles riesgos futuros (CEPAL, 2017b).

## **2.3 Impactos negativos causados por el turismo urbano**

El turismo es percibido por los gobiernos como una oportunidad de desarrollo que les posibilita obtener una serie de beneficios tanto para residentes como para visitantes (Cortés Lara, 2013). Sin embargo, las estrategias que buscan alcanzar el desarrollo territorial a través de la actividad turística no siempre consiguen los resultados deseados por los gestores (Cifelli & Peixoto, 2012). De hecho, la gran afluencia de visitantes hacia las ciudades, más aún en aquellas que están posicionadas en el mercado internacional, ha comenzado a engendrar problemas de saturación turística que derivan en graves impactos negativos (García Hernández, 2000). Por lo tanto, al contrario de lo que se espera, si este desarrollo no es equilibrado puede terminar repercutiendo negativamente en los sectores más desprotegidos de la ciudad, perpetuando lógicas que los mantienen en estas situaciones vulnerables. De esta manera, al tener la capacidad de influir en los procesos urbanos, el desarrollo turístico está íntimamente relacionado con los problemas existentes en las ciudades (Cortés Lara, 2013). Así, el turismo se presenta como un fenómeno contradictorio: por un lado, es el causante de generar variados beneficios en las ciudades y, por el otro, también provoca externalidades que pueden conllevar a procesos de segregación socio-espacial (Pereira & Sancho-Pivoto, 2020). En otras palabras, el desarrollo turístico puede ser una posible solución a los problemas que existen en las ciudades latinoamericanas, comentados anteriormente, pero al mismo tiempo también puede agravar estas situaciones. Por este motivo, en esta

sección se abordan los diversos impactos negativos que causa el turismo en las áreas urbanas.

Al respecto, es importante aclarar que cuando se hace referencia al término impacto usualmente se lo utiliza como sinónimo de las palabras efecto o consecuencia. Sobre esto, Tarlombani da Silveira (2005) afirma que un impacto turístico es todo efecto producido por la actividad sobre diversos aspectos: naturaleza física y biológica, sociocultural y económica.

Los impactos de naturaleza física y biológica se relacionan con las alteraciones provocadas sobre el medio ambiente (aire, agua, suelo, flora, fauna, espacios construidos por el hombre, etc.). Los impactos socioculturales del turismo se refieren a los cambios provocados en el modo de vida, en el comportamiento y sobre otros aspectos relacionados con el entorno social y cultural de las poblaciones residentes y de los propios turistas. Los impactos socioeconómicos implican alteraciones en la estructura económica de los destinos turísticos. Los impactos pueden ser clasificados en negativos y positivos (p. 223-224).

Específicamente, en el caso del turismo urbano dichos impactos pueden variar desde cuestiones relacionadas a lo cultural, ambiental, social, económico y, también, se incluyen efectos relacionados en la conformación del espacio urbano, tanto de manera directa como indirecta (Pereira & Sancho-Pivoto, 2020).

Desde el punto de vista físico-ambiental, según lo expresado por García Hernández (2000) “el turismo es una actividad que ‘consume’ ciudad” (p. 133), por ende causa impactos sobre el medio ambiente urbano, su trama urbana y en los edificios patrimoniales. Los turistas se desplazan de un sitio a otro ocasionando flujos de afluencia turística, concentrándose en zonas puntuales de la ciudad y también en momentos específicos. Asimismo, utilizan los recursos que proveen las ciudades y aumentan el consumo de las infraestructuras y servicios públicos, de modo que la satisfacción de sus requerimientos perjudica en algunas circunstancias la capacidad de responder a las necesidades de sus habitantes, originando conflictos en las áreas urbanas. Entre los impactos ambientales negativos más notorios se pueden mencionar una mayor generación de residuos sólidos y desechos líquidos, congestión del tránsito vehicular y peatonal, desgaste de los espacios verdes, y aumento de la contaminación atmosférica, visual y auditiva (García Hernández, 2000).

Acerca de los impactos culturales, la utilización de lo simbólico como recurso para el turismo ha derivado en prácticas de *mercantilización cultural* (Tresserras, 2004). Por otra parte, existen conflictos en torno al patrimonio material, cuyos usos se dividen entre aquel realizado por la comunidad local desde un aspecto identitario y el consumo turístico que hacen los turistas (Bertoncello & luso, 2016). Por lo tanto, el turismo puede ocasionar una disputa entre diversos actores por la apropiación de estos espacios (Cifelli & Peixoto, 2012). Además, el uso intensivo de los edificios patrimoniales causa un desgaste en sus estructuras (García Hernández, 2000), significando un riesgo para su preservación (Bertoncello & luso, 2016).

En relación a las estrategias de posicionamiento turístico, las acciones que buscan resaltar las particularidades de la ciudad para diferenciarla competitivamente del resto, han provocado en cambio una “tendencia de homogeneización y estandarización”

(Tresserras, 2004, p.75). Incluso, dicho fenómeno también se produce por la utilización de estrategias análogas en diferentes zonas turísticas; tal es el caso de la aplicación de políticas similares de renovación urbana y la proliferación de comercios turísticos, como la venta de *souvenirs*. Consecuentemente, estas actividades generan paisajes con prácticas y dinámicas urbanas semejantes, que son influenciadas por la afluencia de turistas (Martínez, 2011).

Con respecto a los impactos económicos, a pesar de los beneficios que promueve la actividad turística en este aspecto, en contraste se identifican los costes producidos por el uso de las infraestructuras y recursos de las ciudades, cuyos gastos de mantenimiento son cubiertos en muy poca medida por los aportes del sector (García Hernández, 2000). Por otro lado, el turismo también puede repercutir en la expulsión de otras actividades económicas de las zonas de atracción de turistas, convirtiendo a esas áreas exclusivamente en un *monocultivo turístico* (Tresserras, 2004). En lo que se refiere a los costes de vida de la población, estos suelen elevarse debido al acondicionamiento turístico que se realiza de los espacios (Menendez 2017, en Collado Baldoquin et al., 2020), traduciéndose en la imposibilidad por parte de los residentes de acceder a sitios de recreación en su propio barrio, como establecimientos culturales y gastronómicos. También, en reiteradas circunstancias los precios de las viviendas se vuelven inaccesibles para sus residentes (Bertoncello & Troncoso, 2014), lo que deriva en una expulsión de la población local de los centros históricos (Tresserras, 2004). Por ende, las zonas turísticas son proclives de experimentar procesos de gentrificación (Cabrera-Jara, 2019).

En cuanto a los aspectos sociales, a causa de la amplia afluencia de turistas se puede originar una alteración de la vida cotidiana de los residentes (Cáceres Seguel & Cáceres Seguel, 2019). Incluso, dicho impacto no está únicamente ligado al espacio público, ya que en las viviendas de uso turístico también se han identificado problemas entre vecinos y turistas debido al ruido, a la suciedad y a otros temas relacionados a la falta de compromiso con las normas de convivencia (Herrero Suárez, 2017).

Finalmente, el turismo también repercute en la (re)producción del espacio urbano. En estos procesos, el Estado y el mercado se presentan como actores hegemónicos. De todas formas, aunque el primero esté a cargo de las medidas de ordenamiento territorial y sea responsable de las regulaciones sobre la actividad, usualmente el modelo de desarrollo turístico implementado en las ciudades está orientado a una lógica de mercado, con una valorización únicamente económica del turismo y una visión alejada de las realidades sociales del territorio. De manera que, cuando funciona en base de los intereses capitalistas, el turismo impone nuevos usos y valores a la ciudad que difieren de los de la población local; por tanto, debido a la deficiencia institucional la actividad turística puede terminar agravando procesos de segregación y exclusión social (Pereira & Sancho-Pivoto, 2020).

Un claro ejemplo de esto es cuando en el proceso de turistificación, se utiliza indebidamente la construcción de atractividad de la ciudad (estrategia comentada en el capítulo 1). En algunas ocasiones, a través de la construcción social de determinados atractivos turísticos, se seleccionan únicamente aquellos sitios que se desea que el turista vea o lo que espera ver, contribuyendo de esta manera al ocultamiento de áreas específicas de la ciudad y, entonces, a mayor exclusión social. Dicho proceso sucede

porque detrás de estas acciones de acondicionamiento turístico suelen existir intereses económicos y políticos, que puján para que el turismo sea funcional a sus objetivos, los cuáles no siempre se orientan hacia un beneficio para la sociedad (Bertoncello & Luso, 2016). En síntesis, el desarrollo turístico puede estar íntimamente relacionado con procesos estructurales que influyen en la fragmentación, segregación y exclusión social de las ciudades (Bertoncello & Troncoso, 2014).

En conclusión, el desarrollo inapropiado del turismo causa graves impactos negativos en las ciudades, desde deterioro del medio ambiente urbano hasta diversos conflictos socio-culturales, derivados de un uso turístico que excluye a la población local, aumentando sus costes de vida, alterando sus costumbres locales y deteriorando su patrimonio cultural. Por ello, a fin de contrarrestar estas externalidades, se presenta como un gran desafío avanzar hacia un desarrollo del turismo urbano que se alinee con los principios de la sostenibilidad (García Hernández, 2000), concepto que se abordará en el próximo apartado.

## **2.4 Sostenibilidad en los destinos urbanos**

### **2.4.1 Surgimiento del concepto de sostenibilidad**

Las raíces del concepto de desarrollo sostenible se ubican a finales de la década de 1940, cuando comienzan a surgir manifestaciones en contra del modelo productivo característico de la sociedad contemporánea, orientado hacia el consumo y el crecimiento económico ilimitado como símbolo de progreso. Dicho cuestionamiento tenía como eje central las preocupaciones en torno a los graves impactos ambientales causados por este modelo de desarrollo puramente economicista, que condicionaban el futuro de la vida en el planeta y, específicamente, de la especie humana (Gutiérrez Garza, 2007).

En el año 1972 ocurrieron dos acontecimientos que perfilaron este tema en la agenda política global. Por un lado, en junio de ese año se realizó en Estocolmo (Suecia) la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, en la cual participaron representantes de 113 países, transformándose en el primer evento que abordó la problemática ambiental a nivel internacional. La Conferencia emitió una Declaración conformada por un total de 26 principios comunes entre las naciones participantes y, también, un Plan de Acción que contó con 10 recomendaciones que tenían como fin guiar la preservación del medio ambiente (ONU, 1973). Por otro lado, ese mismo año el Club de Roma publicó un informe sobre el predicamento de la humanidad titulado “Los límites del crecimiento”, en cuyas conclusiones se afirma que si se sostienen los niveles de crecimiento de la población mundial, la contaminación ambiental y el agotamiento de recursos, se alcanzarán los límites planetarios en los próximos 100 años, provocando un colapso global de consecuencias incalculables (Meadows et al., 1972). La publicación de este documento provocó una enorme repercusión en el contexto socio-político de la época, ya que mientras sus postulados fueron adoptados velozmente por los movimientos ecologistas, al mismo tiempo eran rechazados por un amplio sector de la población mundial, debido a que ponía en duda los ideales contemporáneos. Por lo tanto, ese momento representa un quiebre en la sociedad entre dos posicionamientos que parecían irreconciliables (Gudynas, 2011).

En este marco, en el año 1980 se divulga la primera Estrategia Mundial para la Conservación, elaborada por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y los Recursos Naturales (UICN), con la asesoría y cooperación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y el World Wildlife Fund (WWF). Su documento es considerado como el primero en manifestar las nociones del desarrollo sostenible a nivel global (Gudynas, 2011; Trujillo et al., 2018). En primer lugar, en el prólogo se sostiene que:

Los seres humanos, en su búsqueda del desarrollo económico y del goce de las riquezas naturales, deberán hacer frente a la realidad de lo limitado que son los recursos y la capacidad de los ecosistemas, y deberán tener en cuenta las necesidades de las generaciones futuras (UICN, PNUMA & WWF, 1980).

Luego, expresa que “para que un desarrollo pueda ser sostenido, deberá tener en cuenta, además de los factores económicos, los de índole social y ecológica” y también “las ventajas e inconvenientes a corto y largo plazo” (UICN, PNUMA & WWF, 1980, sección 1, punto 3).

Sin embargo, recién en el año 1987 es que se definirá explícitamente el término desarrollo sostenible en el reporte creado por la Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo (CMMAD) de la ONU, conocido popularmente como Informe Brundtland por el apellido de la persona que presidía entonces dicha comisión. En el documento se expresa que el desarrollo sostenible es aquel que “satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (CMMAD, 1987). Posteriormente, agrega:

El concepto de desarrollo sostenible implica límites, no límites absolutos, sino limitaciones que imponen a los recursos del medio ambiente el estado actual de la tecnología y de la organización social y la capacidad de la biósfera de absorber los efectos de las actividades humanas, pero tanto la tecnología como la organización social pueden ser ordenadas y mejoradas de manera que abran el camino a una nueva era de crecimiento económico (CMMAD, 1987).

De esta manera, se puede identificar que la definición incluye un componente ético por su compromiso con las generaciones futuras y, además, uno ecológico porque contempla la conservación de la naturaleza (Ramírez Treviño et al., 2004). No obstante, la preservación ambiental está planteada como una necesidad que posibilitará la continuidad de la ampliación económica. Así, esta enunciación refuerza el posicionamiento que asocia al desarrollo como resultado del crecimiento material; también, permite la unificación entre las posturas ecológicas y económicas que hasta entonces parecían incompatibles. Debido a esto, dicha definición fue aceptada a nivel mundial y a causa de su amplia difusión se transformó en un término popular, que es utilizado constantemente en la actualidad (Gudynas, 2011). De hecho, fue incorporado prácticamente en casi todos los discursos políticos (Ramírez Treviño et al., 2004; Tarlombani da Silveira, 2005).

A pesar de su reconocimiento mundial, la definición de sostenibilidad descripta en el Informe Brundtland es cuestionada por ser imprecisa y, por lo tanto, maleable a diversos intereses políticos (Gudynas, 2011). Su carácter polisémico la transforma entonces en una expresión conveniente (Tarlombani da Silveira, 2005), que es utilizada



indiscriminadamente en diversos ámbitos, incluso en el sector empresarial a modo de slogan y para comercializar productos (Sagot Rodríguez, 2013). Por ende, la ambigüedad presente en este término provoca una proliferación de interpretaciones que muchas veces son contradictorias entre sí y, por esta razón, el desarrollo sostenible es calificado como un concepto problemático y controversial que genera confusión y numerosos interrogantes (UICN, PNUMA & WWF, 1991; Riechmann, 1995; Ramírez Treviño et al., 2004; Tarlombani da Silveira, 2005; Hevia, 2009; Sagot Rodríguez, 2013).

En relación con lo anterior, Gudynas (2011) plantea que la imprecisión de dicha conceptualización trajo preocupaciones en algunos sectores, quienes buscaron delimitarlo de manera más clara y concisa. En este sentido, se destaca la definición expresada en el documento “Cuidar la tierra”, que fue la segunda estrategia mundial de conservación<sup>3</sup>, en la cual se detalla que desarrollo sostenible es “mejorar la calidad de la vida humana sin rebasar la capacidad de carga de los ecosistemas que la sustentan” (UICN, PNUMA & WWF, 1991, p.10). Pese a estos intentos, en el año 1992 con la celebración de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, realizada en Río de Janeiro, se respaldan los postulados de Nuestro Futuro Común y se vuelve a reforzar la visión economicista del desarrollo. Como consecuencia, hoy en día la definición del informe Brundtland sigue siendo la mayormente utilizada (Gudynas, 2011).

#### **2.4.2 Turismo sostenible**

El sector turístico fue uno de los primeros en integrar los principios del desarrollo sostenible. De hecho, antes de la aparición explícita del concepto como tal, ya se realizaban cuestionamientos sobre los supuestos beneficios que generaba la actividad turística para el desarrollo de las naciones (Linares & Morales Garrido, 2014).

A inicios de la década de los 60, organismos como el Banco Mundial, las Naciones Unidas y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) habían difundido el potencial económico que tenía el turismo como puntapié para el desarrollo de los países del “Tercer Mundo”, idea que fue aceptada rápidamente por los gobiernos de estas naciones sin comprobación previa. Sin embargo, para sorpresa de muchos, diez años más tarde se comprobó que, por el contrario a lo que se creía, el turismo perjudicaba el desarrollo de esos países si no era controlado y gestionado de manera equilibrada. Esa conclusión fue el resultado de un debate que se llevó a cabo en un seminario realizado en Washington en 1976, patrocinado por el Banco Mundial y la UNESCO, quienes habían promovido anteriormente, directa o indirectamente, el desarrollo del turismo en esos países. Sobre esas discusiones se realizó una publicación titulada “Turismo: ¿pasaporte al desarrollo?”, en la cual se cuestiona si el desarrollo turístico necesariamente conlleva al bienestar de la población y se ponen en tela de juicio sus efectos adversos (De Kadt, 1991). A pesar de que en el libro se hace una breve mención a los deterioros ambientales que se empezaban a notar a nivel mundial, este se enfoca específicamente en los impactos socioculturales de la actividad.

---

<sup>3</sup> En este caso la titularon “Estrategia para el Futuro de la Vida” (UICN, PNUMA, WWF, 1991).



Por esos años, el turismo tradicional de sol y playa se encontraba en una etapa de estancamiento que reflejaba también las debilidades estructurales del modelo convencional y los desequilibrios provocados por la saturación de estos destinos (Bertoni, 2008). Asimismo, (Vera-Rebollo, 2001) comenta que entre 1975 y 1980 se realizaron estudios, por parte de la Unión Internacional de Organizaciones Oficiales de Turismo (precedente de la Organización Mundial del Turismo) y también por parte de la OCDE, que evidenciaban la necesidad de preservación del ambiente para la continuidad del turismo. Por lo tanto, los impactos que se registraban causados por la propia actividad ponían en riesgo su prolongación en el futuro, debido a su dependencia de los recursos naturaleza como atractivos turísticos. Por todo esto, la aparición de la sostenibilidad en la agenda global no supuso en sí una novedad para el sector turístico, pero sí permitió la integración de sus principios por todos los actores del sistema y una reorientación de sus políticas públicas (Vera-Rebollo, 2001).

A finales de la década de 1980, con la aparición de la definición de desarrollo sostenible detallada en el reporte *Nuestro Futuro Común* (CMMAD, 1987), es que surge el concepto de turismo sostenible, primeramente como contraste del turismo masivo y, posteriormente, como un objetivo a cumplir en todos los tipos de turismo presentes (Linares & Morales Garrido, 2014). De esta manera, la definición de turismo sostenible se nutre principalmente de los principios de sostenibilidad expresados en el Informe Brundtland (Saarinen, 2006), siendo una derivación de este concepto (Tarlombani da Silveira, 2005).

A partir de entonces, se sucederán una serie de declaraciones y documentos que reflejan la progresión del concepto, desde una visión que aborda principalmente los aspectos económicos y socioculturales hasta una mirada que integra la sostenibilidad de forma holística (Vera-Rebollo, 2001). Entre los más destacados se pueden mencionar la Declaración de Turismo de La Haya (1989), la Agenda 21 para el sector de Viajes y Turismo (1996), la Declaración de Berlín (1997) y el Código Ético Mundial para el Turismo (1999). Aunque sin dudas, el evento que representó un hito en torno a su conceptualización es la Conferencia Mundial de Turismo Sostenible, celebrada en el año 1995 en Lanzarote, España. Como producto de los debates realizados se publica la Carta de Turismo Sostenible, dónde se reconoce que:

(...) el turismo es una actividad ambivalente, dado que puede aportar grandes ventajas en el ámbito socioeconómico y cultural, mientras que al mismo tiempo contribuye a la degradación medioambiental y a la pérdida de la identidad local, por lo que debe ser abordado desde una perspectiva global (p.3).

Más adelante, detalla que “el desarrollo turístico deberá fundamentarse sobre criterios de sostenibilidad” y que, por lo tanto, debe ser “soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales” (p.4).

También, resulta importante mencionar la definición expresada en el manual *Introducción al Turismo de la Organización Mundial del Turismo*, realizado por Sancho (1998), en el cuál se expresa que el turismo sustentable es un modelo de desarrollo económico que debe contribuir a:

Mejorar la calidad de vida de la población local, es decir, de la gente que vive y trabaja en el destino turístico; proveer mayor calidad de experiencia para el visitante; mantener la calidad del medio ambiente del que la población local y los visitantes dependen; la consecución de mayores niveles de rentabilidad económica de la actividad turística para los residentes locales; asegurar la obtención de beneficios por parte de los empresarios turísticos (p.262)

De esta manera, el paradigma de la sostenibilidad conlleva una revisión del papel que cumple (y debería cumplir) el turismo en la sociedad (Tarlombani da Silveira, 2005). Además, propone comprender al turismo no como un fin en sí mismo, sino como un medio para alcanzar un desarrollo socioeconómico (Linares & Morales Garrido, 2014), que contemple la satisfacción de las necesidades presentes y futuras, sin exceder la capacidad de carga ambiental y social del destino (Tarlombani da Silveira, 2005). Por lo tanto, el turismo sostenible debe integrar la dimensión medioambiental, económica y sociocultural de manera equilibrada. Asimismo, se requiere que estos lineamientos sean contemplados en todas las modalidades de turismo y en todos los destinos turísticos (OMT, s. f.).

Ahora bien, para que un desarrollo turístico sea sostenible es fundamental que contenga una planificación que contemple al destino de forma holística, ya que la consideración de sus partes por separado no conllevará a su sostenibilidad. Por otra parte, debe existir una comunicación y colaboración constante entre todos los actores relevantes del sector (Gándara, 2003), resaltando un liderazgo del ámbito público que permita llegar a consensos entre las partes. Del mismo modo, es fundamental la participación de la comunidad a lo largo de todo el proceso. Por último, se requiere de un seguimiento continuo de sus efectos, para establecer medidas que permitan remediar posibles externalidades (OMT, s. f.).

Para finalizar, en la actualidad existen múltiples definiciones de este término, por lo que aún no se ha logrado establecer un único concepto que lo delimite concretamente. Pese a las diferencias entre las definiciones existentes, se puede vislumbrar que todas coinciden en que el turismo sustentable es un modelo que integra de manera equitativa tres dimensiones (ambiental, social y económica) para lograr un sostenimiento de la actividad a largo plazo (Trujillo et al., 2018).

### **2.4.3 Ciudades turísticas sostenibles**

Los impactos negativos que genera el turismo en las ciudades, comentados anteriormente, no solo repercuten en el bienestar de la población y en el deterioro del medioambiente urbano, sino que también ponen en peligro el posicionamiento de la ciudad en el mercado turístico global (Cordero Fernández, 2017). Por consiguiente, si se desea diferenciar a la ciudad competitivamente del resto de destinos urbanos, resulta obligatorio implementar políticas públicas que propicien un desarrollo turístico sostenible en las ciudades (Gándara, 2008; Cerdan et al., 2018). Pese a su importancia, existen escasos trabajos que hayan abordado la sostenibilidad en los destinos urbanos, si se los compara con la cantidad de estudios que se realizan sobre otras modalidades de turismo (Barke & Newton, 1995; Maxim, 2016).

Teniendo a consideración las problemáticas ya presentes en las ciudades, resulta significativo el interrogante planteado por Cortés Lara (2013): “¿cómo podríamos pensar en una actividad turística urbana sustentable si no hemos logrado la incorporación plena al desarrollo urbano de los grupos más vulnerables acorde a las expectativas de sustentabilidad?” (p.63)

Al respecto, posteriormente expresa que para que el desarrollo urbano contemple las necesidades de los sectores excluidos, se debe tener una planeación integral basada en un equilibrio de las diversas zonas turísticas que existen en la ciudad (Cortés Lara, 2013). No se debe olvidar, entonces, que el desarrollo del turismo no solo debe satisfacer las necesidades de los turistas, sino que principalmente debe lograr el bienestar y la satisfacción de los propios residentes de la ciudad. De modo que,

Una ciudad que ofrezca calidad de vida a sus habitantes podrá ofrecerla también a sus visitantes, permitiendo a éstos la posibilidad de experimentar una ciudad y una población que viven la calidad, y esto es, sin duda, un importante elemento diferencial (Gándara, 2004, p. 76).

Por otra parte, una planificación a largo plazo que contemple de forma conjunta las dimensiones ambiental, social y económica, y que al mismo tiempo incluya la participación de la población local, favorecerá un posicionamiento competitivo de la ciudad perdurable en el tiempo (Gándara, 2008). Asimismo, es importante destacar que, a diferencia de otros destinos turísticos, el turismo se incorpora en las ciudades “de manera más transversal que en otros entornos geográficos”, por lo que requiere de una gestión holística e integral (Cerdan et al., 2018). Por otro lado, la capacidad de carga del destino urbano también es un aspecto significativo a considerar si se desea que su desarrollo sea sostenible. Esto incluye tanto la gestión de las infraestructuras y equipamientos turísticos, como también el control de los flujos de afluencia turística (Troitiño Vinuesa, 1998). En resumen, solo aquellos destinos urbanos que presenten un desarrollo turístico sostenible planificado a largo plazo, que abarque todos los aspectos (ambientales, económicos y sociales), incluya una participación comunitaria y tenga una real preocupación por la calidad de vida de la población, lograrán tener éxito (Gándara, 2004).

De esta manera, según la Organización Mundial del Turismo, el turismo sostenible en las ciudades favorecerá el logro de uno de los objetivos (ODS 11) planteados en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, ya que posee la capacidad de “mejorar las infraestructuras urbanas y la accesibilidad universal, de promover la regeneración de áreas en decadencia y de preservar el patrimonio cultural y natural” (OMT, 2015).

Para finalizar, el desarrollo turístico sostenible en las ciudades presenta un gran desafío para los gestores locales: avanzar más allá de las políticas de promoción turística, para centrarse en un reordenamiento del turismo que sea beneficioso para sus residentes y que logre su integración armoniosa en la realidad urbana, evitando así la dependencia de la ciudad al sector turístico (Troitiño Vinuesa, 1998).

# CAPÍTULO 3

## MEDICIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN DESTINOS TURÍSTICOS

## CAPÍTULO 3

### Medición de la sostenibilidad en destinos turísticos

#### 3.1. Desarrollo sostenible: de la teoría a la práctica

Durante la primera mitad del siglo XX, el interés por medir los niveles de desarrollo conllevó a la utilización de instrumentos orientados a la medición de aspectos económicos, empleados principalmente por organismos internacionales como el Banco Mundial y la OCDE, siendo un claro ejemplo el Producto Bruto Interno y el Producto Bruto Nacional (Villasís Keever, 2011; Trujillo et al., 2018). Sin embargo, las limitaciones que se empezaron a evidenciar sobre esta visión economicista del desarrollo, obligó a incorporar indicadores cualitativos, minimizando la relevancia central puesta en los indicadores de crecimiento económico e integrando lentamente otros de carácter social y de impacto ambiental, como el Índice de Desarrollo Humano (IDH) y el Índice de Desempeño Ambiental (EPI por sus siglas en inglés), respectivamente (Vera-Rebollo, 2001; Trujillo et al., 2018).

A fines de la década de 1980, con la difusión masiva del concepto de desarrollo sostenible a través del Informe Brundtland, es que se tomó indispensable la generación de indicadores que contemplaran por igual las dimensiones económica, social y ambiental (Murcia García et al., 2017). Esta idea se reforzó en la Agenda 21, documento confeccionado a partir de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (UNCED), que se realizó en Río de Janeiro en 1992. En dicho plan de acción se contempla como objetivo “ampliar los sistemas actuales de contabilidad económica nacional para dar cabida en ellos a la dimensión ambiental y a la dimensión social” (capítulo 8.42). De manera análoga agrega:

Los indicadores comúnmente utilizados, como el producto nacional bruto (PNB) o las mediciones de las corrientes individuales de contaminación o de recursos, no dan indicaciones precisas de sostenibilidad. Los métodos de evaluación de la interacción entre diversos parámetros sectoriales del medio ambiente y el desarrollo son imperfectos o se aplican deficientemente. Es preciso elaborar indicadores del desarrollo sostenible que sirvan de base sólida para adoptar decisiones en todos los niveles y que contribuyan a una sostenibilidad autorregulada de los sistemas integrados del medio ambiente y el desarrollo (UNCED, 1992, capítulo 40.4).

En otras palabras, se señala que los indicadores comúnmente utilizados no son suficientes para lograr una medición efectiva de la sostenibilidad (Vera-Rebollo, 2001; Thiel Ellul, 2014) y, por lo tanto, remarca la necesidad de que los gobiernos nacionales y las organizaciones internacionales, tanto gubernamentales como no gubernamentales, confeccionen indicadores de desarrollo sostenible (UNCED, 1992, capítulo 40.6).

A partir de entonces, como resultado de esta solicitud, diversas instituciones han generado iniciativas que proponen diferentes metodologías y recomendaciones para medir la sostenibilidad, abarcando así una enorme variedad de enfoques y modelos (Vera-Rebollo, 2001; De la Hueriga Molina, 2013; Thiel Ellul, 2014). Principalmente, se

destacan aquellas propuestas realizadas por organismos como la OCDE, la ONU, el Banco Mundial y la Unión Europea. También, cabe mencionar las sugerencias de ciertos países europeos que crearon sus propios conjuntos de indicadores, como Suiza, Reino Unido, Alemania, Suecia y Bélgica (Joint UNECE/OECD/Eurostat Working Group on Statistics for Sustainable Development, 2008).

En resumen, será desde la realización de la Cumbre de Río de 1992 que se empieza a generalizar el uso de indicadores como instrumento de gestión necesario para evaluar los avances realizados hacia mayores grados de sostenibilidad (Trujillo et al., 2018), permitiendo el control efectivo de las acciones implementadas (De la Hueriga Molina, 2013). No obstante, aunque la utilización de estas herramientas de medición se intensificó en los últimos años, su uso “no constituye ninguna novedad tanto en los procesos de planificación como en la evaluación de políticas públicas y privadas”. Pero si, “cabe asignar al paradigma de la sostenibilidad un papel destacado en este renovado interés por el uso de indicadores” (Vera-Rebollo, 2001, p.39).

Para finalizar, en los últimos años han aumentado el número de iniciativas, transformándose en uno de los temas mayormente abordados en la literatura (Thiel Ellul, 2014). Pese a ello, la presente multitud de propuestas generadas no han logrado establecer indicadores o modelos comunes de aplicación universal (Mitchell, 1996), sino que, por el contrario, “existen tantas metodologías como propósitos o finalidades de medición de los mismos” (Castro Bonaño, 2002, p.201).

### **3.2. Indicadores de sostenibilidad**

Tal y como se ha expresado en el apartado anterior, los indicadores han cobrado gran importancia en los últimos años como herramientas de medición de la sostenibilidad, por lo que han sido implementados en diversos ámbitos (Thiel Ellul, 2014), transformándose en instrumentos de amplia utilidad, ya que aportan información relevante para la formulación de políticas públicas (Singh et al., 2012).

En términos conceptuales, los indicadores son parámetros que brindan información sobre un determinado fenómeno o espacio, cuyo valor conjunto excede el significado propio del parámetro considerado de manera individual (OCDE, 1993). También, son definidos como “expresiones que relacionan variables o atributos estadísticos con el objeto de proveer información oportuna, adecuada, confiable y comparable para el análisis y el monitoreo de una determinada problemática” (Sánchez, 2010, p.5). Por tanto, los indicadores de sostenibilidad buscan particularmente captar variables que aporten información valiosa para la medición del desarrollo sostenible (Thiel Ellul, 2014), contribuyendo a la operatividad de este concepto. Así, se contemplan indicadores que abordan valores de diferentes dimensiones (principalmente económica, ambiental y sociocultural) para obtener un valor final que permita interpretar la sostenibilidad de forma conjunta (Vera-Rebollo, 2001).

Los indicadores cumplen diversas funciones, destacándose entre las principales: simplificación, cuantificación y comunicación (OCDE, 1997). Asimismo, tienen la capacidad de caracterizar el estado de situación, identificar problemáticas y evidenciar los efectos de las políticas implementadas; por lo tanto, reflejan las posibles debilidades y fortalezas de la gestión y permite una reorientación de la misma hacia modelos más sostenibles en el futuro (Miller, 2001; Torres-Delgado & López Palomeque, 2014). Por



esto, “no deben entenderse como un fin en sí mismos sino como instrumentos de un proceso continuo de *medición – interpretación – intervención - impacto* que debe repetirse de manera iterativa” (Sánchez, 2010, p.5, cursivas del autor). Por otra parte, también permiten realizar un estudio comparativo entre distintas regiones, países o ciudades, con el fin de contrastar los niveles de sostenibilidad alcanzada en cada caso (De la Huerga Molina, 2013).

Para lograr las funciones comentadas, es importante que los indicadores de sostenibilidad cumplan con una serie de características esenciales para ser metodológicamente consistentes y fáciles de aplicar y comunicar (Torres-Delgado & López Palomeque, 2014). Al respecto, Harger & Meyer (1996) afirman que deben ser lo más simple posible, fáciles de medir, capaz de ser monitoreados y evaluados con sencillez, sensibles para poder reflejar los cambios y tendencias, entre otros aspectos. Por otro lado, Thiel Ellul (2014) también menciona la importancia de una base analítica sólida, la fiabilidad de las fuentes utilizadas, la representatividad de los valores proporcionados, la transparencia en el proceso de diseño metodológico del indicador, la relevancia política y una buena relación coste-eficiencia sobre los beneficios que genera el indicador en el aporte a la medición integral de la sostenibilidad.

### **3.3. Indicadores de sostenibilidad turística**

La utilización de instrumentos de medición en el ámbito del turismo ha estado presente desde que la actividad comenzó a repercutir en la economía mundial, ya que resultaba de gran interés la generación de datos estadísticos que reflejen su impacto económico. Ahora bien, aunque no resulta novedoso el uso de indicadores para este sector, su fin ha cambiado paulatinamente a lo largo del tiempo, pasando de un enfoque que aborda únicamente lo económico a otro que lo comprende integralmente, incluyendo también lo social y lo ambiental. De hecho, la aparición del concepto de turismo sostenible representó un quiebre en la manera de concebir la actividad (Torres-Delgado & López Palomeque, 2014).

En este sentido, los cambios mencionados se iniciaron con la difusión de los principios de sostenibilidad luego de la Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro (1992) y se profundizaron con la Carta de Turismo Sostenible de Lanzarote (1995) y la aplicación de la Agenda 21 en el sector turístico (Vera-Rebollo, 2001). Así, estas iniciativas y otras posteriores remarcaron la relevancia de medir la sostenibilidad de los destinos a través del diseño e implementación de indicadores como herramientas fundamentales para las políticas turísticas (Torres-Delgado & López Palomeque, 2014; Vera-Rebollo, 2001). Sobre esto, la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2005) afirma que:

Cada vez más, la elaboración y utilización de estos instrumentos se considera parte fundamental de la planificación y gestión general de los destinos y elemento integrante de las actividades de promoción de un desarrollo sostenible del sector turístico en todos los niveles (p.11).

Por otra parte, diversos autores también han remarcado la importancia de medir la sostenibilidad en los destinos turísticos. Al respecto, Ko (2005) plantea que si el desarrollo sostenible es uno de principales objetivos del sector, resulta entonces fundamental poder medir sus impactos. De manera complementaria, Butler (1999, en

Thiel Ellul, 2014) sostiene que “sin indicadores, el uso del término sostenibilidad carece de significado” y, por lo tanto, “sin mediciones es imposible decidir si uno se está moviendo hacia la sostenibilidad del turismo o alejándose de ella”. En esta misma línea, Blancas Peral et al. (2010) refieren que “independiente de su grado de consolidación, los destinos necesitan contar con algún instrumento para evaluar su situación y definir las actuaciones necesarias para su transformación en destinos más sostenibles”. De esta forma, los indicadores son considerados como una herramienta clave para lograr un correcto análisis de la sostenibilidad de los destinos turísticos (Macário de Oliveira et al., 2013).

Los indicadores de sostenibilidad turística, definidos como instrumentos de medición que posibilitan obtener información de manera regular sobre las tendencias del desarrollo turístico de un destino hacia la sostenibilidad (OMT, 1997), permiten medir los cambios en las estructuras internas propias del turismo, los factores externos que lo afectan y sus impactos (OMT, 2005). Por tal motivo, a partir de su uso es posible evidenciar sus prácticas insostenibles, comprender la situación real del destino e identificar aquellos puntos clave que hay que considerar para establecer medidas correctoras y acciones que favorezcan un desarrollo sostenible a largo plazo. En otras palabras, son beneficiosos para implementar una adecuada planificación que contemple una constante evaluación, seguimiento y mejora (Sancho & García Mesanat, 2006; Rossi, 2015; Macário de Oliveira et al., 2013).

Debido a su importancia, desde la década de 1990 se ha expandido el número de iniciativas que proponen sistemas de indicadores de sostenibilidad turística (Blancas Peral et al., 2010). Sin dudas, a nivel internacional se destacan las recomendaciones realizadas por la Organización Mundial del Turismo, siendo uno de los principales organismos en promover su uso para una adecuada gestión de los destinos (Thiel Ellul, 2014; Rossi, 2015). De esta manera, sumando las iniciativas del ámbito académico, en la actualidad existe un abanico muy diverso de propuestas con distintas características (Trujillo et al., 2018).

Sin embargo, es importante remarcar que a pesar de la elevada cantidad de trabajos, son pocos los casos en que estas mediciones logran concretarse con éxito, debido a que en su mayoría son demasiado genéricas y no logran adaptarse a las particularidades de todos los destinos. Además, cabe destacar que no se han contemplado de manera equitativa todas las dimensiones de la sostenibilidad, sino que se le ha dado mayor relevancia a lo ambiental, asignándole menor importancia a otros aspectos. También, se ha puesto mayor énfasis en medir la sostenibilidad de determinados destinos y tipos de turismo, relegando al resto. En consecuencia, todas estas dificultades se reflejan en las escasas mediciones que se realizan en el turismo urbano, resultando entonces urgente el estudio de las propuestas existentes con el fin de identificar sus aspectos particulares (Trujillo et al., 2018).

En definitiva, a las dificultades que presentan los indicadores que miden la sostenibilidad en general, se le debe sumar la propia complejidad que el turismo posee, con su carácter multidisciplinar, y la contemplación de las características y problemáticas del destino turístico a evaluar (Vera-Rebollo, 2001).

### **3.4. Aspectos metodológicos para el diseño de un sistema de indicadores de sostenibilidad**

Un sistema de indicadores es un conjunto de unidades de medida (simples o compuestas) organizadas bajo un marco temático específico que las relaciona entre sí, con el fin de estudiar y analizar un fenómeno determinado (Torres-Delgado & López Palomeque, 2014). Por consiguiente, es un instrumento analítico que facilita un adecuado seguimiento de las variables seleccionadas, permitiendo conocer los grados de consecución de los objetivos planteados; es decir que, un sistema de indicadores es más que la suma de los elementos que lo componen, ya que la información que brindan las variables permite la comprensión integral de la realidad estudiada (Castro Bonaño, 2002).

En lo que refiere a los sistemas de indicadores de sostenibilidad, existen determinados aspectos metodológicos que deben considerarse para su diseño y posterior aplicación: su ámbito de aplicación, el modelo o marco ordenador que estructurará el sistema, cantidad y tipos de indicadores que se usarán, sus métodos de selección, el esquema de interrelación entre indicadores y el valor que se les atribuye. Dichos aspectos se detallaran a continuación.

#### **3.4.1. Ámbito de aplicación**

En primer lugar, se debe delimitar el espacio en el cuál se aplicará el sistema de indicadores, definiendo unidades territoriales que contribuya a una fácil comprensión del sitio analizado. En líneas generales, su elección se ve condicionado por el nivel de desagregación de la información secundaria disponible. De acuerdo con Vera-Rebollo (2001), se identifican dos grupos principales:

- Unidades ambientales: son definidas en base a factores característicos de la zona de aplicación, por ejemplo: usos del suelo, relieve, áreas de vegetación, entre otros.
- Unidades de síntesis: son delimitadas de acuerdo a alguna particularidad que define la vocación del área y, por tanto, le otorga homogeneidad al territorio en relación a un elemento clave: ecológico, productivo, paisajístico, cultural o la existencia de alguna problemática puntual en el territorio.

Sumado a lo anterior, en lo que refiere puntualmente al sector turístico, también se debe considerar a las unidades territoriales turísticas, que hacen referencia a aquellos espacios en los que se evidencian la influencia de la actividad en el territorio y que, por tanto, representan zonas de relevancia para la aplicación de políticas turísticas ya que poseen problemáticas comunes e influyen en la futura competitividad turística (Vera et al. 1997, en Vera Rebollo, 2001). En este sentido, la OMT (2005) indica que los indicadores de sostenibilidad turística se aplican conforme a los distintos niveles de gestión del turismo: nacional, regional, destinos específicos y áreas específicas de uso turístico en los destinos (como áreas protegidas, zonas históricas, playas, etc), empresas turísticas y establecimientos turísticos individuales.

Por último, muchos trabajos definen su ámbito de aplicación tomando como referencia los límites político-administrativos del territorio, o sea que utilizan unidades administrativas.

### 3.4.2. Marco ordenador

Un marco ordenador es una estructura que organiza y vincula los indicadores de sostenibilidad de acuerdo a determinado criterio o método que guía la medición (OCDE, 2000; Tanguay et al., 2009). Dicha estructura resulta fundamental para que el sistema de indicadores funcione eficazmente, debido a que si se encuentran distribuidos individualmente, sin una vinculación y organización pertinente, se dificultaría su correcta interpretación (Quiroga Martínez, 2007).

Conforme a lo establecido por la OCDE (2000), los marcos ordenadores existentes se agrupan en dos grupos: el **enfoque contable** y el analítico. El primero hace referencia a los Sistemas de Cuentas Nacionales (SCN) que contabilizan conjuntos de datos macroeconómicos y monetarios. También, incluye a aquellas ampliaciones que complementan estos datos integrando la contabilización de aspectos sociales y ambientales, como el Sistema de Cuentas Económicas y Ambientales Integradas (SEEA) y las Cuentas de Recursos Naturales (NRA). Los marcos contables nacionales cumplen un papel primordial para el diseño de indicadores por varios motivos: son generados a nivel internacional, proporcionan una base analítica sólida, son relevantes para las políticas de las naciones, son medibles y posibilitan la integración de todas las dimensiones de la sostenibilidad (OCDE, 2000). Pese a ello, poseen una serie de desventajas teóricas y prácticas que dificultan la contabilización de cuestiones ambientales y sociales y, por otro lado, su carácter unidimensional limita las mediciones interterritoriales y el análisis a nivel local (Mitchell, 1996). Por su parte, el **enfoque analítico** se focaliza en la creación de un conjunto de indicadores que se relacionan entre sí (Castro Bonaño, 2002). De esta manera, se presenta como un complemento de la perspectiva anterior, ya que posibilita la realización de mediciones multidimensionales, resultando entonces un instrumento conveniente para el análisis y la planificación en la escala local (Blancas Peral et al., 2010).

Tomando en consideración lo descripto, en este trabajo se aborda en detalle el enfoque analítico, por ser la aproximación más apropiada para medir la sostenibilidad de los destinos urbanos. Dentro de este abordaje, existe una considerable diversidad de trabajos e iniciativas que proponen una vasta cantidad de marcos metodológicos con características distintivas. En base a una serie de estudios (Maclaren, 1996; Vera-Rebollo, 2001; Castro Bonaño, 2002; Quiroga Martínez, 2007; Singh et al., 2012; De la Hueriga Molina, 2013; Thiel Ellul, 2014) se han identificado las siguientes opciones:

- Marco basado en dimensiones: estructura a los indicadores agrupándolos conforme a los pilares de la sostenibilidad. Aunque generalmente se dividen en indicadores ambientales, económicos y sociales, también hay modelos que incluyen la dimensión institucional, la cultural u otras adicionales. A modo de ejemplo, este tipo de marco fue utilizado por la Comisión de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (CDS-UN) para el armado del sistema de indicadores propuesto como resultado de la Agenda 21 (CDS-UN, 1996).
- Marco centrado en objetivos: para la realización de este tipo de modelo se requiere establecer en primer lugar los objetivos de sostenibilidad a alcanzar en un territorio concreto y, posteriormente, se identifican aquellos indicadores que posibilitan monitorear el avance logrado, de forma tal que la vinculación directa entre ambos

aspectos permite una comprensión clara del sistema. En algunas ocasiones se encuentra subdividido en metas. Dicho esquema fue empleado para el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y se utiliza también para su actualización en la Agenda 2030 con el fin de cumplimentar los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en 2015.

- Marcos ordenadores temáticos: agrupa a los indicadores por temas y sub-temas claves para el logro de la sostenibilidad de un área específica. Por esta razón, el presente esquema es utilizado frecuentemente por variadas instituciones, ya que logra reflejar los asuntos prioritarios en la política a escala nacional e internacional. Asimismo, permite exponer los indicadores de una manera sencilla a través de un diseño simple que facilita la comunicación. Debido a su practicidad ha sido utilizado en reiteradas ocasiones por gobiernos de varios países como por ejemplo Canadá, Suecia, Nueva Zelandia, España, Estados Unidos y también en países de América Latina y el Caribe. Además, el marco temático se ha empleado para diagramar el sistema de indicadores de Desarrollo Sostenible implementado por la Comisión de las Comunidades Europeas (2005), puesto que visualiza con claridad las prioridades establecidas en la Estrategia de Desarrollo Sostenible de la Unión Europea.
- Marcos sectoriales: seleccionan y organizan a los indicadores en correspondencia con los sectores del gobierno o de las instituciones que los utilizan, de modo que suelen coincidir con las áreas o departamentos existentes, como transporte, vivienda, desarrollo social, etc. De igual manera, resultan de gran utilidad para la eficiencia de los órganos de los gobiernos, porque facilita la asignación de recursos y financiamiento. Sin embargo, presentan como desventaja la dificultad que se presenta al intentar establecer una vinculación efectiva entre los distintos sectores y, por tanto, no posibilita una mirada integral.
- Marcos basados en problemas: para su diseño se deben identificar las principales problemáticas que posee determinada área, que afectan directa o indirectamente el desarrollo sostenible del territorio, como ser generación de residuos y contaminación del aire. No obstante, cabe destacar que al utilizar este tipo de marco es importante que se abarquen equitativamente las dimensiones de la sostenibilidad, ya que su ausencia en la estructura puede conllevar a un desbalance entre las partes.
- Marcos causales: a diferencia de los marcos anteriores, este enfoque proporciona una mirada más allá de la taxonomía y organiza los indicadores vinculándolos de acuerdo a las relaciones causa-efecto existente entre ellos. De este tipo de marco deriva el modelo más destacado de medición de la sostenibilidad, propuesto por la (OCDE, 1993) reconocido internacionalmente como “Presión-Estado-Respuesta” (PER) y sus precedentes “Fuerza Motriz-Estado-Respuesta” (FER) y “Fuerza Motriz-Presión-Estado-Impacto-Respuesta” (FPEIR). Dichos modelos se detallaran a continuación:
  - **Presión – Estado – Respuesta (PER)**: conocido también por sus siglas en inglés como PSR, dicho marco está basado en la teoría de que las actividades humanas ejercen presiones en el ambiente que afectan la calidad y cantidad



de recursos naturales existentes y, en respuesta, la sociedad y los gobiernos hacen frente a estos cambios por medio de distintas acciones. Por tanto, esta estructura se divide en tres clases de indicadores: de *presión*, que describen aquellas actividades que directa o indirectamente impactan en el entorno y reflejan la intensidad de uso de los recursos; de *estado*, que realizan una descripción detallada de las condiciones ambientales; y los indicadores de *respuesta social*, que abordan cuales son aquellas medidas que se están implementando para solucionar las problemáticas ambientales y, también, identifican las acciones individuales y colectivas que surgen con el fin de prevenir o mitigar estos impactos (OCDE, 1993).

- **Fuerza Motriz – Estado – Respuesta (FER):** fue desarrollado por el Comisión de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (CDS-UN, 1996) a partir del modelo PER. Este marco se presenta como una extensión de la propuesta de la OCDE, ya que incorpora a las otras dimensiones de la sostenibilidad, además de la ambiental. Asimismo, se reemplaza el concepto de “presión” por “fuerza motriz” (driving force, por eso sus siglas en inglés son DSR), porque se señala que el término presión tiene una connotación negativa y, en cambio, una fuerza motriz puede afectar tanto positivamente como negativamente, siendo más apropiada para las mediciones de aspectos sociales, económicos e institucionales. De hecho, una misma fuerza motriz puede impactar de manera positiva en una dimensión y afectar negativamente en otra.
- **Fuerza Motriz – Presión – Estado – Impacto – Respuesta (FPEIR):** reconocido también como DPSIR (driving forces-pressure-state-impact-response), fue desarrollado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA, 1999). A diferencia del modelo anterior, incorpora a la *fuerza motriz* como causa de la *presión* y a los *impactos* que se producen como consecuencia de los cambios producidos en el estado de los recursos naturales.

Los marcos ordenadores descriptos demuestran la variedad de posibilidades al momento de estructurar un sistema de indicadores de sostenibilidad. No son excluyentes, son orientativos y pueden presentarse combinaciones entre los marcos propuestos, denominados **estructuras de combinación**. Esta complementariedad, al utilizar más de un criterio de esquematización, posibilita sortear las limitaciones y debilidades de los marcos abordados de manera individual (Maclaren, 1996). Un ejemplo de marco combinado es el desarrollado por la Comisión de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (CDS-UN, 1996), comentado anteriormente, que incluye una estructura por dimensiones alineada con el modelo FER.

Además de las opciones comentadas, también existen otros modelos ampliamente difundidos como el Barómetro de Sostenibilidad (Prescott-Allen, 1997) que se centra en valores de bienestar humano y ambiental para ilustrar el grado de sostenibilidad del área de estudio; el Modelo AMOEBA (Ten Brink & Hosper, 1989; Ten Brink, 1991) que consta de identificar una serie de variables, a las cuales se les asigna un valor actual y otro de referencia con respecto a la sostenibilidad objetivo, para luego representarlas en forma de “radar” o “ameba”; los Mapas de Evaluación de la Sostenibilidad (Clayton & Radcliffe, 1996) cuyo diseño es una evolución del modelo AMOEBA; y el Modelo Bandera (Bergh & Hofkes, 1998) que establece umbrales críticos para cada uno de los indicadores seleccionados, cuyos valores son asociados a distintos



colores: verde, amarillo, rojo o negro correspondientes a distintos niveles de preocupación.

En síntesis, el marco ordenador seleccionado condicionará las áreas, dimensiones o temas prioritarios del sistema. Por lo tanto, debe ser consistente con los objetivos planteados y el posicionamiento que se tiene con respecto a la sostenibilidad (Thiel Ellul, 2014).

### 3.4.3. Métodos y criterios para la selección de indicadores

Existen dos **enfoques** posibles para seleccionar los indicadores de sostenibilidad, el “top down” en el son elegidos por los propios investigadores y/o un grupo de expertos, o el “bottom-up” que incluye la participación sistemática de diversos actores en el proceso de selección (Singh et al., 2012). Asimismo, también se puede considerar un enfoque híbrido que surge de combinar las dos alternativas anteriores (Ko, 2005).

Uno de los principales aspectos a considerar al momento de seleccionar los indicadores es la **cantidad** aproximada que se utilizarán. Sin embargo, no hay un común acuerdo sobre el número ideal a utilizar (Torres-Delgado & López Palomeque, 2014). Al respecto, Franzoni (2015) plantea que la cantidad final dependerá de la complejidad del sistema, los intereses de los actores participantes, la información disponible y la cantidad de problemáticas identificadas.

Por otra parte, es importante determinar los **tipos de indicadores** que se implementarán. De acuerdo a la información utilizada para su elaboración, se clasifican en cuantitativos, aquellos que utilizan datos objetivos, y cualitativos que emplean medidas subjetivas como opiniones, percepciones y normativas (Ibáñez Pérez, 2012). Por otro lado, se categorizan en indicadores simples, que presentan estadísticas directamente de la realidad y contemplan únicamente una variable, o indicadores compuestos, que resultan de combinar más de una variable, suelen resultar de la agregación de los indicadores simples (Castro Bonaño, 2002).

En relación a los criterios de selección de indicadores, existe una gran variedad de opciones a contemplar. En este sentido, Vera-Rebollo (2001) los categorizan en tres grupos: obtención de la información; consistencia metodológica y validez científica; y aplicación y comunicación. Se presentan en la tabla 3:

**Tabla 3:** Criterios de selección de indicadores de sostenibilidad

Obtención de la información	Consistencia metodológica y validez científica	Aplicación y comunicación
Disponibilidad	Rigor científico	Comprensión
Representatividad	Fiabilidad	Simplificación
Actualización	Consenso	Resonancia
Equilibrio entre los indicadores científico técnicos y los obtenidos a través de procesos de participación social	Comparabilidad	Valores de referencia
	Representatividad	Expresión de tendencias
	Sensibilidad a cambios	Integración
	Integración	

**Fuente:** Elaboración propia, basado en Vera Rebollo (2001)

#### **3.4.4. Esquema de interrelación entre indicadores**

La medición de la sostenibilidad requiere de un análisis de carácter integral para evaluar de manera holística el territorio abordado. Por lo tanto, un sistema pierde eficiencia si únicamente recopila información y no establece vínculos entre las variables analizadas. En algunos casos, la relación entre los indicadores es fácil de interpretar, pero en ciertas circunstancias se requieren de medidas que favorezcan una mejor comprensión. Por este motivo, para analizar los sistemas de indicadores existen dos esquemas posibles: agregativos y no-agregativos. La agregación consta de sintetizar la información de varios indicadores en un único índice. Generalmente, se lo utiliza para establecer índices por cada dimensión de la sostenibilidad o cada tema, pero también existen índices de sostenibilidad integral que sintetizan toda la información del sistema en un único indicador. Así, el modelo agregativo favorece una mejor comprensión y análisis del sistema (Vera-Rebollo, 2001). Sin embargo, como desventaja cabe mencionar que se pueden presentar inconvenientes si estos índices no son construidos correctamente (Villasís Keever, 2011).

# CAPÍTULO 4

## RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

## CAPÍTULO 4

### Resultados de la investigación

#### 4.1. Recomendaciones de organismos internacionales

En el presente apartado se realiza una revisión de las principales recomendaciones y metodologías propuestas por organismos internacionales vinculadas a la aplicación de indicadores de sostenibilidad, tanto en el ámbito urbano como en destinos turísticos. Se excluyen aquellas iniciativas que se ocupan de una medición general de la sostenibilidad, puesto que no aportan detalles relevantes para la investigación, por no contemplar las características propias de las áreas urbanas o las particularidades de la actividad turística. Asimismo, es importante mencionar que la cantidad de recomendaciones existentes en la actualidad es muy elevada, al punto que cada gobierno ha planteado sus propias herramientas para medir la sostenibilidad a nivel local. No es el objetivo de este trabajo relevar todas las propuestas existentes, sino identificar e indagar sobre aquellas de mayor relevancia a nivel internacional, en vista de que son las más utilizadas y aceptadas mundialmente. A continuación se describen los principales aportes identificados.

En la actualidad, el organismo de mayor incidencia en las políticas urbanas es el **Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos**, conocido como **ONU-Habitat**, que se ocupa principalmente de promover el desarrollo sostenible en las ciudades. Este organismo surge como resultado de las conferencias internacionales Habitat organizadas por la ONU, en las cuales se reconoce los desafíos que presenta la urbanización. La primera de ellas se celebró en el año 1976, en Vancouver (Cánada), cuya Declaración dio origen a la Agencia UN-Habitat. Luego de 20 años, en 1996, se realizó la Conferencia de Estambul sobre los Asentamientos Humanos, Habitat II, dónde se estableció la elevación de la condición de agencia a programa. Desde entonces, dicho organismo ha centrado su preocupación en la planificación sostenible de las ciudades. Para lograr un seguimiento adecuado de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, se ha creado el **Observatorio Urbano Global** (GUO, por sus iniciales en inglés) que mediante la producción de una Base de Datos de Indicadores Urbanos Globales, provee información que ayuda a comprender el panorama actual de las ciudades (UN-Habitat, s. f.). Asimismo, es importante mencionar que ONU-Habitat ha trabajado conjuntamente con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Por ejemplo, en el año 2019 realizaron en Quito (Ecuador) un Taller de monitoreo y reporte de indicadores de asentamientos humanos para el seguimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana<sup>4</sup>. Incluso, 53 ciudades latinoamericanas han intensificado de manera independiente los esfuerzos del GUO (Villasís Keever, 2011). En este sentido, Argentina también se ha sumado a estas iniciativas implementando una Política Nacional Urbana, con el apoyo de ONU-Habitat, que tiene

---

<sup>4</sup> <https://www.cepal.org/es/notas/cepal-onu-habitat-inec-llevan-cabo-taller-monitoreo-reporte-indicadores-asentamientos-humanos>

como objetivo promover un desarrollo urbano sostenible en el país (Ministerio del Interior Obras Públicas y Vivienda & ONU Habitat, s. f.).

La mayoría de las iniciativas sobre indicadores de sostenibilidad urbana reconocidas mundialmente son aquellas que se han diseñado desde organismos europeos. En este sentido, se presenta como antecedente la Carta de Ciudades y Municipios Europeos Hacia la Sostenibilidad (1994), denominada Carta de Aalborg, mediante la cual las autoridades locales se comprometieron en el logro de la Agenda 21. En el año 2000, se reunieron nuevamente en la Conferencia de Hannover, para evaluar los avances realizados en el desarrollo sostenible de las áreas urbanas y para reorientar las acciones tomadas. En consecuencia, a partir de ella surge el programa reconocido como **Ciudades Europeas Sostenibles (CES)**, que se presenta en el informe técnico denominado “Hacia un perfil de la sostenibilidad local” (Comisión Europea, 2000), desarrollado por un grupo de expertos sobre medio ambiente urbano. En dicho trabajo se establecieron un conjunto de indicadores comunes europeos para medir el progreso alcanzado en materia de sostenibilidad urbana, abordando un análisis integral de sus dimensiones principales (económica, ambiental y social). El sistema está conformado por dos grupos de indicadores, los *principales* de carácter obligatorio y los *adicionales*, aplicables de forma voluntaria (Castro Bonaño, 2002; Comisión Europea, 2000; Villasís Keever, 2011).

En línea con lo anterior, cabe mencionar otra iniciativa llevada a cabo por la Comisión Europea que es la **Auditoría Urbana**, que tiene como fin medir y comparar la calidad de vida en las ciudades europeas, recolectando información de indicadores relacionados al empleo, el medio ambiente, la vivienda, el transporte, la cultura, los servicios urbanos y la inmigración, a través de encuestas que captan la percepción de sus ciudadanos. En el último informe presentado (Comisión Europea, 2016), exponen los datos referentes a 79 ciudades.

Por su parte, la **Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA)**<sup>5</sup> realiza evaluaciones sobre el medio ambiente urbano europeo, situándolo en un contexto que contempla la relación de esta dimensión con los aspectos socioeconómicos y culturales. De esta manera, ha evolucionado de una visión que estudiaba los componentes ambientales urbanos individualmente, a otro enfoque integrador que analiza el metabolismo urbano. Esta aproximación le posibilita examinar los impactos ambientales y procesos urbanos holísticamente, generando información útil para los gestores políticos. Asimismo, la AEMA produce datos estadísticos sobre estos temas, que son cargados en sistemas de información como el Atlas Urbano, AirBase, entre otros (AEMA, s. f.). También, es importante destacar a la oficina de estadística de la Unión Europea, **EUROSTAT**<sup>6</sup>, que genera datos estadísticos de diversos aspectos, entre los que incluye indicadores de sostenibilidad urbana, e incluso para el sector turístico (Eurostat, s. f.).

En la región latinoamericana, la División de Vivienda y Desarrollo Urbano del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) implemento el **Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)** que consiste en proveer asesoramiento técnico a los

<sup>5</sup> <https://www.eea.europa.eu/es/themes/urban/intro>

<sup>6</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/sustainable-cities-and-communities>

gobiernos locales para la implementación de planes de sostenibilidad urbana. Esta medida busca identificar las problemáticas presentes en las ciudades latinoamericanas y proponer acciones que permitan superar dichas limitaciones. Desde un enfoque integrador y multisectorial, su metodología se enfoca en 10 temas puntuales, con 15 subtemas y 17 indicadores que se implementan en dos etapas: primero se realiza un diagnóstico de evaluación de la sostenibilidad de la ciudad y se formula un plan de acción, y posteriormente se lo implementa (BID, 2016).

Continuando con el ámbito urbano, se debe señalar también el **Proyecto GEO Ciudades**, que pertenece a la iniciativa Global Environment Outlook (GEO), propuesta por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Su objetivo principal es favorecer una clara comprensión sobre el medio ambiente urbano, proveyendo información valiosa que sirva para planificar las ciudades de manera sostenible. Para esto, propone un manual de aplicación que consta de la utilización de un sistema de indicadores basados en el modelo FPEIR (Fuerzas Motrices, Presión, Estado, Impacto, Respuesta), con el fin de evaluar el impacto ambiental en áreas urbanas (PNUMA, 2008).

En relación a la actividad turística, desde inicios de la década de 1990, la Organización Mundial del Turismo ha estado proponiendo metodologías para medir la sostenibilidad del sector. En este sentido, el trabajo más utilizado para estos fines ha sido la **Guía Práctica de Indicadores de Desarrollo Sostenible para los destinos turísticos** (OMT, 2005), que fomenta la utilización de ese instrumento para establecer una planificación sostenible del sector. Por un lado, el documento propone una lista de indicadores básicos como punto de partida y, por otro lado, incluye indicadores específicos para destinos particulares, contemplando la modalidad de turismo urbano (detalle anexo). Su presentación es de fácil comprensión y aplicación, planteando el desarrollo de los indicadores en 12 etapas:

1. Definición/delimitación del destino
2. Utilización de los procesos participativos
3. Identificación de los atractivos, los recursos y los riesgos del turismo.
4. Visión a largo plazo de un destino.
5. Selección de asuntos prioritarios y cuestiones de política
6. Identificación de los indicadores deseados.
7. Inventario de las fuentes de datos.
8. Procedimientos de selección
9. Evaluación de la viabilidad/aplicación
10. Recolección/recopilación y análisis de datos
11. Rendición de cuentas, comunicación y presentación de informes.
12. Supervisión y evaluación de la aplicación de los indicadores.

Sobre la etapa 2, la OMT sostiene que la elaboración de indicadores debe ser un proceso participativo, resultando imprescindible la inclusión de los diversos actores: comunidad, sector público, privado, organizaciones no gubernamentales y turistas. La participación local permite identificar aquellos temas primordiales para las partes interesadas y también es una fuente de información muy valiosa a considerar (OMT, 2005).



Otra de las iniciativas utilizadas mundialmente es el **Sistema Europeo de Indicadores de Turismo (ETIS)** propuesto por la Comisión Europea en el año 2013, con el objetivo de proporcionar una herramienta fácil y útil que contribuye a una gestión sostenible de los destinos turísticos, ya que su aplicación posibilita medir, monitorear, comparar y mejorar el desempeño actual. El sistema se encuentra compuesto por 27 indicadores básicos y 40 opcionales. Su flexibilidad permite adaptarlo a las realidades de cada destino (Unión Europea, 2013).

Por último, es preciso mencionar el proyecto **UrbanTUR** generado por Exceltur (2017) que mide la competitividad turística de los destinos urbanos españoles. En su último informe se utilizaron un total de 62 indicadores, entre los cuales se incorporaron variables relacionadas a la sostenibilidad de los destinos como: capacidad de carga local, eficiencia en el transporte, relación con el turista, etc. Para finalizar, se resalta también la propuesta del **Consejo Global de Turismo Sostenible (GSTC)** que estableció indicadores de desempeño que miden el grado de cumplimiento de determinados criterios enfocados a que los destinos contribuyan al logro de los ODS (GSTC, 2019).

## 4.2. Resultados de estudios de caso aplicados

En esta sección se presentan los resultados del análisis realizado a un total de 12 estudios científicos que proponen sistemas de indicadores para medir la sostenibilidad en destinos urbanos. Para recopilar estos trabajos se ha efectuado un proceso de búsqueda en bases científicas, utilizando palabras clave específicas de la temática. El foco principal de este análisis se centra en la identificación y caracterización de los aspectos que fueron considerados por los autores para el diseño de los sistemas de indicadores presentados. Por lo tanto, de los trabajos recopilados inicialmente se han seleccionado aquellos que detallan la metodología utilizada con claridad y se descartaron los que no especifican en profundidad tal información, por no aportar datos de interés para este análisis.

Por otra parte, cabe destacar que los estudios examinados fueron publicados en el periodo 2011-2020, siendo 7 investigaciones de los últimos cuatro años, lo que demuestra el aumento de propuestas de medición de la sostenibilidad para la modalidad de turismo urbano de manera reciente.

El análisis realizado ha constado de la revisión de una serie de elementos, a saber: ámbito de aplicación ¿cuál es la unidad territorial utilizada?; marco ordenador ¿de qué manera está estructurado el sistema?; indicadores utilizados ¿quiénes fueron los encargados de seleccionarlos? ¿qué métodos y criterios de selección se tuvieron en cuenta? ¿Qué cantidad consideraron apropiada? ¿qué tipos de indicadores se utilizaron?; esquemas propuestos ¿cómo se interrelacionan los indicadores?; recopilación de datos ¿qué fuentes de información se utilizan o proponen utilizar?; y método de análisis de los datos ¿cómo evalúan la sostenibilidad del destino?

Los estudios analizados se detallan en la Tabla 4:

**Tabla 4:** Estudios analizados y sus principales puntos clave

N°	Estudio analizado	Título	Puntos clave
1	Azizi et al. (2011)	Assessment the feasibility of sustainable tourism in urban environments employing the cumulative linear model	Se propone una lista de necesidades de los turistas, y en base a esta información se construyen índices para evaluar el logro del turismo sostenible en áreas urbanas, a través de la consideración del grado de satisfacción de cada índice y su importancia relativa en relación al resto de los componentes del sistema.
2	Bertoni et al. (2017)	Una aproximación teórica metodológica para proyectar una ciudad turística sustentable	Los autores utilizan un marco analítico que evalúa la sostenibilidad del medio ambiente urbano de Miramar como destino turístico, identificando sus condiciones particulares y sus oportunidades a futuro.
3	Cordero Fernández (2017)	Propuesta de un sistema de indicadores de sostenibilidad turística para destinos urbanos	La investigación recurre a un análisis cuantitativo y cualitativo para identificar las variables de mayor incidencia para medir la sostenibilidad en destinos urbanos. Como resultado, obtiene un listado de indicadores que se aplica a cuatro casos piloto en España.
4	Trujillo et al. (2018)	En torno al concepto de sostenibilidad y su compleja aplicación al turismo. el caso del turismo urbano cultural	Tras el relevamiento y análisis de iniciativas destacadas sobre medición de la sostenibilidad, los autores proponen un sistema de indicadores aplicable a destinos urbanos de interés cultural.
5	Królikowska-Tomczak (2016)	Implementation Possibilities of a System For Management and Measuring of Sustainable Development of Tourism in Metropolitan Areas: The Case of Poznań Agglomeration	Tomando como base el Sistema Europeo de Indicadores Turísticos (ETIS), el trabajo evalúa la utilidad de ciertos indicadores para medir el crecimiento sostenible de la aglomeración de Poznan, en Polonia.
6	Kurt Konakoglu et al. (2019)	Evaluation of Sustainable Development of Tourism in Selected Cities in Turkey and Poland	Para evaluar el desarrollo sostenible del turismo en las ciudades de Amasya (Turquía) y Zakopane (Polonia), los autores utilizaron una adaptación de los indicadores desarrollados por la Iniciativa Voluntaria para la Sostenibilidad del Turismo (VISIT).
7	Lozano-Oyola et al. (2019)	An Operational Non-compensatory Composite Indicator: Measuring Sustainable Tourism in Andalusian Urban Destinations	Los autores proponen una nueva metodología para la construcción de un indicador sintético, con el fin de comparar la sostenibilidad de la actividad turística entre los destinos urbanos de la región de Andalucía, en España.
8	Marković et al. (2016)	Application of EU comparative tourism sustainability indicators: The City of Uzice case study (Serbia)	El artículo analiza cinco grupos de indicadores comparativos de turismo sostenible para conocer la situación actual y el desarrollo turístico potencial de la Ciudad de Užice y dos lugares turísticos que en ella se encuentran (Mokra Gora y Užice)
9	Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014)	Propuesta de indicadores ambientales para un turismo sostenible en la ciudad de Zaragoza	Luego de una revisión de iniciativas de organismos internacionales, nacionales y municipales sobre la medición de la sostenibilidad del turismo, el trabajo presenta un sistema de indicadores ambientales para aplicar en la ciudad de Zaragoza, España.
10	Önder et al. (2017)	Towards a sustainable urban tourism development in Europe: The role of benchmarking and tourism management information systems - A partial model of destination	Los autores proponen un sistema de indicadores de sostenibilidad basados en los datos proporcionados por TourMIS, utilizando la metodología DEA. Resaltan la importancia de los sistemas de evaluación comparativa en el turismo urbano.

11	Paunovic (2016)	Serbian City Tourism: Benchmarking Indicators of Sustainable Tourism for Competitive and Sustainable Development	Se presenta un enfoque metodológico para la recopilación e interpretación de datos de desarrollo turístico que combina indicadores desde tres dimensiones de desarrollo sostenible con el benchmarking como herramienta de gestión estratégica, con el fin de crear un marco de referencia de turismo sostenible para los destinos de las ciudades serbias.
12	Zhang & Zhang (2020)	Assessing the low-carbon tourism in the tourism-based urban destinations	Este estudio propone un sist. de indicadores para evaluar el desarrollo del turismo con bajas emisiones de carbono en destinos urbanos, basándose en la teoría de que una economía baja en carbono es esencial para el logro de la sostenibilidad. Utiliza el método Delphi y una ponderación a través de la construcción de una red analítica.

Fuente: Elaboración propia

En lo que respecta al **ámbito de aplicación**, es interesante remarcar que del total de trabajos presentados, 8 abordan el análisis de la sostenibilidad en destinos urbanos de Europa, de los cuáles 4 son de España. Por lo tanto, se evidencia el avance científico sobre esta temática en esta región. Cabe destacar también que, salvo dos casos de estudios que no fueron aplicados (Azizi et al., 2011; Trujillo et al., 2018), el resto de trabajos han utilizado *unidades administrativas* para el empleo del sistema de indicadores, como se refleja en la Tabla 5. Esto se debe a que, como se ha expresado en el capítulo anterior, la aplicación de las mediciones en dichos espacios territoriales facilita la disponibilidad de información que se requiere para las variables seleccionadas. De hecho, esta ha sido la principal problemática que se ha identificado en todos los trabajos analizados, generando que la mayoría de los sistemas de indicadores se construyan tomando como base la información disponible. Un ejemplo claro sobre esta problemática se refleja en el estudio realizado por Alfaro Navarro et al. (2020), quienes en un inicio tenían como objetivo realizar un análisis comparativo de la sostenibilidad en ciudades turísticas, pero que a causa de la falta de información debieron modificar su nivel de análisis, orientándolo a nivel regional. En dicho caso, el estudio se focalizó en un tipo de Unidad Territorial de Estadística utilizada por Eurostat (NUTS 2), la oficina de la Unión Europea que armoniza metodológicamente los datos estadísticos a nivel europeo.

Frente a esta problemática, los autores han propuesto diversas alternativas para complementar los datos faltantes. En este sentido, Kurt Konakoglu et al. (2019) plantean que a través de la investigación se evidenció que ciertos de los indicadores de sostenibilidad propuestos no eran utilizados por las oficinas de estadísticas de las ciudades respectivas, por lo que se afrontaron a una serie de dificultades para su evaluación. Con el fin de avanzar con los objetivos propuestos, los autores requirieron a fuentes primarias, utilizando técnicas como entrevistas a autoridades locales y observaciones propias. De manera análoga, Paunovic (2016) también acudió a la investigación primaria para completar la información no disponible en las fuentes oficiales. Por otra parte, Królikowska-Tomczak (2016), al abordar su estudio en el área metropolitana de Poznań (Polonia), debió complementar la información obtenida por la Organización de Turismo de Poznań con la de la asociación Poznań Metropol, para poder aumentar el área territorial analizada. En el caso de Önder et al. (2017), directamente su propuesta de indicadores presenta un enfoque “de abajo hacia arriba”, ya que fueron propuestos tomando en consideración la información estadística brindada por el sistema de información de datos abiertos TourMIS ([www.tourmis.info](http://www.tourmis.info)), que

recopila datos sobre el turismo en Europa y permite comparar el desempeño de los destinos. En síntesis, la escasez de información perjudica la medición de la sostenibilidad en áreas urbanas y por esto, es necesaria la cooperación entre el sector público y privado para poder superar las limitaciones presentes en la generación de datos (Cordero Fernández, 2017).

**Tabla 5:** Ámbito de aplicación y fuentes de información utilizadas en los estudios analizados

N°	Estudio analizado	Ámbito de aplicación	Fuente de información
1	Azizi et al. (2011)	Propuesta para áreas urbanas. <b>No aplicado</b>	x
2	Bertoni et al. (2017)	Localidad de Miramar, Partido de Gral. Alvarado, Buenos Aires. <b>Unidad administrativa.</b>	No especifica
3	Cordero Fernández (2017)	Capitales de las cuatro provincias de la Comunidad Autónoma de Cataluña: Barcelona, Tarragona, Lleida y Girona. <b>Unidad administrativa</b>	Fuentes estadísticas oficiales
4	Trujillo et al. (2018)	Propuesta para destinos urbanos. <b>No aplicado.</b> Estudio base para posterior aplicación (en otro estudio) en Judería Cordobesa - <b>Unidad territorial turística.</b>	x
5	Królikowska-Tomczak (2016)	Área metropolitana de Poznań: Ciudad principal y 31 municipios vecinos. <b>Unidad administrativa.</b>	Datos de la Organización de Turismo de Poznań y la asociación de Poznań Metropoly.
6	Kurt Konakoglu et al. (2019)	Ciudades de Amasya (Turquía) y Zakopane (Polonia). <b>Unidad administrativa.</b>	Entrevistas a autoridades locales, datos de oficinas oficiales de estadísticas y observaciones propias.
7	Lozano-Oyola et al. (2019)	36 municipios urbanos de la región de Andalucía, España. Se incluyeron capitales de provincia y municipios con más de 20.000 habitantes, no ubicados en zonas costeras. <b>Unidades administrativas.</b>	Información estadística oficial: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía e Instituto Andaluz de Estadística.
8	Marković et al. (2016)	Ciudad de Užice y dos de sus principales centros turísticos: Mokra Gora y Užice. <b>Unidad administrativa y unidades territoriales turísticas.</b>	Datos de la Oficina de Estadística de la República de Serbia y la Organización de Turismo de Užice.
9	Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014)	Municipio de Zaragoza, España. <b>Unidad administrativa.</b>	Datos de oficinas de estadísticas municipales y nacionales: Instituto de Estudios Turísticos e Instituto Nacional de Estadística, entre otras.
10	Önder et al. (2017)	27 ciudades europeas. <b>Unidad administrativa.</b>	Sistema de información de datos abiertos TourMIS ( <a href="http://www.tourmis.info">www.tourmis.info</a> )
11	Paunovic (2016)	Ciudades de Serbia: Belgrado, Novi Sad y Nis. <b>Unidad administrativa.</b>	Fuentes primarias y oficiales: Oficina de Estadística de la Rep. de Serbia
12	Zhang & Zhang (2020)	Ciudades de China: Lhasa y Guilin. <b>Unidad administrativa.</b>	Planes oficiales, consulta a expertos, estudios científicos.

Fuente: Elaboración propia

En relación al **marco ordenador**, la mayoría de los estudios analizados (8) estructuran los sistemas de indicadores categorizándolos según las *dimensiones de la*

*sostenibilidad*, generalmente considerando los pilares tradicionales: económico, ambiental y social (Paunovic, 2016; Önder et al., 2017; Lozano-Oyola et al., 2019; Zhang & Zhang, 2020). Aunque, en algunas investigaciones se ha incorporado la dimensión político-institucional, la cultural o un apartado específico de la actividad turística (Marković et al., 2016; Cordero Fernández, 2017; Trujillo et al., 2018; Kurt Konakoglu et al., 2019). También, otro marco ordenador utilizado frecuentemente es el *temático*. Acerca de los estudios que incorporaron este tipo de estructura, es interesante resaltar la propuesta de Azizi et al. (2011) que organiza y selecciona los indicadores en relación a una lista de necesidades esenciales de los turistas y la investigación de Bertoni et al. (2017) cuyo sistema se ordena en línea con las variables necesarias para explicar adecuadamente el desempeño ambiental actual y futuro de la ciudad turística de Miramar (cohesión territorial, recursos, residuos y gestión). Por su parte, Królikowska-Tomczak (2016) y Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014) clasifican los indicadores sobre temas relacionados a la sostenibilidad del turismo en líneas generales.

Sobre la **cantidad de indicadores** utilizados, en la Tabla 6 se puede visualizar que no existe un consenso sobre el número óptimo que debería componer el sistema, por eso varían desde 6 hasta 49 indicadores, según el estudio analizado. En base a esta información, se puede determinar que la cantidad promedio aproximada es 25. En relación a esto, Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014) expresa una alternativa de diferentes fases de aplicación para la ciudad de Zaragoza (España), detallando que se puede establecer una fase inicial en la cual se implementen únicamente 15 indicadores básicos por un periodo de prueba y que luego con el tiempo se incorporen aquellos que presentan mayor dificultad para la aplicación.

En referencia al **tipo de indicadores** seleccionados, todos los trabajos recurren al empleo de indicadores cuantitativos y simples, porque son aquellos que se pueden medir y analizar de manera más sencilla. Solo la mitad de los estudios aplicaron variables cualitativas (Azizi et al., 2011; Medrano Aranda & Lardiés Bosque, 2014; Bertoni et al., 2017; Cordero Fernández, 2017; Trujillo et al., 2018; Kurt Konakoglu et al., 2019) y solo una investigación incorporó indicadores sintéticos (Azizi et al., 2011), sin contar aquellos que presentaron un enfoque agregativo.

**Tabla 6:** Marco ordenador e indicadores seleccionados en los estudios analizados

N°	Estudio analizado	Marco ordenador	#	Tipos de indicadores			
				Cuantitativos	Cualitativos	Simple	Compuestos
1	Azizi et al. (2011)	Temático	23	x	x	x	x
2	Bertoni et al. (2017)	Temático	26	x	x	x	
3	Cordero Fernández (2017)	Dimensiones	26	x	Normativos	x	
4	Trujillo et al. (2018)	Dimensiones	33	x	x	x	
5	Królikowska-Tomczak (2016)	Temático	22	x		x	
6	Kurt Konakoglu et al. (2019)	Dimensiones	28	x	x	x	



7	Lozano-Oyola et al. (2019)	Dimensiones	49	x		x	
8	Marković et al. (2016)	Dimensiones	11	x		x	
9	Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014)	Temático	40/15	x	x	x	
10	Önder et al. (2017)	Dimensiones	6	x		x	
11	Paunovic (2016)	Dimensiones	19	x		x	
12	Zhang & Zhang (2020)	Dimensiones	33	x		x	

Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 7, se identificaron los **métodos y criterios de selección** de indicadores que se abordaron en los estudios analizados. En cuanto al enfoque de toma de decisiones, se evidencia la predominancia de la estrategia “Top Down”, es decir que los sistemas de medición y sus componentes son propuestos por los propios investigadores o a través de la consulta de expertos, por medio del método Delphi. Solo en el estudio de Azizi et al. (2011) se contempla un enfoque híbrido, pero no se especifica en detalle cómo se incorpora la participación de otros actores. En otras palabras, en las iniciativas examinadas no existe una participación comunitaria para el diseño de sistema de indicadores de sostenibilidad. Por otra parte, en referencia a la metodología utilizada para la selección de indicadores, en líneas generales se realiza el siguiente proceso: análisis de iniciativas y estudios previos, identificación de las principales variables a medir, propuesta de un sistema inicial de indicadores y selección final por medio de criterios de selección (principalmente disponibilidad, relevancia y fácil comprensión).

**Tabla 7:** Enfoques, métodos y criterios de selección de indicadores de los estudios analizados

N°	Estudio analizado	Enfoque	Método de selección	Criterios de selección
1	Azizi et al. (2011)	Enfoque híbrido - Método Delphi	Se identifican las necesidades esenciales de los turistas y se proponen índices para cada una de las variables. Se las categoriza y coordina con los factores del desarrollo sostenible. Se los pondera utilizando el método Delphi, recopilando la opinión de las personas y de expertos.	No especifica
2	Bertoni et al. (2017)	Top Down	Se definieron cuatro variables de análisis con el fin de medir las condiciones de eficiencia ambiental de la ciudad turística de Miramar: Cohesión territorial, Recursos, Residuos y Gestión. Para cada de ellas se establecieron temas relevantes, a partir de los cuáles se plantearon indicadores para realizar la medición. En base al análisis de documentos técnicos científicos, se seleccionaron indicadores que miden aspectos ambientales significativos, a través de una serie de umbrales de referencia.	No especifica



3	Cordero Fernández (2017)	Top Down	Se realiza un análisis documental para identificar las variables de mayor relevancia para medir la sostenibilidad turística urbana. Se elabora un listado inicial de 204 indicadores, que luego se reducen a una cifra manejable, por medio de la utilización de criterios de selección.	Repetición, relevancia, disponibilidad y adaptación.
4	Trujillo et al. (2018)	Top Down	En primera instancia se realizó una revisión de propuestas de sistemas genéricos existentes. Luego, se seleccionaron aquellos indicadores aplicables a espacios urbanos de interés cultural y se agregaron otros que los autores consideraron claves para la observación de aspectos puntuales no considerados en la lista inicial. Luego se seleccionaron los indicadores finales de acuerdo a ciertos criterios.	Relevancia, Pertinencia, Rigor, Posibilidad de aplicación, Disponibilidad, Transparencia, Eficiencia, Fiabilidad, Claridad, Comparabilidad, Sensibilidad a los cambios, Participación
5	Królikowska-Tomczak (2016)	Top Down	Se tomó como base la propuesta del Sistema Europeo de Indicadores de Turismo (ETIS) y se evaluó su utilidad para medir el crecimiento sostenible del turismo en aglomeraciones urbanas.	No especifica
6	Kurt Konakoglu et al. (2019)	Top Down	Los autores utilizaron indicadores desarrollados por la Iniciativa Voluntaria para la Sostenibilidad en el Turismo (VISIT) y los adaptaron a la realidad de las ciudades seleccionadas: Amasya en Turquía y Zakopane en Polonia.	Disponibilidad, relevancia, adaptación, sensibles a los cambios, comprensión, representatividad y simplificación.
7	Lozano-Oyola et al. (2019)	Top Down - Método Delphi con Linkert de 5 puntos	Para elaborar la lista inicial de indicadores, se han analizado iniciativas internacionales en la materia (OMT, Naciones Unidas, OCDE y Unión Europea) y estudios científicos. Luego se seleccionaron y ponderaron los indicadores a través de la opinión de un panel de expertos. Finalmente, se les asignó un carácter positivo o negativo en función de su relación con el logro de los objetivos de sostenibilidad.	Relevancia, frecuencia, rigor científico, representatividad y disponibilidad.
8	Marković et al. (2016)	Top Down	Se seleccionaron indicadores comparativos de cinco grupos de la UE, con el fin de determinar la posición actual de la sostenibilidad de los destinos establecidos.	No especifica
9	Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014)	Top Down	Se realizó una revisión de propuestas de organismos internacionales, nacionales y de municipios y espacios urbanos de España. También se relevaron iniciativas de medición de la sostenibilidad en el municipio de Zaragoza. Luego se seleccionaron los indicadores finales y se efectuaron fichas para detallar la información básica correspondiente.	Relevancia, disponibilidad, actualización y comprensión.
10	Önder et al. (2017)	Top Down	Este estudio no se ocupa de identificar nuevos indicadores, sino de utilizar los indicadores comúnmente aceptados. El número de variables (dos entradas y cuatro salidas) utilizadas se presentan como un modelo parcial, pero no holístico. Sin embargo, se abordaron todas las dimensiones del paradigma de la sostenibilidad, contemplando métricas previamente aceptadas.	Disponibilidad. La propuesta se basa en información disponible en TourMIS.

11	Paunovic (2016)	Top Down	Primero, se relevaron y analizaron iniciativas relevantes. Luego, se seleccionaron indicadores de desarrollo sostenible propuestos por la OMT (2004), por la DG Empresa e Industria de la UE (2013) y se agregaron indicadores considerados de interés para el caso de estudio.	No especifica
12	Zhang & Zhang (2020)	Top Down - Método Delphi	Se identificaron 33 indicadores mediante el método Delphi difuso. Luego, los pesos de estos indicadores se determinaron utilizando una red analítica.	No especifica

Fuente: Elaboración propia

Por último, en la Tabla 8 se presentan los principales aspectos identificados en relación al **análisis** que se realiza del sistema, que influyen en el diseño previo del mismo. Con este fin, se examinó el tipo de **esquema de interrelación** existente entre los indicadores, que en su mayoría (10 estudios) fue no-agregativo. Para finalizar, se destaca el método de análisis comparativo entre ciudades turísticas, también denominado en algunos casos como Benchmarking, ya que permite establecer el nivel de desempeño en relación al logro de la sostenibilidad y proponer mejoras a futuro (Marković et al., 2016; Paunovic, 2016; Cordero Fernández, 2017; Önder et al., 2017; Kurt Konakoglu et al., 2019; Lozano-Oyola et al., 2019).

**Tabla 8:** Esquemas y análisis realizado en los estudios examinados

N°	Estudio analizado	Esquema de interrelación	Análisis
1	Azizi et al. (2011)	Agregativo, en 6 índices	Se emplea un modelo lineal acumulativo. En este método, la sostenibilidad urbana resulta de evaluar dos cantidades distintas: el grado de satisfacción de cada índice y la importancia relativa del índice en relación con otros índices.
2	Bertoni et al. (2017)	No-agregativo	Los indicadores se expresan en tres escalas (alta, media, baja), que permiten determinar los niveles de desempeño (óptimo, intermedio, crítico) a cada variable. Luego, se establecen factores impulsores y restrictivos, que permiten vincular el desempeño con los objetivos de desarrollo sostenible. Esta evaluación se representa por medio de la figura de una Pirámide, donde cada nivel está constituido por una de las categorías y está sectorizada en temas. En base a esta información se plantea el escenario actual y futuro.
3	Cordero Fernández (2017)	No-agregativo	El análisis se realiza a través de la comparación entre varios destinos, ya que se considera que la sostenibilidad no se puede valorar en términos absolutos, sino que se debe comprender cada realidad de manera cualitativa.
4	Trujillo et al. (2018)	No-agregativo	No especifica porque no se aplica.
5	Królikowska-Tomczak (2016)	No-agregativo	No especifica porque no se aplica.
6	Kurt Konakoglu et al. (2019)	No-agregativo	Se realiza un análisis comparativo entre dos ciudades turísticas. Se analiza cada dimensión en particular, indagando en cada indicador. El análisis permitió determinar recomendaciones de acciones puntuales para el logro de la sostenibilidad en dichas ciudades.

7	Lozano-Oyola et al. (2019)	Agregación lineal multicriterio, con enfoque no compensatorio	El indicador sintético propuesto permitió realizar la práctica de Benchmarking. Se comparó de manera simultánea la sostenibilidad de la actividad turística en destinos urbanos de Andalucía (España) y se estableció un ranking entre las ciudades analizadas.
8	Marković et al. (2016)	No-agregativo	Se utilizó un método de análisis comparativo. Se definen valores marginales para cada indicador y la situación del turismo se evalúa como crítica, contenible y sostenible. Para cada indicador se definen tres zonas: zona roja, zona amarilla y zona verde.
9	Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014)	No-agregativo	No especifica
10	Önder et al. (2017)	No-agregativo	Se aplicó el análisis envolvente de datos (DEA) para comparar destinos turísticos urbanos, y evaluar el desempeño de las ciudades en un momento determinado. Por medio de esta técnica se establece la eficiencia relativa de las Unidades de Toma de Decisiones (DMU), identificando aquellas ciudades eficientes e ineficientes. Luego se recomiendan mejores prácticas para los tomadores de decisiones del turismo con el fin de mejorar su desempeño.
11	Paunovic (2016)	No-agregativo	Se utiliza el Benchmarking como herramienta de gestión estratégica, evaluando comparativamente la sostenibilidad de los principales destinos de las ciudades de Serbia.
12	Zhang & Zhang (2020)	No-agregativo	Para analizar la interdependencia de los indicadores propuestos de manera integral, se utiliza como técnica una red analítica (ANP), que permite establecer el peso relativo de los mismos. Luego, cada indicador se dividió en cuatro niveles: desarrollo turístico deficiente con bajas emisiones de carbono, desarrollo turístico moderado con bajas emisiones de carbono, buen desarrollo del turismo con bajas emisiones de carbono y excelente desarrollo del turismo con bajas emisiones de carbono.

Fuente: Elaboración propia

### 4.3. Aspectos preliminares para el diseño de un sistema de indicadores en CABA

Luego de la revisión de las principales iniciativas internacionales sobre medición de la sostenibilidad en áreas urbanas y en el turismo, seguido del análisis detallado de estudios de caso aplicados en destinos urbanos, se logró determinar aquellos principales aspectos de relevancia y consideraciones necesarias para el futuro diseño de un sistema de indicadores de sostenibilidad a aplicar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El primer punto a considerar es el **área territorial** en la cual se implementará el sistema propuesto. Al abordar la ciudad como objeto de estudio, debemos contemplar que los fenómenos urbanos superan los límites administrativos que se han impuesto políticamente, generando un área metropolitana que la circunda (Bottino Bernardi, 2009), siendo en el caso de estudio seleccionado el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Ahora bien, refiriéndonos puntualmente al turismo urbano, como se ha desarrollado anteriormente, esta actividad se suele focalizar en determinadas áreas específicas de la ciudad, que terminan convirtiéndose en zonas turísticas; por ejemplo en los centros históricos. En algunas ocasiones, este proceso de turistificación puede

influir acrecentando la segregación socio-espacial de las urbes, problemática muy presente en las ciudades latinoamericanas. De esta manera, resultaría apropiado la utilización de *unidades territoriales turísticas*, para poder medir en profundidad como el turismo influye en la sostenibilidad urbana. En este aspecto, al igual que como sucede en otros destinos urbanos, la Ciudad de Buenos Aires también cuenta con áreas de mayor afluencia turística, identificados como “barrios emblemáticos”, descritos en el capítulo 1. No obstante, aunque sería más adecuado evaluar la sostenibilidad en la medida territorial comentada, el análisis realizado previamente evidenció que es poco factible utilizar dicho ámbito de aplicación por la ausencia de información disponible. De hecho, son muy escasos los datos que se obtienen a nivel barrio o comuna en CABA. Generalmente, la información generada aborda a todo el territorio de la ciudad (Dirección General de Estadísticas y Censos, Buenos Aires Data, Encuesta de Ocupación Hotelera del INDEC, Encuesta de Turismo Internacional del INDEC, Observatorio Turístico del ENTUR). Debido a esto, sería más práctico aplicar el sistema de indicadores utilizando la *unidad administrativa*. Sin embargo, también se puede considerar implementar ciertos indicadores a nivel ciudad y otros a nivel barrio/comuna si la información está disponible y siempre que sea beneficioso para el análisis.

Con respecto al **marco ordenador**, como se ha comentado anteriormente los más utilizados en estudios aplicados en destinos urbanos son el de dimensiones y el temático. Asimismo, si se toman en consideración las particularidades de las ciudades latinoamericanas y los posibles impactos que genera el turismo urbano, también puede implementarse un modelo basado en problemas, ya que permite visualizar directamente las principales problemáticas a trabajar para alcanzar el desarrollo sostenible en CABA. En el caso de utilizar un marco basado en dimensiones es fundamental que se incorpore la dimensión político institucional y el ordenamiento territorial, ya que son factores que influyen considerablemente en la sostenibilidad urbana. De todas maneras, independientemente de la forma en la que se estructure el sistema de indicadores, lo primordial es que permita comprender fácilmente las variables prioritarias a analizar.

Sobre los **indicadores** que compondrían el sistema, pese a que no existe un consenso sobre el número apropiado, es preferible que posea una cantidad manejable, alrededor de 25, con un máximo de 50. Una de las alternativas posibles es determinar un número de indicadores principales y otros adicionales, como en las propuestas de Ciudades Europeas Sostenibles (CES) y el Sistema Europeo de Indicadores de Turismo (ETIS). Asimismo, como en el estudio abordado por Medrano Aranda & Lardiés Bosque (2014), se pueden implementar distintas fases de aplicación, primero realizando una prueba piloto con los indicadores principales y luego ir incorporando los adicionales. Esta técnica permitiría utilizar inicialmente los datos estadísticos disponibles actualmente en CABA, y cuando sea viable medir nuevas variables. Por otra parte, en lo que refiere al tipo de indicadores a utilizar, si se contempla la información provista por las oficinas oficiales, es probable que se utilicen mayoritariamente indicadores simples y cuantitativos. Pese a ello, en las circunstancias en las que no se cuente con determinados datos, los indicadores cualitativos, como la percepción de los residentes sobre aspectos puntuales, pueden aportar información relevante.

Acercas del **enfoque** utilizado para seleccionar los indicadores, aunque mayoritariamente en los estudios aplicados se implementa un enfoque Top Down, es

preferible utilizar un enfoque híbrido, que priorice una participación comunitaria, siguiendo las recomendaciones de la OMT (2005). La utilización de este enfoque posibilitaría la identificación de los principales factores que inciden en el desarrollo sostenible de CABA, y aquellos temas prioritarios para los actores interesados. En relación a los **métodos de selección**, en caso de utilizar un enfoque híbrido, los pasos principales que se deben realizar son: revisión de los indicadores propuestos en otras iniciativas y estudios aplicados; la identificación de las principales variables en base a estos trabajos, a la valoración de los actores, a las problemáticas identificadas en CABA y a los asuntos prioritarios; inventario de las fuentes de datos; selección de indicadores considerando principalmente su relevancia, disponibilidad y claridad.

Finalmente, teniendo en consideración las investigaciones analizadas, se podría plantear realizar un **análisis** comparativo entre distintas ciudades de Argentina o ciudades latinoamericanas. Para esto, se puede tomar como base los indicadores propuestos por el Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES) del BID que se aplica en el territorio latinoamericano y, por lo tanto, contempla los desafíos existentes en la región. Por otra parte, si se disponen de los datos necesarios, otra alternativa posible es comparar distintas comunas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Para realizar dicha correlación se pueden establecer niveles de desempeño en relación al desarrollo sostenible o determinar un ranking entre ciudades. Por último, si se implementa un análisis comparativo, resulta más apropiado utilizar un **esquema** agregativo de indicadores, ya que facilita la interpretación de los datos a comparar. Sin embargo, ambos esquemas son factibles, depende de los objetivos planteados para el sistema de indicadores.

#### 4.4. Comentarios finales

Para finalizar con el trabajo de investigación, se agregan unos comentarios finales, vinculados a los aspectos políticos de la sostenibilidad. Ante todo, una medición efectiva de la sostenibilidad requiere que el sistema de indicadores esté en línea las políticas públicas establecidas en la ciudad; es decir que no debe ser una política aislada, sino que la sostenibilidad debe ser uno de los valores centrales de los gobiernos. Resulta de poca utilidad diseñar un sistema de indicadores si no hay un real compromiso por parte de los gestores políticos de remediar las situaciones analizadas, mediante la implementación de medidas correctoras.

Al igual que ocurre con la planificación, los indicadores no son un fin en sí mismo, sino un medio, una herramienta de gran utilidad que aporta información relevante para tomar decisiones, puesto que posibilita identificar problemáticas y prever situaciones futuras. En otras palabras, la propuesta planteada debe ir seguida de una aplicación en territorio. De otra forma, es posible que la implementación nunca se lleve a cabo. Por esto mismo, es conveniente un trabajo en conjunto por parte del sector académico y el ámbito público.

Por último, diseñar un sistema de indicadores de sostenibilidad exige cumplir con una serie de requisitos que validan su calidad. Ahora bien, un incorrecto desempeño en las exigencias comentadas, no es motivo para anular su capacidad instrumental, sino que por el contrario debería fomentar su perfeccionamiento (Vera-Rebollo, 2001).



# CONCLUSIONES



## 5. CONCLUSIONES

A lo largo del tiempo, las ciudades han sido uno de los principales destinos de los viajes, atrayendo una enorme afluencia de turistas a nivel mundial. Esta modalidad de turismo no solo implica realizar un viaje hacia un área urbana, sino que presenta sus propias particularidades como múltiples motivaciones de viaje, corta duración de la estadía y una variada oferta de atractivos turísticos. Todas estas características se reflejan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el destino de mayor relevancia de Argentina y uno de los más destacados del continente latinoamericano.

Además de ser un sitio de consumo para el ocio de los turistas, en las ciudades se desarrollan diversos procesos y dinámicas urbanas que son influenciadas por el desarrollo del turismo. Particularmente, en el contexto latinoamericano, los gobiernos de se enfrentan día a día a una serie de problemáticas presentes en las urbes de esta región: desigualdad, informalidad laboral, déficit de vivienda, asentamientos precarios, elevados niveles de inseguridad y violencia, fuertes presiones en infraestructura y servicios públicos, deficiencia en la movilidad y diversas externalidades ambientales negativas. En consecuencia, el turismo sostenible se presenta como una oportunidad para mejorar la calidad de vida de la población. Ahora bien, si la actividad turística no es gestionada adecuadamente, puede empeorar la situación actual o incluso incorporar nuevos agravamientos.

Por este motivo, en los últimos años se han incrementado el número de iniciativas y estudios científicos que buscan medir la sostenibilidad en destinos urbanos, por medio de la aplicación de un sistema de indicadores, debido a que esta herramienta proporciona información relevante para los tomadores de decisiones. Principalmente, tanto las propuestas de organismos como las investigaciones analizadas, se focalizan en desarrollar indicadores para el continente europeo. Por tanto, no consideran en su diseño las limitaciones y desafíos presentes en el continente latinoamericano.

La aplicación de un sistema de indicadores de sostenibilidad en ciudades turísticas de AL requiere entonces contemplar sus particularidades concretas. Al respecto, en base a la información examinada se puede establecer que existen dos puntos clave que caracterizan a las áreas urbanas de la región: por un lado, la presencia de una institucionalidad débil y, por el otro, una estructura urbana fragmentada y segregada.

En relación al primer punto, la deficiencia institucional representa una de los mayores causantes de las problemáticas comentadas anteriormente, caracterizada por la ausencia de planificación eficiente, falta de seguimiento y continuidad en las políticas generadas, corrupción y clientelismo político, ausencia de capacitaciones técnicas y falta de participación ciudadana. Dichas cuestiones, que también se reflejan particularmente en los entes públicos de turismo, imposibilitan el logro de un desarrollo sostenible urbano. Por tal motivo, resulta necesario que en el proceso del diseño del sistema se tengan en consideración la selección de indicadores que midan variables relacionadas a la dimensión institucional, incluyendo los temas comentados.

Por otro lado, como consecuencia del punto anterior, se observa que las ciudades latinoamericanas presentan actualmente una estructura difusa, fragmentada y con segregación socio-espacial. En este sentido, si el desarrollo turístico se impone bajo los intereses del mercado, puede ocasionar una profundización de estos procesos estructurales. Entonces, al ser el turismo una actividad que influye en la (re)producción del espacio urbano, se debe realizar una evaluación transversal por medio de la incorporación de indicadores que integren el ordenamiento territorial, como un importante elemento diferencial del sistema. Por otra parte, a diferencia de lo que ocurre con la mayoría de estudios analizados, en el caso latinoamericano es primordial que se incorpore la participación de la comunidad en los procesos de toma de decisiones, ya que su inclusión permitirá evidenciar las principales problemáticas del territorio e identificar las prioridades de los actores.

En el caso particular de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pese a la diversidad de los trabajos examinados, se presentan una serie de similitudes que posibilitaron la identificación de aquellos aspectos metodológicos de relevancia para el diseño de un sistema de indicadores para este territorio. En primera instancia, la determinación del ámbito de aplicación estará condicionada por la disponibilidad de la información, siendo más propicio contemplar la unidad administrativa. En referencia al marco ordenador del sistema, este debe facilitar la comprensión de los indicadores, independientemente si se utilizó un marco por dimensiones, temático o basado en problemas. Sobre la selección de indicadores, se recomienda la utilización de un enfoque híbrido. Por último, se sugiere el método de análisis comparativo, por ser el más usado en los trabajos examinados.

Más allá de los aspectos identificados, es primordial que cualquier investigación que tome como objeto de estudio a la Ciudad, la aborde de manera transversal. Asimismo, la medición de la sostenibilidad en los destinos turísticos requiere de una aproximación que observe dicho fenómeno de manera holística. Además, es muy relevante contar con un equipo de trabajo interdisciplinario ya que tanto la ciudad, como el turismo y la sostenibilidad, son temas de gran complejidad que requieren de un abordaje y análisis desde diversas áreas de estudio.

Finalizando, alcanzar un desarrollo sostenible en los destinos urbanos solo será posible si el sistema de indicadores pertenece a una política integral, la cual se oriente a una planificación a largo plazo, incluyendo la participación de la comunidad y priorizando mejorar la vida de la población.



# BIBLIOGRAFÍA

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA). (s. f.). *Agencia Europea de Medio Ambiente* [Página]. Recuperado 17 de diciembre de 2020, de <https://www.eea.europa.eu/es/themes/urban/intro>
- Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA). (1999). *Environmental indicators: Typology and overview* (Technical report N.º 25). European Environment Agency (EEA). <https://www.eea.europa.eu/publications/TEC25>
- Alexiou, I. A. (2011). *La ciudad del futuro, la ciudad inteligente: Una aproximación sistémica*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Alfaro Navarro, J. L., Andrés Martínez, M. E., & Mondéjar Jiménez, J. A. (2020). An approach to measuring sustainable tourism at the local level in Europe. *Current Issues in Tourism*, 23(4), 423-437. <https://doi.org/10.1080/13683500.2019.1579174>
- André, M. E. (2002). El turismo urbano en España: Retos y oportunidades de una actividad en expansión. *Economistas*, 20(92), 67-76.
- Ashworth, G., & Page, S. J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32(1), 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.02.002>
- Azizi, H., Biglari, M., & Joudi, P. (2011). Assessment the feasibility of sustainable tourism in urban environments employing the cumulative linear model. *Procedia Engineering*, 21, 24-33. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2011.11.1983>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2016). *Guía Metodológica: Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles*.
- Barke, M., & Newton, M. (1995). Promoting sustainable tourism in an urban context: Recent developments in Malaga city, Andalusia. *Journal of Sustainable Tourism*, 3(3), 115-134. <https://doi.org/10.1080/09669589509510717>
- Barsky, A. (2005). El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. *Scripta Nova*, IX 194(36), 21.
- Beni, M. C. (2020). Saturação e Rejeição ao Turismo nas Destinações Turísticas. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 14(2), 1-8. <https://doi.org/10.7784/rbtur.v14i2.1847>
- Bergh, J. C. van den, & Hofkes, M. W. (Eds.). (1998). *Theory and Implementation of Economic Models for Sustainable Development*. Kluwer Academic Publishers. <https://doi.org/10.1007/978-94-017-3511-7>
- Bertoncello, R. (2002). Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. *Aportes y Transferencias*, 6(2), 29-50.

- Bertoncello, R., & Iuso, R. (2016). Turismo urbano en contexto metropolitano: Tigre como destino turístico en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25(2), 107-125.
- Bertoncello, R., & Troncoso, C. (2014). La ciudad como objeto de deseo turístico. Renovación urbana, cultura y turismo en Buenos Aires y Salta. *Gran Tour: Revista de Investigaciones Turísticas*, 9, 4-26.
- Bertoni, M. (2008). Turismo sostenible: Su interpretación y alcance operativo. *Cuadernos de Geografía. Revista Colombiana de Geografía*, 17, 155-163.
- Bertoni, M., Maffioni, J., Testa, J., Faginas, V. L., López, M. J., & Bertolotti, M. I. (2017, octubre). Una aproximación teórica metodológica para proyectar una ciudad turística sustentable. *VIII Jornadas de Economía Ecológica, Rosario [ARG], 2-6 octubre 2017*. VIII Jornadas de Economía Ecológica, Rosario. <http://nulan.mdp.edu.ar/2814/>
- Blancas Peral, F. J., González Lozano, M., Guerrero Casas, F. M., & Lozano-Oyola, M. (2010). Indicadores sintéticos de turismo sostenible: Una aplicación para los destinos turísticos de Andalucía. *RECTA. Revista Electrónica de Comunicaciones y Trabajos de ASEPUMA*, 11, 85-118.
- Bottino Bernardi, M. del R. (2009). La ciudad y la urbanización. *Revista Digital Estudios Históricos*, 2, 9.
- Cabrera-Jara, N. (2019). Gentrificación en áreas patrimoniales latinoamericanas: Cuestionamiento ético desde el caso de Cuenca, Ecuador. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, 1-15. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180201>
- Cáceres Seguel, C., & Cáceres Seguel, C. (2019). Turismo, gentrificación y presión por desplazamiento en los cerros Concepción y Alegre de Valparaíso. *Revista INVI*, 34(97), 157-177. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582019000300157>
- Cardoso Jiménez, C., Castillo Néchar, M., & Hernández Vega, C. (2014). Sosteniendo al turismo o turismo sostenible (TS): Reflexiones teóricas. *Estudios y perspectivas en turismo*, 23(2), 376-395.
- Cases Méndez, J. I., & Marchena Gómez, M. (1999). Turismo urbano. En *50 años del turismo español: Un análisis histórico y estructural* (pp. 653-672). Centro de Estudios Ramón Areces. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=584723>
- Castells, M. (1982). *La cuestión urbana*. Siglo XXI.
- Castro Bonaño, J. M. (2002). *Indicadores de desarrollo sostenible urbano. Una aplicación para Andalucía* [Tesis de Doctorado, Universidad de Málaga]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=165644>
- Cerdan, A., Torres-Delgado, A., & Pla, E. (2018). Ciudades turísticas, un análisis de los elementos que condicionan su sostenibilidad. En J. Somoza Medina, *De lugar geográfico a destino turístico: Análisis, planificación y gestión de los procesos de cambio generados por el turismo* (pp. 313-323). Universidad de León. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6599260>

- Ciccolella, P. (2012). Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 9-21.
- Cifelli, G., & Peixoto, P. (2012). Centros históricos e turismo patrimonial: O pelourinho como exemplo de uma relação contraditória. *Sociologia*, 24, 35-54.
- Clayton, A. M. H., & Radcliffe, N. J. (1996). *Sustainability: A Systems Approach*. Earthscan.
- Collado Baldoquin, N., Rueda Guzmán, L. A., González Couret, D., Lemus Mesa, K. M., Collado Baldoquin, N., Rueda Guzmán, L. A., González Couret, D., & Lemus Mesa, K. M. (2020). Turismo de ciudad. Impacto del alojamiento turístico en edificaciones residenciales en El Vedado, Cuba. *Revista interamericana de ambiente y turismo*, 16(1), 35-48. <https://doi.org/10.4067/s0718-235x2020000100035>
- Comisión de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (CDS-UN). (1996). *Indicators of Sustainable Development: Framework and Methodologies*. [https://www.un.org/esa/sustdev/csd/csd9\\_indi\\_bp3.pdf](https://www.un.org/esa/sustdev/csd/csd9_indi_bp3.pdf)
- Comisión de las Comunidades Europeas. (2005). *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo relativa a la revisión de la Estrategia para un desarrollo sostenible. Plataforma de acción*. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0658:FIN:ES:PDF>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2017a). *Panorama multidimensional del desarrollo urbano en América Latina y el Caribe* (Laetitia Montero & Johann García, Eds.). CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/41974-panorama-multidimensional-desarrollo-urbano-america-latina-caribe>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2017b). *Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe: Dinámicas y desafíos para el cambio estructural*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42141-desarrollo-sostenible-urbanizacion-desigualdad-america-latina-caribe-dinamicas>
- Comisión Europea. (2000). *Hacia un perfil de la sostenibilidad local. Indicadores comunes europeos* [Informe técnico].
- Comisión Europea. (2016). *Quality of Life in European Cities -2015*. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey\\_2015\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey_2015_en.pdf)
- Comisión Mundial Medio Ambiente y Desarrollo (CMMAD). (1987). *Nuestro futuro común*. Organización de las Naciones Unidas (ONU). <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>
- Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos. (2020). *Bienes declarados Monumentos Históricos Nacionales*. Argentina.gob.ar. <https://www.argentina.gob.ar/cultura/monumentos>
- Conferencia Mundial de Turismo Sostenible. (1995). *Carta de Turismo Sostenible*. <http://catalogo.econo.unlp.edu.ar/meran/getDocument.pl?id=763>



- Cordero Fernández, J. C. (2017). Propuesta de un sistema de indicadores de sostenibilidad turística para destinos urbanos. *Ara: Revista de Investigación en Turismo*, 7(1), 41-51.
- Correyero Ruiz, B., & Baladrón Pazos, A. J. (2008). *Evolución de la promoción y comercialización del turismo urbano en internet*. IX Congreso Internacional AEHE: Asociación Española de Historia Económica, España. <https://www.aehe.es/wp-content/uploads/2008/09/Evolucion-de-la-promocion.pdf>
- Cortés Lara, M. A. (2013). Desarrollo urbano y turismo sustentable. Potencial para revertir los grandes problemas las ciudades medias y pequeñas. *Topofilia: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*, IV(1), 155-171.
- De Kadt, E. J. (1991). *Turismo ¿Pasaporte al desarrollo?* Ediciones Endymion.
- De la Hueriga Molina, E. (2013). *Medición de la sostenibilidad en el sector turístico* [Tesis de Maestría, Universidad de Málaga]. <https://riuma.uma.es/xmlui/handle/10630/7040>
- Delgado Viñas, C. (2016). Miradas sobre la ciudad desde la geografía, la historia y el urbanismo: El estado de la cuestión a comienzos del siglo XXI. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 19, 117-142.
- Dirección General de Estadística y Censos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) & Ministerio de Hacienda y Finanzas. (2010). *Estadística y Censos | Buenos Aires Ciudad*. <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/>
- Dirección General de Estadísticas y Censos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). (2010). *Mapa de Comunas y barrios de la ciudad de Buenos Aires*. <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=52356>
- Edwards, D., Griffin, T., & Hayllar, B. (2008). Urban Tourism Research: Developing an Agenda. *Annals of Tourism Research*, 35(4), 1032-1052. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2008.09.002>
- Ente de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (s. f.). *Sitio oficial de turismo de la Ciudad de Buenos Aires*. Sitio oficial de turismo de la Ciudad de Buenos Aires. Recuperado 17 de octubre de 2020, de <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es>
- Ente de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2017, julio 14). *¿Cómo llegar a Buenos Aires?* Sitio oficial de turismo de la Ciudad de Buenos Aires. <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/article/%C2%BFc%C3%B3mo-llegar-buenos-aires>
- Ente de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2020). *Informe Mensual del Turismo en la Ciudad de Buenos Aires. JULIO 2020* [Mensual]. Ente de Turismo de Buenos Aires. <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/article/informes-mensuales-2020>
- Eurostat. (s. f.). *Eurostat*. Recuperado 17 de diciembre de 2020, de <https://ec.europa.eu/eurostat/>

- Exceltur. (2017). *UrbanTUR 2016. Monitor de competitividad turística de los destinos urbanos españoles*.
- Foro de Ministros y Autoridades Máximas de la Vivienda y el Urbanismo de América Latina y el Caribe (MINURVI). (2016). *América Latina y el Caribe: Desafíos, dilemas y compromisos de una agenda urbana común*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/40656-america-latina-caribe-desafios-dilemas-compromisos-agenda-urbana-comun>
- Franzoni, S. (2015). Measuring the sustainability performance of the tourism sector. *Tourism Management Perspectives*, 16, 22-27.
- Gándara, J. M. G. (2004). La Calidad y la Competitividad de los Destinos Turísticos Urbanos. *Turismo - Visão e Ação*, 6(1), 69. <https://doi.org/10.14210/rtva.v6n1.p69>
- Gándara, J. M. G. (2003). La sostenibilidad de los destinos turísticos urbanos. *Organizaciones del Tercer Sector en el Turismo*.
- Gándara, J. M. G. (2008). El turismo y la sostenibilidad de los destinos urbanos. *Organizaciones del Tercer Sector en el Turismo, Turismo 1*.
- García Hernández, M. (2000). Turismo y medio ambiente en ciudades históricas: De la capacidad de acogida turística a la gestión de los flujos de visitantes. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 20, 131-148.
- Garín-Muñoz, T. (2004). Madrid as a tourist destination: Analysis and modelization of inbound tourism. *International Journal of Tourism Research*, 6(4), 289-302. <https://doi.org/10.1002/jtr.489>
- Global Sustainable Tourism Council (GSTC). (2019). *Criterios GSTC para Destinos. Indicadores de Desempeño y ODSs*.
- Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (s. f.-a). *Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires Ciudad - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Recuperado 17 de octubre de 2020, de <https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/ciudad>
- Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (s. f.-b). *Gobierno de la Ciudad*. Buenos Aires Ciudad - Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Recuperado 17 de octubre de 2020, de <https://www.buenosaires.gob.ar/gobiernodelaciudad>
- González, R. C. L., Pérez, J. M. G., & Gómez, L. A. E. (2013). *Los espacios urbanos: El estudio geográfico de la ciudad y la urbanización*. Biblioteca Nueva. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=762124>
- González Reverté, F., & Morales Pérez, S. (2009). *Ciudades efímeras: Transformando el turismo urbano a través de la producción de eventos*. Editorial UOC. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=757537>
- González Viaña, M. del C. (2014). *Cambios en la vocación del territorio. Estudio de tres enclaves porteños: Avenida de Mayo, La Boca y Barrio Chino* [Tesis de Doctorado, Universidad Complutense de Madrid]. <https://eprints.ucm.es/24611/>

- Gudynas, E. (2011). Desarrollo y sustentabilidad ambiental: Diversidad de posturas, tensiones permanentes. En A. Matarán Ruiz & F. López Castellano (Eds.), *La tierra no es muda: Diálogos entre el desarrollo sostenible y el postdesarrollo* (pp. 69-96). Universidad de Granada. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3893337>
- Gutiérrez Garza, E. (2007). De las teorías del desarrollo al desarrollo sustentable. Historia de la construcción de un enfoque multidisciplinario. *Trayectorias: revista de ciencias sociales de la Universidad Nacional de Nuevo León*, 25, 45-60.
- Hakeem, S. A., & Khan, Y. H. (2018). Urban tourism: The perspective on tourism impacts in Cambridge, United Kingdom. *Marketing and Management of Innovations*, 3, 268-275. <https://doi.org/10.21272/mmi.2018.3-24>
- Harger, J. R. E., & Meyer, F. M. (1996). Definition of indicators for environmentally sustainable development. *Chemosphere*, 33(9), 1749-1775. [https://doi.org/10.1016/0045-6535\(96\)00194-4](https://doi.org/10.1016/0045-6535(96)00194-4)
- Herrero Suárez, C. (2017). Las viviendas de uso turístico: ¿el enemigo a abatir?: Reflexiones sobre la normativa autonómica en materia de alojamientos turísticos. *Revista de Estudios Europeos*, 70, 150-162.
- Hevia, A. E. (2009). ¿Qué desarrollo puede llamarse sostenible en el siglo XXI? La cuestión de los límites y las necesidades humanas. *Revista de Educación*, 53-75.
- Hiernaux-Nicolas, D. (2002). ¿Cómo definir el turismo? Un repaso disciplinario. *Aportes y Transferencias*, 6(2), 11-27.
- Hiernaux-Nicolas, D., & González Gómez, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: Pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58, 55-70.
- Ibáñez Pérez, R. M. (2012). Indicadores de sustentabilidad: Utilidad y limitaciones. *Teoría y Praxis*, 11, 102-126.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina (INDEC). (2010). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010*. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-18-77>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina (INDEC). (2019). *Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH)*. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-13-56>
- Instituto Nacional de Estadísticas de Chile. (2019). *Ciudades, pueblos, aldeas y caseríos—2019*. [https://geoarchivos.ine.cl/File/pub/Cd\\_Pb\\_AI\\_Cs\\_2019.pdf](https://geoarchivos.ine.cl/File/pub/Cd_Pb_AI_Cs_2019.pdf)
- Joint UNECE/OECD/Eurostat Working Group on Statistics for Sustainable Development. (2008). *Measuring Sustainable Development*. United Nations. <https://www.oecd.org/greengrowth/41414440.pdf>
- Ko, T. G. (2005). Development of a tourism sustainability assessment procedure: A conceptual approach. *Tourism Management*, 26(3), 431-445. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2003.12.003>

- Królikowska-Tomczak, A. (2016). Implementation possibilities of a system for management and measuring of sustainable development of tourism in Metropolitan areas: The case of Poznań agglomeration. *Economic Problems of Tourism*, 36(4), 185-195.
- Kurt Konakoglu, S. S., Heldak, M., Kurdoglu, B. C., & Wysmułek, J. (2019). Evaluation of Sustainable Development of Tourism in Selected Cities in Turkey and Poland. *Sustainability*, 11(9), 2552. <https://doi.org/10.3390/su11092552>
- Ley Orgánica de Comunas, 1.777, Promulgación: Decreto N° 1.518/005 del 04/10/2005 (2005).
- Linares, H. L., & Morales Garrido, G. (2014). Del desarrollo turístico sostenible al desarrollo local. Su comportamiento complejo. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(2), 453-466.
- López, J. L. A. (1994). Definiciones: Turismo-turista. *Papers de Turisme*, 14-15, 17-26.
- Lozano-Oyola, M., Contreras, I., & Blancas, F. J. (2019). An Operational Non-compensatory Composite Indicator: Measuring Sustainable Tourism in Andalusian Urban Destinations. *Ecological Economics*, 159(C), 1-10.
- Macário de Oliveira, V., Pasa Gómez, C., & Ataíde Cândido, G. (2013). Indicadores de sustentabilidad para la actividad turística. Una propuesta de monitoreo usando criterios de análisis. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 22(2), 177-197.
- Maclaren, V. W. (1996). Urban Sustainability Reporting. *Journal of the American Planning Association*, 62(2), 184-202. <https://doi.org/10.1080/01944369608975684>
- Mansilla, J. A. (2018). Vecinos en peligro de extinción. Turismo urbano, movimientos sociales y exclusión socioespacial en Barcelona. *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(2), 279-296.
- Marković, S., Perić, M., & Mijatov, M. (2016). Application of EU comparative tourism sustainability indicators: The City of Užice case study (Serbia). *Journal of the Geographical Institute «Jovan Cvijic»*, SASA, 66(2), 255-271.
- Martínez, C. G. (2011). La imagen en el turismo urbano: Revisitando el Toledo romántico. *Cuadernos de Turismo*, 27, 437-453.
- Martínez Toro, P. M. (2014). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Hallazgos*, 12(23), 211-230. <https://doi.org/10.15332/s1794-3841.2015.0023.10>
- Mattos, C. A. de. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: Cinco tendencias constitutivas. En A. I. Geraiges de Lemos, M. Arroyo, & M. L. Silveira, *América Latina: Cidade, campo e turismo*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Maxim, C. (2016). Sustainable tourism implementation in urban areas: A case study of London. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(7), 971-989. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1115511>

- Meadows, D. H., Meadows, D. L., Randers, J., & Behrens III, W. W. (1972). *Los límites del crecimiento*. Fondo de Cultura Económica.
- Medrano Aranda, S., & Lardiés Bosque, R. (2014). Propuesta de indicadores ambientales para un turismo sostenible en la ciudad de Zaragoza. *Geographicalia*, 66, 99-132. [https://doi.org/10.26754/ojs\\_geoph/geoph.2014661068](https://doi.org/10.26754/ojs_geoph/geoph.2014661068)
- Miller, G. (2001). The development of indicators for sustainable tourism: Results of a Delphi survey of tourism researchers. *Tourism Management*, 22(4), 351-362. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(00\)00067-4](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(00)00067-4)
- Ministerio de Cultura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2020a). *Buenos Aires Data—Actividades Culturales*. <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/actividades-culturales>
- Ministerio de Cultura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2020b). *Buenos Aires Data—Espacios culturales*. <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/espacios-culturales>
- Ministerio del Interior Obras Públicas y Vivienda, & ONU Habitat. (s. f.). *Política Nacional Urbana Argentina*.
- Mitchell, G. (1996). Problems and fundamentals of sustainable development indicators. *Sustainable Development*, 4, 1-11.
- Montoya, J. W. (2009). Globalización, dependencia y urbanización: La transformación reciente de la red de ciudades de América Latina. *Revista de geografía Norte Grande*, 44, 5-27. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022009000300001>
- Morrás, H. J. M. (2010). Ambiente físico del Área Metropolitana. En *Dinámica de una ciudad. Buenos Aires, 1810-2010* (1a ed., pp. 27-62). Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda, GCBA).
- Murcia García, C., Ramírez Casallas, J. F., Valderrama Riveros, O. C., & Morales Valderrama, A. (2017). Turismo sostenible: Una conceptualización de su viabilidad para el municipio de Ibagué, desde un estado del arte pertinente. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 15(1), 21-34.
- Nova Castillo, G. (2006). *Análisis y precisiones en torno al concepto de turismo urbano y determinación del tamaño muestral e instrumento de investigación para la prueba del modelo propuesto* [Tesis de Doctorado]. Facultad de Ciencias Económicas. Universitat de Valencia.
- Observatorio Turístico del ENTUR. (2019a). *Buenos Aires Data—Eventos de Turismo de reuniones y Eventos deportivos internacionales*. <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/eventos-turismo-reuniones-eventos-deportivos-internacionales>
- Observatorio Turístico del ENTUR. (2019b). *Turismo Internacional en la Ciudad de Buenos Aires. Informe anual 2019* [Anual]. Dirección General de Inteligencia de Mercados y Observatorio Ente de Turismo de Buenos Aires. <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/observatorio/Informes-coyuntura-anuarios>



- Observatorio Turístico del ENTUR. (2019c). *Turismo Nacional en la Ciudad de Buenos Aires. Informe anual 2019* [Anual]. Dirección General de Inteligencia de Mercados y Observatorio Ente de Turismo de Buenos Aires. <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/observatorio/Informes-coyuntura-anuarios>
- Önder, I., Wöber, K., & Zekan, B. (2017). Towards a sustainable urban tourism development in Europe: The role of benchmarking and tourism management information systems – A partial model of destination competitiveness. *Tourism Economics*, 23(2), 243-259. <https://doi.org/10.1177/1354816616656247>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (1973). *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano* (p. 83). Organización de las Naciones Unidas (ONU). <https://www.dipublico.org/conferencias/mediohumano/A-CONF.48-14-REV.1.pdf>
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (s. f.). *Desarrollo sostenible*. Recuperado 3 de noviembre de 2020, de <https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible>
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (1997). *Lo que todo gestor turístico debe saber* (world). UNTWO. <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284401796>
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (2005). *Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos Guía práctica* (world). UNTWO. <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284408382>
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (2015). *El turismo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible*.
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (2020). *Glosario de términos de turismo*. <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). (1993). OECD core set of indicators for environmental performance reviews. *Environment Monographs*, 83, 39.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). (1997). *Better Understanding Our Cities: The Role of Urban Indicators*. Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). (2000). *Towards Sustainable Development. Indicators to measure progress* [Proceedings of the OECD Rome Conference]. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). <https://www.oecd.org/site/worldforum/33703694.pdf>
- Orueta, F. D. (2009). La ciudad en América Latina: Entre la globalización y la crisis. *América Latina Hoy*, 15(0), Article 0. <https://doi.org/10.14201/alh.2057>
- Page, S. (1995). *Urban Tourism*. Routledge.
- Panosso Netto, A., & Lohmann, G. (2012). *Teoría del turismo: Conceptos, modelos y sistemas*. Trillas.



- Paunovic, I. (2016). Serbian City Tourism: Benchmarking Indicators of Sustainable Tourism for Competitive and Sustainable Development. *Известия Волгоградского Государственного Технического Университета*, 1 (180). <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=25597576>
- Pereira, L. S., & Sancho-Pivoto, A. (2020). Planejamento urbano, turismo e segregação socioespacial: O caso da curva do Lacet em Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil. *Turismo: Visão e Ação*, 22(1), 141-161. <https://doi.org/10.14210/rtva.v22n1.p141-161>
- Perloff, H. S. (1973). *La calidad del medio ambiente urbano*. Oikos-tau.
- Portes, A., & Roberts, B. R. (2005). La ciudad bajo el libre mercado: La urbanización en América Latina durante los años de experimento neoliberal. En Portes, Alejandro, Roberts, Bryan R., & Grimson, Alejandro (Eds.), *Ciudades latinoamericanas: Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo* (pp. 19-74). Prometeo Libros. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4178171>
- Prescott-Allen, R. (1997). *Barometer of Sustainability: Measuring and Communicating Wellbeing and Sustainable Development*. IUCN, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources. <https://idl-bnc-idrc.dspacedirect.org/bitstream/handle/10625/54761/IDL-%2054761.pdf?sequence=1>
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). (2008). *Metodología para la elaboración de los informes GEO Ciudades* (Versión 3) [Manual de Aplicación].
- Quiroga Martínez, R. (2007). *Indicadores ambientales y de desarrollo sostenible: Avances y perspectivas para América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/5498>
- Ramírez Treviño, A., Sánchez Núñez, J. M., & García Camacho, A. (2004). El Desarrollo Sustentable: Interpretación y Análisis. *Revista del Centro de Investigación Universidad La Salle*, 6(21), 55-59.
- Ratinoff, L. (1982). Factores histórico-sociales en la evolución de las ciudades latinoamericanas (1850-1950). *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 8(24), 7-36.
- Real Academia Española (RAE). (2019). *Diccionario de la lengua española—Edición del tricentenario*. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/ciudad>
- Riechmann, J. (1995). *Desarrollo sostenible: La lucha por la interpretación*. 11-36. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=603421>
- Rivera Pabón, J. A. (2016). Análisis geo-histórico del proceso de urbanización en América del Sur: De la ciudad indoamericana a la ciudad neoliberal. *Perspectiva Geográfica*, 21(1), 151-178. <https://doi.org/10.19053/01233769.4581>
- Rossi, E. (2015). *Indicadores territoriales de sustentabilidad socio-ambiental aplicados al turismo. Implementación de una metodología participativa para el diseño de*

- indicadores territoriales de sustentabilidad socio-ambiental aplicados a la actividad turística con la comunidad que habita en la Reserva de Biosfera «Parque Costero del Sur», ubicado en el partido de Punta Indio, Provincia de Buenos Aires (Partido de Punta Indio) [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Mar del Plata].* <http://nulan.mdp.edu.ar/2450/>
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1121-1140. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2006.06.007>
- Sagot Rodríguez, Á. (2013). Desarrollo sostenible: Concepto polémico que convive entre dos paradigmas. *Suplemento de Derecho Ambiental. Biblioteca Jurídica Online*. <https://www.eldial.com/>
- Sánchez, D. C. (2010). *Un sistema de indicadores turísticos básicos: Primera aproximación*. IV Congreso Virtual Latinoamericano de competitividad de empresas y destinos turísticos, Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes. [https://www.ucipfg.com/Repositorio/MGTS/MGTS15/MGTSV15-08/Unidad4/C.4.3%20Indicadores\\_tur%C3%ADsticos.pdf](https://www.ucipfg.com/Repositorio/MGTS/MGTS15/MGTSV15-08/Unidad4/C.4.3%20Indicadores_tur%C3%ADsticos.pdf)
- Sancho, A. (1998). *Introducción al turismo* (1a. ed). Organización Mundial del Turismo.
- Sancho, A., & García Mesanat, G. (2006). ¿Qué indica un indicador? Análisis comparativo en los destinos turísticos. *Revista de Análisis Turístico*, 0(2), Article 2. <https://doi.org/10.1234/RAT2011n11>
- Sandia Rondón, L. A. (2009). El ambiente y el desarrollo sustentable en la ciudad latinoamericana. *Investigación & Desarrollo*, 17(2), 268-287.
- Scobie, J. R. (1991). El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930. En Bethell, Leslie (Ed.), *Historia de America Latina* (pp. 202-230). Cambridge University Press-Editorial Crítica.
- Secretaría General y Relaciones Internacionales, & Ente de Turismo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2019). *Buenos Aires Data—Oferta y Establecimientos gastronómicos*. <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/oferta-establecimientos-gastronomicos>
- Segura, R. (2014). El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas. *Working Paper Series*, 65, 1-31. <https://doi.org/10.17169/refubium-25281>
- Singh, R. K., Murty, H. R., Gupta, S. K., & Dikshit, A. K. (2012). An overview of sustainability assessment methodologies. *Ecological Indicators*, 15(1), 281-299. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2011.01.007>
- Sorribes, J., Perelló, S., & Izquierdo, V. (2001). *Las ciudades del siglo XXI: El reto de la sostenibilidad*. Centro Francisco Tomás y Valiente, UNED Alzira-Valencia.
- Tanguay, G. A., Rajaonson, J., Lefebvre, J.-F., & Lanoie, P. (2009). Measuring the Sustainability of Cities: A Survey-Based Analysis of the Use of Local Indicators. *CIRANO - Scientific Publications*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1336649>
- Tarlombani da Silveira, M. A. (2005). Turismo y sustentabilidad: Entre el discurso y la acción. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 14(3), 222-238.

- Ten Brink, B. (1991). The AMOEBA approach as a useful tool for establishing sustainable development? En O. Kuik & H. Verbruggen (Eds.), *In Search of Indicators of Sustainable Development* (pp. 71-87). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-94-011-3246-6\\_7](https://doi.org/10.1007/978-94-011-3246-6_7)
- Ten Brink, B., & Hosper, S. H. (1989). Naar toetsbare ecologische doelstellingen voor het waterbeheer: De AMOEBE-benadering. *H2O*, 22, 612-617.
- Thiel Ellul, D. F. (2014). *Medición y análisis de la sostenibilidad: Indicadores sintéticos a través de métodos multicriterio y su relación con el turismo en el litoral de Andalucía* [Tesis de Doctorado, Universidad de Málaga]. <https://riuma.uma.es/xmlui/handle/10630/8591>
- Torres-Delgado, A., & López Palomeque, F. (2014). Measuring sustainable tourism at the municipal level. *Annals of Tourism Research*, 49, 122-137. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.09.003>
- Tresserras, J. J. (2004). La tematización de las ciudades: El uso de la cultura en las estrategias de desarrollo local y promoción del turismo urbano. *Turismo y Sociedad*, 3, 71-85.
- Troitiño Vinuesa, M. Á. (1998). Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, 47, 211-228.
- Trujillo, G. F., García, R. G., & López, M. L. R. (2018). En torno al concepto de sostenibilidad y su compleja aplicación al turismo. El caso del turismo urbano cultural. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 4(1), 269-302.
- UN-Habitat. (s. f.). *UN-Habitat*. Recuperado 17 de diciembre de 2020, de <https://unhabitat.org/>
- Unión Europea. (2013). *European Tourism Indicator System TOOLKIT - For Sustainable Destinations*.
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y los Recursos Naturales (UICN), Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), & World Wildlife Fund (WWF). (1980). *Estrategia mundial para la conservación. La conservación de los recursos vivos para el logro de un desarrollo sostenido*. <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/WCS-004-Es.pdf>
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y los Recursos Naturales (UICN), Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), & World Wildlife Fund (WWF). (1991). *Cuidar la Tierra. Estrategia para el Futuro de la Vida*. <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/CFE-003-Es.pdf>
- United Nations. (2020). *Sustainable Development Goals Indicators. Report 2019—Goal 11*. <https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/goal-11/>
- United Nations Conference on Environment & Development (UNCED). (1992). *Agenda 21. The United Nations programme of action from Rio*. United Nations Division for Sustainable Development. <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm>

- United Nations (UN) & World Tourism Organization (UNWTO). (1994). *Recommendations on Tourism Statistics* (N.º 83; M). [https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm\\_83e.pdf](https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_83e.pdf)
- Velásquez Muñoz, C. J. (2012). *Ciudad y desarrollo sostenible*. Universidad del Norte.
- Vera-Rebollo, J. F. (coord ). (2001). Planificación y gestión del desarrollo turístico sostenible: Propuestas para la creación de un sistema de indicadores. *Documentos de trabajo - Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante*, 1, 75.
- Villasís Keever, R. (2011). *Indicadores de sustentabilidad urbana: El caso de la zona metropolitana de San Luis Potosí* [Tesis de Doctorado, Universidad Autónoma de San Luis de Potosí]. <https://ninive.uaslp.mx/xmlui/handle/i/3639>
- World Tourism Organization (UNWTO), Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality, NHTV Breda University of Applied Science, & NHL Stenden University of Applied Sciences (Eds.). (2018). 'Overtourism'? – *Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary*. World Tourism Organization (UNWTO). <https://doi.org/10.18111/9789284420070>
- Zhang, J., & Zhang, Y. (2020). Assessing the low-carbon tourism in the tourism-based urban destinations. *Journal of Cleaner Production*, 276, 124303. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.124303>



# ANEXOS



## 7. ANEXOS

### 7.1. Indicadores Organización Mundial del Turismo (2005)

#### Indicadores básicos

➤ Cuestión básica	<b>Sugerido ➤ Indicador(es) básico(s)</b> Véase cada uno de los apartados dedicados a las diferentes cuestiones para más información y consultar la lista amplia de indicadores potenciales y ejemplos
<p>Satisfacción de los residentes con el turismo</p> <p>Efectos del turismo en la comunidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nivel de satisfacción de los residentes con el turismo</li> <li>➤ Proporción entre turistas y población autóctona (media y día de máxima afluencia)</li> <li>➤ Porcentaje de personas que opinan que el turismo ha ayudado a crear nuevos servicios o infraestructura (basado en cuestionario)</li> <li>➤ Número y capacidad de servicios sociales disponibles para la comunidad (porcentaje atribuible al turismo)</li> </ul>
<p>Mantenimiento de la satisfacción de los turistas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nivel de satisfacción de los turistas (cuestionario de salida)</li> <li>➤ Percepción de la relación calidad-precio</li> <li>➤ Porcentaje de turistas que vuelven a visitar el destino</li> </ul>
<p>Estacionalidad del turismo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Llegadas de turistas al mes o trimestre (distribución a lo largo del año)</li> <li>➤ Tasas de ocupación al mes en alojamientos autorizados (oficiales) (periodos de máxima actividad en relación con la temporada baja) y porcentaje de ocupación total durante el trimestre (o mes) de máxima afluencia</li> <li>➤ Porcentaje de establecimientos comerciales abiertos todo el año</li> <li>➤ Número y porcentaje de puestos de trabajo del sector turístico que son fijos o anuales (en comparación con los contratos temporales)</li> </ul>
<p>Beneficios económicos del turismo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Número de residentes (y relación hombres-mujeres) contratados en el sector turístico (asimismo, proporción de empleo en el sector turístico respecto del empleo total)</li> <li>➤ Ingresos generados por el turismo como porcentaje de los ingresos totales generados en la comunidad</li> </ul>
<p>Gestión energética</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Consumo per cápita de energía de todas las fuentes (general y por sector turístico, por persona-día)</li> <li>➤ Porcentaje de negocios que participan en programas de conservación de energía o aplican políticas y técnicas de ahorro energético</li> <li>➤ Porcentaje de consumo energético de recursos renovables (en destinos, establecimientos)</li> </ul>
<p>Disponibilidad y conservación del agua</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Agua utilizada: volumen total consumido y litros por turista y día</li> <li>➤ Ahorro de agua (porcentaje de agua ahorrada, recuperada o reciclada)</li> </ul>
<p>Calidad del agua potable</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Porcentaje de establecimientos turísticos donde el tratamiento del agua cumple las normas internacionales</li> <li>➤ Frecuencia de aparición de enfermedades provocadas por el agua: porcentaje de visitantes que han comunicado enfermedades por este motivo durante su estancia</li> </ul>



> Cuestión básica	Sugerido > Indicador(es) básico(s)
Tratamiento de las aguas residuales (gestión de las aguas residuales)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Porcentaje de aguas residuales del sitio que reciben tratamiento (en los niveles primario, secundario y terciario)</li> <li>&gt; Porcentaje de establecimientos turísticos (o alojamiento) sometidos a sistemas de tratamiento</li> </ul>
Gestión de los residuos sólidos (basuras)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Volumen de residuos producidos por el destino (toneladas) (por mes)</li> <li>&gt; Volumen de residuos reciclados (m3)/ Volumen total de residuos (m3) (especificar por tipos diferentes)</li> <li>&gt; Cantidad de residuos desparramados en la vía pública (recuento de basuras)</li> </ul>
Control del desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Existencia de algún proceso de planificación territorial o desarrollo que incluya el turismo</li> <li>&gt; Porcentaje del área sometida a algún tipo de control (densidad, diseño, etc.)</li> </ul>
Control de la intensidad de uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Número total de llegadas de turistas (promedio, mensual, máximo)</li> <li>&gt; Número de turistas por metro cuadrado del sitio (por ejemplo, en playas, atracciones) por kilómetro cuadrado del lugar de destino- promedio/mes de máxima afluencia y promedio/día de máxima afluencia</li> </ul>

## Indicadores sugeridos para el Turismo Urbano

Cuestiones	Indicadores sugeridos
Mejoras del paisaje urbano y protección del patrimonio histórico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de edificios históricos rehabilitados;</li> <li>• Gastos/m3 con cargo a los fondos públicos y privados destinados a la mejora del entorno físico urbano;</li> <li>• Aumento del porcentaje de calles peatonales en toda la red de calzadas;</li> <li>• Existencia de zonas abiertas al público y extensión de las mismas;</li> <li>• Gastos/m3 destinados anualmente a la rehabilitación de edificios históricos.</li> </ul>
Empresas de turismo sostenible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de empresas que han adoptado procedimientos de gestión ambiental; (véase: Sostenibilidad y políticas y prácticas de gestión ambiental, pág. 267).</li> </ul>

Gestión ambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuantía de los fondos públicos y privados destinados a los sistemas de gestión ambiental (limitación de envoltorios, reciclado de residuos, ahorro energético, etc) (véase también;</li> <li>• &gt; <b>Gestión de los residuos sólidos</b>, pág. 190);</li> <li>• Reducción de los costos operacionales de la gestión ambiental (cuantía, porcentaje);</li> <li>• Variaciones del rendimiento de las inversiones (porcentaje);</li> <li>• Variaciones en la utilización del material/los recursos (porcentaje).</li> </ul>
Tráfico / sistema de transporte público	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de turistas que llegan en transporte público;</li> <li>• Accesibilidad a las atracciones turísticas mediante transporte público;</li> <li>• Existencia de un sistema de control del aparcamiento de autobuses, y grado de control (porcentaje de autobuses turísticos que cumplen la reglamentación);</li> <li>• Tarifas aplicadas por los taxis (por km).</li> </ul>

Integración de la economía regional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor de los productos de la región comprados localmente (por ejemplo, alimentos biológicos de la región);</li> <li>• Porcentaje de tiendas turísticas que promueven productos regionales.</li> </ul>
Información cultural	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número (y porcentaje) de visitas guiadas y de publicaciones que:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- informan detalladamente de la historia de las ciudades;</li> <li>- tratan de los problemas reales del desarrollo de las ciudades;</li> <li>- hacen referencia a atracciones nuevas o poco convencionales.</li> </ul> </li> </ul>
Aglomeración / distribución espacial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &gt;- <b>Número total de turistas en los sitios clave, por kilómetro cuadrado;</b></li> <li>• Variedad de recorridos y sitios turísticos (que ayude a distribuir los impactos y los beneficios);</li> <li>• Número de sitios diferentes que acogen visitas.</li> </ul>
Actitud de los residentes hacia el turismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &gt;- <b>Grado de satisfacción de los residentes con respecto al turismo en la ciudad</b> (cuestionario para residentes, véase el Anexo C 6).</li> </ul>

## 7.2. Indicadores del Sistema Europeo de Indicadores de Turismo

Section A: Destination management		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
A.1 Sustainable tourism public policy	A.1.1	Percentage of tourism enterprises/establishments in the destination using a voluntary certification/labelling for environmental /quality/sustainability and/or Corporate Social Responsibility
A.2 Customer satisfaction	A.2.1	Percentage of tourists and same-day visitors that are satisfied with their overall experience in the destination
	A.2.2	Percentage of repeat/return visitors (within 5 years)
Section B: Economic value		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
B.1 Tourism flow (volume and value) at destination	B.1.1	Number of tourist nights per month
	B.1.2	Number of same-day visitors per month
	B.1.3	Relative contribution of tourism to the destination's economy (% GDP)
	B.1.4	Daily spending per overnight tourist
	B.1.5	Daily spending per same-day visitors
B.2 Tourism enterprise(s) performance	B.2.1	Average length of stay of tourists (nights)
	B.2.2	Occupancy rate in commercial accommodation per month and average for the year
B.3 Quantity and quality of employment	B.3.1	Direct tourism employment as percentage of total employment in the destination
	B.3.2	Percentage of jobs in tourism that are seasonal
B.4 Tourism supply chain	B.4.1	Percentage of locally produced food, drinks, goods and services sourced by the destination's tourism enterprises
Section C: Social and cultural impact		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
C.1 Community/social impact	C.1.1	Number of tourists/visitors per 100 residents
	C.1.2	Percentage of residents who are satisfied with tourism in the destination (per month/season)
	C.1.3	Number of beds available in commercial accommodation establishments per 100 residents
	C.1.4	Number of second homes per 100 homes
C.2 Health and safety	C.2.1	Percentage of tourists who register a complaint with the police
C.3 Gender equality	C.3.1	Percentage of men and women employed in the tourism sector
	C.3.2	Percentage of tourism enterprises where the general manager position is held by a woman
C.4 Inclusion/accessibility	C.4.1	Percentage of rooms in commercial accommodation establishments accessible for people with disabilities
	C.4.2	Percentage of commercial accommodation establishments participating in recognised accessibility information schemes
	C.4.3	Percentage of public transport that is accessible to people with disabilities and specific access requirements
	C.4.4	Percentage of tourist attractions that are accessible to people with disabilities and/or participating in recognised accessibility information schemes
C.5 Protecting and enhancing cultural heritage, local identity and assets	C.5.1	Percentage of residents that are satisfied with the impacts of tourism on the destination's identity
	C.5.2	Percentage of the destination's events that are focused on traditional/local culture and heritage



Section D: Environmental impact		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
D.1 Reducing transport impact	D.1.1	Percentage of tourists and same-day visitors using different modes of transport to arrive at the destination
	D.1.2	Percentage of tourists and same-day visitors using local/soft mobility/public transport services to get around the destination
	D.1.3	Average travel (km) by tourists and same-day visitors from home to the destination
	D.1.4	Average carbon footprint of tourists and same-day visitors travelling from home to the destination
D.2 Climate change	D.2.1	Percentage of tourism enterprises involved in climate change mitigation schemes — such as: CO <sub>2</sub> offset, low energy systems, etc. — and 'adaptation' responses and actions
	D.2.2	Percentage of tourism accommodation and attraction infrastructure located in 'vulnerable zones'
D.3 Solid waste management	D.3.1	Waste production per tourist night compared to general population waste production per person (kg)
	D.3.2	Percentage of tourism enterprises separating different types of waste
	D.3.3	Percentage of total waste recycled per tourist compared to total waste recycled per resident per year
D.4 Sewage treatment	D.4.1	Percentage of sewage from the destination treated to at least secondary level prior to discharge
D.5 Water management	D.5.1	Water consumption per tourist night compared to general population water consumption per resident night
	D.5.2	Percentage of tourism enterprises taking actions to reduce water consumption
	D.5.3	Percentage of tourism enterprises using recycled water
D.6 Energy usage	D.6.1	Energy consumption per tourist night compared to general population energy consumption per resident night
	D.6.2	Percentage of tourism enterprises that take actions to reduce energy consumption
	D.6.3	Percentage of annual amount of energy consumed from renewable sources (Mwh) compared to overall energy consumption at destination level per year
D.7 Landscape and biodiversity protection	D.7.1	Percentage of local enterprises in the tourism sector actively supporting protection, conservation and management of local biodiversity and landscapes

### 7.3. Indicadores Azizi, Biglari & Joudi (2011)

The Assessment Index	Weight of Realms (j)	Realms	Weight of Classes (i)	Class
Number and types of the public transport fleet/ number of vehicles allocated to tourists/ number of subway stops, bus stops, etc.	$\alpha_1$	Transport	$\beta_1$	Infrastructure
Distance from the intercity ways and transit routes/ different kinds of existing ways involving railways, air routes, subway/ distance from the airports to the urban nonresidential areas	$\alpha_2$	The way network		
Number of the hotels under the environment protection systems/ number of the tourist service centers/ number of restaurants/ the allocated budget to the tourism activities/ total tourism cost per year/ employment in hotels and restaurants/ percent of tourism population <sup>a</sup>	$\alpha_3$	Tourism centers		
Amount of coordination with the universal electronic bank services/ amount of bank facilities to support tourism development	$\alpha_4$	Bank Services		
Number of health-care centers (clinic)/ number of people suffering from dangerous and contagious diseases/ amount of the environment pollution	$\alpha_5$	Health		
Degree of flexibility of the local rules concerning tourism/ satisfaction from issuing visas/ amount of combination of the environment principals with the tourism rules and planning	$\alpha_6$	Rules and regulations		
Having ADSL per 1000 people/ number of cell phones per 1000 people/ number of electronic service centers	$\alpha_7$	Information technology level		
Neighboring with the insecure countries of the region/ sanctions/ economic crises	$\alpha_1$	Neighboring countries	$\beta_2$	Political occasions
Terrorist attacks (11 September)/ effects of the oil price, etc.	$\alpha_2$	Occurrence of the global rises		
Number of the scientific conferences which are held and their degree of importance in the international and regional levels	$\alpha_3$	Scientific events	$\beta_3$	Tourist attractions
Number of the sports events which are held and their degree of importance in the international and regional levels	$\alpha_4$	Sports events		
Number of the attractive public places of the cities/ number of the entertaining urban parks/ number of visits by tourists per year/ number of artistic and cultural festivals involving cinema, music, different kinds of exhibitions	$\alpha_1$	Urban attractions		
Number of cultural or historical sites/ way of information-giving of these centers/ number of visits by tourists per year	$\alpha_2$	Historical-cultural attractions		
Number of the attractive natural sites equipped with tourist services/ type of the services given to the tourists in these sites/ number of visits by tourists per year	$\alpha_3$	Natural attractions		

Cost of energies consumed in tourism section/ sum of employment/ the average income of the families/ benefiting from different kinds of services (water, electricity, gas, telephone, internet)	$\alpha_1$	Cost-benefit	$\beta_4$	Economy occasions
percent of the direct investment of tourism by GPD/ inflation rate/ rate of tourism profit growth/ rate of profiting and efficiency in active tourism institutions/	$\alpha_2$	Investment		
How people treat and receive the tourists/ education level/ familiarity with the international languages per 100 people	$\alpha_1$	Local culture and knowledge	$\beta_5$	Social occasions
Percent of tourists' satisfaction from the services	$\alpha_2$	Degree of satisfaction		
Number of police centers/ crime rate per 100000 people/ number of police stuff who protect the environment and supervise the tourism activities in natural environments	$\alpha_3$	security		
Number of active NGOs in tourism and sustainability period/ number of the active people in the period of offering tourism services/ number of the second houses to rent to the tourists	$\alpha_4$	Participa- tion		
Sum of different types of sound pollution, water pollution, soil pollution and air pollution/ production of urban trash in relation with tourism/ energy consumption in relation with tourism/	$\alpha_1$	pollution	$\beta_6$	Environmental occasions
Number and depth of dangers resulting from flood, earthquake, tsunami, etc. per year	$\alpha_2$	Natural dangers		
Number of freezing days per year/ average temperature of the environment/ moisture percent of the environment	$\alpha_3$	Weather conditions		



### 7.4. Indicadores Bertoni et. al. (2017)

Nivel	Tema	Indicador	Evaluación			Fuente del parametro	Resultado en Miramar
			Alto	Medio	Bajo		
Cohesión territorial	Población	Densidad de población (habitante/km <sup>2</sup> )	3001-4000	2000-3000 y 4001-5000	<2000 - >5000	European Green Capital Award	1266
		Densidad de población residente y turista en simultaneo en temporada alta (habitantes+ turistas/km <sup>2</sup> )	3001-4000	2000-3000 y 4001-5000	<2000 - >5000	European Green Capital Award	3600
	Espacio público	Espacios públicos por cada 10.000 habitantes	>1	0,7 -1	<0,7	BID	3
	Servicios públicos	Porcentaje de hogares con conexiones domiciliarias a la red de agua de la ciudad	>90	90-70	<70	BID	90
		Porcentaje de hogares con conexión autorizada a la red de energía eléctrica	>90	90-70	<70	BID	99,02
		Porcentaje de hogares con conexión autorizada a la red de gas natural	>25	15-25	<15	BID	61,9
		Porcentaje de hogares con conexión autorizada a la red cloacas	>75	75-60	<60	BID	64
	Condiciones de bienestar	Porcentaje de población mayor a 10 años alfabeta	>90	90-80	<80	BID	98,54
		Camas de hospital cada 10 mil habitantes	>10	10-5	<5	BID	>10
		Porcentaje de la población empleada en sector turístico	>50	50-20	<20		22,1
Agua	Consumo de agua (l/día)	<150	151-300	>301	OMS	488	
	Porcentaje de abastecimiento propio	>90	90-70	<70		100	
Aire	Superficie de espacios verdes públicos (m <sup>2</sup> /habitante)	>10	7 -10	<7	OMS	13,1	
Energía	Porcentaje de generación de energía renovable en la ciudad sobre el total de energía	>50	20-50	<20	BID	0	
Paisaje	Capacidad de carga en playas (turista/m <sup>2</sup> )	>10	5-10	<5	Yepes (1998)	s/d	



	Estado de accesibilidad del frente costero	Hay y en buen estado	Hay y en mal estado	No hay	-	Hay y en buen estado
	Condición del equipamiento turístico (en el frente costero)	Hay y en buen estado	Hay y en mal estado	No hay	-	Hay y en buen estado
	Presencia de servicios y equipamiento recreativo (en el frente costero)	Hay y en buen estado	Hay y en mal estado	No hay	-	Hay y en buen estado (sectorizado y concentrado)
Residuos	Relación entre el promedio de caudal de aguas residuales que llegan a la Planta de Tratamiento de Efluentes ( m <sup>3</sup> /h) y la capacidad total	=1	0,5-0,99	<0,5	BID	0,41
	Porcentaje de aguas residuales tratadas por la Planta de Tratamiento de Efluentes ( m <sup>3</sup> /h)	>90	90-70	<70	CATMED	100
	Volumen promedio de RSU producidos (kilos/habitante/día)	<1,2	1,2-1,4	>1,4	BID	1,15
	Vida remanente del relleno sanitario (años)	>8	5-8	<5	BID	4
Gestión	Porcentaje de residuos sólidos municipales de la ciudad que son separados y clasificados para reciclado	>25	15-25	<15	BID	0
	Existencia y aplicación de instrumentos de política	Hay y se aplica	Hay y no se aplica o en proceso de elaboración	No hay	-	Hay y no se aplica o en proceso de elaboración
	Existencia y aplicación de instrumentos de política	Hay y se aplica	Hay y no se aplica o en proceso de elaboración	No hay	-	Hay y no se aplica o en proceso de elaboración
	Existencia y aplicación de instrumentos de política	Hay y se aplica	Hay y no se aplica o en proceso de elaboración	No hay	-	Hay y no se aplica o en proceso de elaboración

## 7.5. Indicadores Cordero Fernández (2017)

Indicadores
<b>Dimensión sociocultural</b>
1. Índice de población residente nacida en el extranjero / total población residente (%)
2. Número turistas <sup>3</sup> / población local
3. Número de rutas e itinerarios turísticos/históricos en la zona urbana
<b>Dimensión económica</b>
4. Valor añadido bruto (VAB) del sector de la hostelería (millones de euros)
5. Paro registrado en el sector de la hostelería / paro total registrado (%)
6. Tasa de función turística (%) <sup>4</sup>
7. Promedio de ocupación hotelera en temporada baja (%)
8. Promedio de ocupación hotelera en temporada alta (%)
9. Distancia desde aeropuerto más cercano (km)
<b>Dimensión medio ambiental</b>
10. Existencia de unidad ambiental administrativa
11. Incorporación de criterios ambientales a la planificación turística
12. Densidad poblacional: habitantes por km <sup>2</sup>
13. Densidad turística: turistas por km <sup>2</sup>
14. Superficie de zonas verdes / extensión total del municipio (ha)
15. Extensión de zonas verdes por habitante (m <sup>2</sup> )
16. Volumen anual de consumo urbano de agua (millones de m <sup>3</sup> )
17. Volumen de agua consumido anualmente atribuible al turismo (millones de m <sup>3</sup> )
18. Volumen de residuos producidos anualmente en el municipio (miles de ton.)
19. Recogida selectiva de residuos (%)
20. Volumen de residuos producidos anualmente atribuible al turismo (ton.)
21. Existencia de un plan de movilidad sostenible
<b>Dimensión institucional y gobernanza</b>
22. Existencia de un ente encargado exclusivamente del desarrollo turístico de la ciudad
23. Existencia de un plan estratégico de turismo
24. Número de organizaciones gremiales vinculadas al turismo
25. Número de oficinas y puntos de información turística
26. Número de apps móviles de uso turístico (oficiales)
<sup>3</sup> Número de turistas aproximado a partir de la población estacional ETCA (equivalente a tiempo completo anual).
<sup>4</sup> Tasa de función turística: es el grado de especialización funcional del destino, la cual considera el total de plazas turísticas del destino (hoteles, campings, turismo rural, segundas residencias) en relación a la población de derecho.



## 7.6. Indicadores Florido Trujillo, Garzón García & Ramírez López (2018)

<b>VERTIENTE FÍSICO-AMBIENTAL</b>		
<b>Indicador</b>	<b>Criterio de medición</b>	<b>Fuente</b>
Calidad del aire	Valor medio de partículas NO2 y PM10	Redes de vigilancia y control de la calidad del aire
Contaminación acústica	Nivel de decibelios en puntos de alta afluencia turística (umbral crítico: 65 dB)	Redes de vigilancia y control de la contaminación acústica
Iluminación de bienes patrimoniales singulares	Número de bienes patrimoniales con iluminación estética	Trabajo de campo (observación directa)
Calidad de la iluminación de bienes y espacios patrimoniales	Carácter tradicional y grado de adaptación según las condiciones del entorno patrimonial	Trabajo de campo (observación directa)
Grado de conservación del paisaje de interés patrimonial turístico	Elementos de deterioro paisajístico del espacio turístico-patrimonial respecto a su estado originario	Trabajo de campo (observación directa)
Calidad ambiental de los proyectos turísticos	Grado de seguimiento de la regulación sobre el impacto físico vinculado al turismo	Planeamiento urbanístico especial y trabajo de campo (observación directa)
Regulación de la accesibilidad y movilidad	Recuento de vías con uso peatonal y motorizado	Planes de movilidad y trabajo de campo (observación directa)
Dotaciones de aparcamientos públicos	Número de aparcamientos públicos en entornos patrimoniales turísticos y sus proximidades, capacidad y nivel de uso	Planes de movilidad
Transporte público en entornos patrimoniales turísticos	Líneas y trazado de transporte público colectivo y número de plazas disponibles	Empresas municipales de transporte
Grado de adaptación a la discapacidad	Recopilación de hitos adaptados: entorno urbano, transporte y establecimientos turísticos	Regulación existente (transporte) y trabajo de campo (observación directa)
<b>VERTIENTE ECONÓMICA</b>		
Oferta de alojamiento turístico reglado según tipo de establecimiento	Establecimientos por categorías y número de plazas de alojamiento. Dinámica de la planta hotelera	Servicios estadísticos autonómicos según CNAE (sección I, división 55)
Peso relativo de la oferta de alojamiento	Número total de plazas turísticas / Población de derecho	INE: Encuesta de Ocupación Hotelera y Padrón municipal de habitantes

Nivel de ocupación de los establecimientos de alojamiento	Número total de pernoctaciones	INE: Encuesta de Ocupación Hotelera por puntos turísticos
Estancia media de los visitantes en el destino	Duración media de las pernoctaciones en establecimientos de alojamiento	INE: Encuesta de Ocupación Hotelera por puntos turísticos
Ingresos de establecimientos de alojamiento	Ingresos por habitación disponible	INE: Encuesta de Ocupación Hotelera por puntos turísticos
Empleo en la actividad turística en relación al empleo total	(Población ocupada en el sector turístico / Población ocupada total) * 100	Servicios estadísticos autonómicos: Afiliados a la Seguridad Social por ramas de actividad (según CNAE)
Carácter del comercio y hostelería de proyección turística	Orientación específica y cualificación de los establecimientos	Servicios estadísticos autonómicos (según CNAE) y Trabajo de campo (observación directa)
Incremento de actividades no tradicionales en el espacio de análisis	Presencia de cadenas comerciales Pérdida relativa de actividades económicas tradicionales (en un periodo determinado)	Servicios estadísticos autonómicos (según CNAE) y Trabajo de campo (observación directa)

#### VERTIENTE SOCIOCULTURAL

Bienes patrimoniales inmuebles con reconocimiento administrativo	Número de elementos reconocidos por figuras de protección	Catálogos de patrimonio y planificación urbanística
Elementos visitables y lugares de interés	Número de elementos patrimoniales visitables en relación con el total	Observatorios Turísticos Municipales
Número de usuarios en elementos visitables	Número de visitantes en elementos patrimoniales con conteo reglado de afluencia	Observatorios Turísticos Municipales
Diversificación del producto turístico	Tipos básicos de productos turísticos (informativo e interpretativo; alojamiento; restauración; comercio turístico). Cuantificación y descripción básica	Estadísticas turísticas y Trabajo de campo (observación directa)
Equipamientos de acogida e información al visitante	Número de equipamientos y dotación de los mismos	Observatorios Turísticos Municipales y trabajo de campo (observación directa y cuestionarios)
Eventos especiales de interés turístico	Número de eventos	Programaciones de eventos (municipales y privadas)
Relación entre visitantes y	Caracterización del uso de los	Trabajo de campo

población residente	inmuebles	(observación directa)
Grado de especialización turística	Peso relativo de la actividad turística (establecimientos) frente a otros usos	Directorio de Establecimientos con Actividad Económica. Trabajo de campo (observación directa)
Percepción de la comunidad local sobre la actividad turística	Valoración de la población residente sobre la actividad turística, usuarios e impactos sobre el medio físico-social	Trabajo de campo (cuestionarios)
Percepción de los usuarios sobre la experiencia turística	Valoración de los visitantes acerca del entorno patrimonial, el modo de vida local, los servicios turísticos, la actitud de la población local y la seguridad	Trabajo de campo (cuestionarios)

#### VERTIENTE DE ORDENACIÓN Y GOBERNANZA

Estructura para la gestión del destino urbano-turístico	Existencia de organismos específicos para el desarrollo turístico	Ayuntamientos
Existencia de ordenación mediante instrumentos de planificación pública	Recopilación de instrumentos de planificación física (urbanística) y turística: contenidos y coordinación	Comunidades Autónomas y Ayuntamientos
Planificación de la movilidad	Existencia de planes de movilidad y carácter de los mismos	Ayuntamientos
Distintivos de calidad	Reconocimientos de la calidad ambiental y/o turística obtenidos por el destino turístico y servicios turísticos específicos	Certificaciones de calidad
Difusión y promoción del destino	Medios para la difusión y grado de adecuación de la información a la realidad del destino	Ayuntamientos y empresas de servicios turísticos. Trabajo de campo (observación directa)



## 7.7. Indicadores Krolikowska Tomczak (2016)

### Section I: Destination Management

#### Criteria and example of indicators:

1. Sustainable Tourism Public Policy
  - Percentage of the destination with sustainable strategy
2. Customer Satisfaction
  - Percentage of visitors satisfied with their overall experience
  - Percentage of return visitors (within 5 years)
3. Information and Communication
  - The percentage of visitors who note that they are aware of destination sustainability effort

#### Evaluation of the usefulness of a group of indicators for measuring sustainable growth in an urban agglomeration:

The presented indicators give a general idea of the awareness of the need to implement sustainable growth strategies in tourism in a given destination and show the tourists' level of satisfaction. It is of significant value for the planning of strategic development of tourism on a complex, global market, where the quantitative approach seems to be replaced by the qualitative one. Currently, many destinations face the issue of decreased quality of tourism product due to overcrowding (Barcelona, Venice). Many destinations focus on the quantitative characteristic and defining the demographic and economic profile of tourists and their consumption model, marginalizing the issue of evaluating their satisfaction. Taking into account the fact that the European Tourism Indicator System can be flexibly developed, using the given indicators as main guidelines, their structure can be freely developed depending on the nature of the destination. It seems important to investigate the perception of activities for sustainable growth in order to possibly intensify them or make them more visible.

### Section II: Economic Value

#### Criteria and example of indicators:

1. Tourism Flow
  - Number of tourist nights per night
  - Number of same day visitors
  - Daily spending per same day visitor and tourist
2. Tourism Enterprise(s) Performance
  - Average length of stay
  - Occupancy rate in commercial accommodation per month and average for year
3. Quantity and Quality of Employee
  - Direct tourism employment as % of total employment
4. Tourism Supply Chain
  - Percentage of tourism enterprises taking steps to source local, sustainable and fair trade goods
  - Percentage of tourism enterprises sourcing 25% of local products

The demonstration of the role of tourism in the economic growth of a region, is the most important argument for the growth of tourism. The presented indicators objectively present the current situation and may suggest further paths for growth. They also draw attention to the frequently underestimated values on the tourism market, such as local delivery chains. The development of intra-regional cooperation to provide services for tourists and one-day visitors through the development of a local delivery chain may directly contribute to the growth of local economy.

The level of employment in the tourism sector depends on the developmental level of this phenomenon in the region. It may also be an argument for supporting the development of tourism at the strategic planning level, especially in the context of preventing unemployment among young people, who are the largest percentage of workforce in the tourism services sector. The qualitative and quantitative structure of the tourists' stay at the destination, which can be described using the indicators measuring tourist flow is also highly valuable information, which may contribute to accurate profiling of a tourist product and addressing it to a desired target sector.

### Section III: Social and Cultural Impact

#### Criteria and example of indicators:

1. Community/social impact
  - Number of tourists per 100 residents
  - Percentage of residents who are satisfied with tourism in the destination
2. Gender Equality
  - Percentage of tourism enterprises where the general manager is held by woman
3. Equality/Accessibility
  - Percentage of commercial accommodation and tourist attractions accessible to people with disabilities
4. Protecting and Enhancing Cultural Heritage, Local Identity and Assets
  - Percentage of residents who have positive (or negative) views on the impact of tourism on destination identity

#### Evaluation of the usefulness of a group of indicators for measuring sustainable growth in an urban agglomeration:

Parallel to the process of regional integration in the European Union, there are activities to promote and advertise local identities, present individuality and various values, which make individual regions unique. In the global age, it seems advisable to expose the local values and, in consequence, strengthen the local cultural identity. Equal rights and equalization of opportunities can take various forms (gender, disability, age). The social policy of the European Union promotes activities leading to the inclusion of all groups to function in the society on equal rights. In Poland, there is still very much left to do in this matter. It is therefore even more significant to monitor the situation regarding accessibility of tourism services for persons with disabilities and other limitations in the region which aspires to develop its tourism function.

The indicator concerning the number of tourists in comparison to the number of residents, along with the indicators of tourist capacity and absorbability may deliver invaluable information regarding the intensification of tourist flow in individual periods of time, manage the structure of the tourist flow, and diagnose possible problems, e.g., associated with overcrowding in the peak season. Sustainable growth is, simply speaking, a harmonious growth combining interests of all groups without conflict, contributing to the improvement in quality of life and not threatening this value. The resultant of indicators from this group is a good source of information for planning the strategic product growth.

---

#### **Section IV: Environmental Impact**

---

##### **Criteria and example of indicators:**

1. Reducing Transport Impact
  - Percentage of tourists and same day visitors using different modes of transport
  - Percentage using local transport
2. Solid Waste Management
  - Volume of waste recycled
3. Energy Usage
  - Energy consumption per tourist night compared to general population energy consumption
4. Landscape and Biodiversity Management
  - Percentage of destination protected areas

---

##### **Evaluation of the usefulness of a group of indicators for measuring sustainable growth in an urban agglomeration:**

At present, the care of natural environment seems not just an obvious value but also an obligation. It is one of the key components of sustainable growth. In the context of the growth of tourism, the care for natural environment is doubly important since the relation between tourism and nature is a feedback loop. Natural assets, natural environment, clean, not polluted nature, air – these are all values sought after by tourists, showing the quality and attractiveness of a tourist attraction. Thus, tourism benefits from sustainable growth in the context of ecological values. However, its mass and uncontrolled growth may greatly upset this balance. The importance of monitoring the status of the environment of a tourist destination and the effect of tourism growth on this status seems obvious and impossible to overestimate now.

---



## 7.8. Indicadores Kurt Konakoglu et. al. (2019)

Item	Indicator Name	Unit	Data Sources	
			Turkey	Poland
<b>A Political implementation of sustainability concepts</b>				
A-1	Existence of a local policy for enhancing sustainability in the destination: Existence of a political strategy decision or an action plan	Yes/No	Interview with local authority representative	Interview with local authority representative
A-2	Involvement of stakeholders: Are there stakeholders continuously involved in designing, revising and monitoring the sustainability strategy	Yes/No	Interview with local authority representative	Interview with local authority representative
A-3	Existence of an inventory of sites of cultural interest: e.g., monuments, buildings, UNESCO heritage sites	Yes/No	Tourist information	Tourist information
A-4	Existence of an inventory of sites of natural interest: e.g., protected areas, habitats, especially vulnerable areas, Natura 2000	Yes/No	Tourist information	Tourist information
A-5	Number of eco-labelled tourism facilities or facilities applying for environmental management schemes (such as EMAS or ISO 14000): Including hotels, restaurants, camping sites or other tourism services	Pcs.	Tourist information	Tourist information
<b>B Environmental Indicators</b>				
<b>B1 Tourism transport (access to destination and return travel, local mobility)</b>				
B1-1	Daily number of guests per 1 km <sup>2</sup>	no. of tourists per 1 km <sup>2</sup>	Own observations	Tourist information, GUS-BDL
B1-2	Local mobility: types of means of transport	Pcs.	Own observations	Own observations
<b>B2 Carrying capacity—land use, bio-diversity, tourism activities</b>				
B2-1	Maximum population density (peak season) per km <sup>2</sup>	per 1 km <sup>2</sup>	TUIK	GUS—BDL and own observations
B2-2	Beds in secondary residences (in % of total lodging capacity)	%	TUIK	GUS—BDL and own observations
B2-3	Ratio of built-up area to natural areas	1:1	TUIK	GUS—BDL
B2-4	Size of protected natural areas (in % of total destination area)	%	TUIK	GUS—BDL
B2-5	Evolution of different leisure time activities with intensive use of resources: Evolution of different leisure time activities with intensive use of resources: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of snow canons,</li> <li>• Area covered with artificial snow,</li> <li>• Capacity of lifts, cable cars and similar transport facilities</li> </ul>	Pcs. km <sup>2</sup>	own observations	own observations
<b>B.3 Use of energy</b>				
B3-1	Percentage of renewable energy in total energy consumption (entire destination, locally produced or imported): Ratio of energy consumption per year covered by renewable resources.	1:1	Policy of local authorities and TUIK	Policy of local authorities
B3-2	Energy use by type of tourism facility	MW	Policy of local authorities	Policy of local authorities
<b>B.4 Use of water</b>				
B4-1	Sustainable use of water resource	Ratio of water imported (pipelines, ships etc.)	TUIK	GUS—BDL
B4-2	Percentage of houses and facilities connected to waste water treatment plants	%	TUIK	GUS-BDL
<b>B.5 Solid waste management</b>				
B5-1	Percentage of solid waste separated for recycling	%	TUIK	GUS-BDL
B5-2	Total of solid waste land-filled and/or incinerated	Tons/year	TUIK	GUS-BDL
B5-3	Monthly table of waste production	Tons/month	TUIK	GUS-BDL

<b>C. Social and cultural performance indicators</b>				
C-1	Percentage of non-resident employees in total number of tourism employees: seasonal percentage of non-resident employees in total number of tourism employees	%	TUIK and Tourist information	GUS-BDL
C-2	Average length of contracts of tourism personnel: average length of contracts of tourism personnel	Months	Own observation	Own observations
C-3	Percentage of land owned by non-residents	%	Own observation	Own observations
C-4	Number of recorded thefts	No.	TUIK	GUS-BDL
C-5	Tourist/host population ratio	1:1	TUIK and Tourist information	Own observations, GUS-BDL
<b>D. Economic performance indicators</b>				
D-1	Seasonal variation of tourism-related employment	1:1	own observation	own observations
D-2	Seasonal variation of occupation of the accommodation (beds)	1:1	own observations and Tourist information	Own observations
D-3	Volume of accommodation (beds) per 1 resident	Number of beds (reported/number of residents)	own observations and TUIK	Own observations, GUS-BDL
D-4	Average duration of stay	Days	Own observations	Own observations

## 7.9. Indicadores Lozano-Oyola, Contreras & Blancas (2019)

Social sustainable tourism indicators selected: sign, weighting and consensus.  
Source: Own elaboration.

Indicator	I <sub>j</sub>	Sign	Final weight	Median	k
Provision of health facilities to the population	I <sub>S1</sub>	Positive	0.03063	4	1
Relative number of passenger transport vehicles	I <sub>S2</sub>	Positive	0.02978	4	1.5
Establishments for the service sector activities	I <sub>S3</sub>	Positive	0.02406	3	1.5
Security in the destination: evaluation of visitors	I <sub>S4</sub>	Positive	0.02876	4	1
Accidents with victims on urban roads: number per person	I <sub>S5</sub>	Negative	0.02584	4	1
Cultural heritage: number of protected sites	I <sub>S6</sub>	Positive	0.03913	4	1
Pressure on cultural heritage	I <sub>S7</sub>	Negative	0.03913	4	1
Festivities and customs preserved with tourist interest	I <sub>S8</sub>	Positive	0.03576	4	1
Percentage of resident foreign population	I <sub>S9</sub>	Negative	0.02984	4	1
Destination social carrying capacity: tourist per inhabitant	I <sub>S10</sub>	Negative	0.03456	5	1
Inter-annual variation of disposable income	I <sub>S11</sub>	Positive	0.01647	4	1
Population enrolled in non-compulsory levels: percentage	I <sub>S12</sub>	Positive	0.01703	3	1
Demographic dependency: general index	I <sub>S13</sub>	Negative	0.01732	4	1
Cadastral value of real estate per inhabitant	I <sub>S14</sub>	Negative	0.01731	3	1

Economic sustainable tourism indicators selected: sign, weighting and consensus.  
Source: Own elaboration.

Indicator	I <sub>j</sub>	Sign	Final weight	Median	k
Tourist demand: number of visitors	I <sub>E1</sub>	Positive	0.01771	4	2
Average stay per tourist	I <sub>E2</sub>	Positive	0.01894	4	1
Revenue from tourism	I <sub>E3</sub>	Positive	0.02063	5	1
Employment in the service sector: proportion of employees	I <sub>E4</sub>	Positive	0.01942	4	1
Total unemployment rate	I <sub>E5</sub>	Negative	0.01580	3	1
Level of satisfaction of tourism demand: global evaluation	I <sub>E6</sub>	Positive	0.02668	5	1
Perception of the quality-price ratio by the visitor	I <sub>E7</sub>	Positive	0.02284	4	1
Territorial planning plan that includes tourism: existence	I <sub>E8</sub>	Positive	0.01837	2	2
Official tourism accommodation places offered	I <sub>E9</sub>	Positive	0.00490	4	1
Vacancies offered in high quality tourism accommodation establishment: percentage	I <sub>E10</sub>	Positive	0.00527	4	2
Establishment of restaurant services: per capita number	I <sub>E11</sub>	Positive	0.00499	4	1
Tourist information offices: relative endowment	I <sub>E12</sub>	Positive	0.00549	4	1
Existence of a website for the destination	I <sub>E13</sub>	Positive	0.00549	4	1
Experiences offered: number of tourist attractions	I <sub>E14</sub>	Positive	0.00549	4	1
Seasonality of the tourist offer: accommodation establishments with activity throughout the year	I <sub>E15</sub>	Positive	0.01181	4	2
Seasonality of the tourist demand: ratio of low-season tourists to peak-season tourists	I <sub>E16</sub>	Positive	0.01333	4	1
Seasonality of tourism employment: ratio of low-season to peak-season	I <sub>E17</sub>	Positive	0.01387	5	1
Tourism employment: number of employees	I <sub>E18</sub>	Positive	0.03124	4	1
Percentage of employees in the tourism sector relative to total employment	I <sub>E19</sub>	Positive	0.03023	4	1
Occupancy rate for official tourism accommodation establishments: average level	I <sub>E20</sub>	Positive	0.01706	3	1



Environmental sustainable tourism indicators selected: sign, weighting and consensus.  
Source: Own elaboration.

Indicator	I <sub>j</sub>	Sign	Final weight	Median	k
Protected natural surface in the destination	I <sub>EN1</sub>	Positive	0.05013	2	1
Biodiversity: number of species	I <sub>EN2</sub>	Positive	0.04769	3	1
Final energy consumption attributable to tourism	I <sub>EN3</sub>	Negative	0.02508	4	1.5
Percentage of renewable energy consumption attributable to tourism	I <sub>EN4</sub>	Positive	0.02671	4	1
Water consumption attributed to tourism	I <sub>EN5</sub>	Negative	0.02395	2	0
Volume of reused water	I <sub>EN6</sub>	Positive	0.02471	4	1.5
Volume of wastewater receiving treatment	I <sub>EN7</sub>	Positive	0.02611	4	1
Volume of waste generated	I <sub>EN8</sub>	Negative	0.00910	4	1.5
Volume of recycled waste compared to total volume of waste	I <sub>EN9</sub>	Positive	0.00989	5	1
Provision of containers for paper-cardboard collection	I <sub>EN10</sub>	Positive	0.00989	5	1
Paper and cardboard collected: volume	I <sub>EN11</sub>	Positive	0.00989	5	1
Provision of containers for glass collection	I <sub>EN12</sub>	Positive	0.00989	5	1
Construction density per unit area	I <sub>EN13</sub>	Positive	0.01019	4	2
Total area of natural landscape	I <sub>EN14</sub>	Positive	0.01141	5	1
Unoccupied buildings	I <sub>EN15</sub>	Negative	0.01019	5	1

## 7.10. Indicadores Markovic, Peric & Mijatov (2016)

Type of indicator	Indicator	Interpretation
	Seasonal overcome character: % of visits in full season (three months)	< 40% green zone 40-50 % yellow zone > 50% red zone
Economic	The ratio of overnight stays and accommodation capacities	> 150 green zone 120-150 yellow zone < 120 red zone
	The coefficient of multiplication	Not defined yet
Tourist satisfaction	Repeated visits: % of repeated visits for five years' period	> 50% green zone 30-50 % yellow zone < 30% red zone
Cultural	The ratio of accommodation capacities and the number of local population	< 1.1:1 green zone 1.1-1.5:1 yellow zone > 1.6:1 red zone
	Tourism intensity: the ratio between the number of overnight stays (000) and local population (00)	< 1.1:1 green zone 1.1-1.5:1 yellow zone > 1.6:1 red zone

Social	The share of tourism in local net national product	Compare with the share of tourism in local employment
	% of tourists that are not coming in organization of travel agencies	> 70% green zone 50-70% yellow zone < 50% red zone
Indicators of the environment state	Land: % of land with allowed but still not realized building	< 10% green zone 10-20% yellow zone > 20% red zone
	Land use and occupation: % of destination building changes throughout the five years' period	Not defined yet
	Traffic: % of tourists who do not travel by their own car	> 20% green zone 10- 20% yellow zone <10% red zone

## 7.11. Indicadores Medrano Aranda & Lardiés-Bosque (2014)

TEMÁTICA 1. TENDENCIA DEL TURISMO	
I.1.	Presión humana: medir la densidad de población, incluyendo la presencia máxima de turistas.
I.2.	Población Turística Equivalente del municipio (PTE): a cuántas personas (que residiesen todo el año en el municipio) equivalen las pernoctaciones registradas en la Encuesta de Ocupación Hotelera del INE.
I.3.	Población Turística Equivalente del municipio en relación a la población residente.
I.4.	Volumen de turistas en la ciudad en distintos periodos de tiempo (de máxima y menor demanda)
I.5.	Relación visitantes/Población residente.
I.6.	Índice Espacial de Frecuentación Turística: densidad de turistas en espacios y fechas concretas.
I.7.	Tasa de Función Turística: porcentaje entre el número de camas turísticas disponibles y la población residente.
I.8.	Número de camas en hoteles y establecimientos similares por cada 1.000 habitantes.
I.9.	Número de pernoctaciones realizadas por los turistas en diferentes tipos de alojamiento.

TEMÁTICA 2. INFRAESTRUCTURAS TURÍSTICAS	
I.10.	Número de construcciones dedicadas al sector turístico que se encuentran en desuso tanto desde el sector turístico privado como público (palacio de congresos, alojamientos turísticos, edificios dedicados a actos turísticos, etc.).
TEMÁTICA 3. TRANSPORTE Y MOVILIDAD	
I.11.	Llegadas turísticas según el modo de transporte y según lugar de procedencia.
I.12.	Número y longitud de recorridos acondicionados para los peatones, los autobuses y las bicicletas.
I.13.	Densidad de vehículos en el núcleo urbano en diferentes fechas de distinta afluencia turística.
I.14.	Existencia de transporte público (número de autobuses y tranvías) entre estación de tren, de autobuses y del aeropuerto, y las zonas de mayor afluencia turística.
TEMÁTICA 4. RUIDO	
I.15.	Nivel de contaminación acústica: medición de los niveles de contaminación acústica diurna y nocturna debido al tráfico rodado para describir los niveles de presión, potencia o intensidad sonora en épocas de mayor afluencia turística en el municipio.



I.16.	Análisis de las fuentes emisoras de ruido debido al sector turístico en la época de mayor afluencia de turismo.
TEMÁTICA 5. AIRE	
I.17.	Estimaciones sobre las emisiones de CO <sub>2</sub> (aire acondicionado, calefacción, electricidad, etc.) con origen en las principales infraestructuras turísticas como oficinas de turismo, edificios culturales, museos o palacios de congresos. Los factores de emisión de CO <sub>2</sub> dentro de estas infraestructuras pueden ser por la utilización de gas natural, fuelóleo, gasóleo, GLP genérico, propano y butano o por la luz. Se aplicarían los factores de emisión derivados del informe del Inventario Nacional de Emisiones le Ministerio de Agricultura y Alimentación y Medio Ambiente (2012) a partir de la energía utilizada en las infraestructuras descritas.
I.18.	Emisiones de CO <sub>2</sub> /día por turista alojado en un establecimiento reglado. Aplicación de los factores de emisión derivados del informe del Inventario Nacional de Emisiones del Ministerio de Agricultura y Alimentación y Medio Ambiente (2012) para calcular las emisiones de CO <sub>2</sub> al día/ turistas en alojamiento reglado, a partir del consumo de gas natural, fuelóleo, gasóleo, GLP genérico, propano y butano o por la luz que se realiza en cada establecimiento.
TEMÁTICA 6. ENERGÍA	
I.19.	Cuantificar la cantidad media de consumo de gas natural y electricidad en los establecimientos de alojamiento y en los servicios públicos del sector turístico (museos, palacio de congresos, etc.) por turista y día.
TEMÁTICA 7. CONSUMO DE AGUA	
I.20.	Demanda hídrica de los turistas por día, en relación al uso del agua de la población residente.
TEMÁTICA 8. AGUAS RESIDUALES	
I.21.	Generación de aguas residuales por el turismo, a partir del volumen de turistas y del número de pernoctaciones totales al año.
TEMÁTICA 9. RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS	
I.22.	Generación total de residuos sólidos urbanos por parte de los turistas, utilizando el número de pernoctaciones totales al año.
I.23.	Cálculo de residuos domésticos municipales por turista en temporada alta.
I.24.	Generación de basuras en las principales zonas turísticas.
TEMÁTICA 10. USO DEL SUPERFICIE MUNICIPAL	
I.25.	Áreas cubiertas por zonas verdes y parques en el municipio.

TEMÁTICA 11. INFORMACIÓN/INSTRUMENTOS SOCIALES	
I.26.	Percepción de la población local sobre el papel del turismo en la promoción y recuperación de espacios naturales en la ciudad.
I.27.	Percepción de la población local sobre si el número de contenedores del municipio es suficiente para atender a la población local y los turistas (en temporada alta).
I.28.	Valoración de los turistas sobre la limpieza de calles y lugares públicos en distintos puntos de la ciudad.
I.39.	Percepción de la población local sobre si la congestión del tráfico en el municipio es ocasionada por el turismo.
I.30.	Valoración por parte los turistas de la congestión del tráfico en puntos concretos de la ciudad.
I.31.	Percepción de la población local sobre si el entorno del municipio ha empeorado con el desarrollo turístico.
I.32.	Valoración de los turistas de la accesibilidad a lugares de interés turístico.
I.33.	Satisfacción turística con la ciudad como destino turístico.
TEMÁTICA 12. DOCUMENTACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL MEDIOAMBIENTE MUNICIPAL	
I.34.	Diversificación del producto turístico.
I.35.	Capacidad de gestión de la autoridad local en turismo.
I.36.	Control de acceso a sitios de interés turístico.
I.37.	Incentivación a las empresas turísticas a que introduzcan procesos de mejora medioambientales.
I.38.	Educación medioambiental en el municipio.
I.39.	Número de indicadores de la Agenda 21 Local de Zaragoza que incluyan elementos de turismo sostenible.
TEMÁTICA 13. INSTRUMENTOS REGULATORIOS	
I.40.	Número de empresas turísticas que participan en programas ambientales reconocidos (Sistemas de Gestión Ambiental).



## 7.12. Indicadores Onder, Wober & Zekan (2017)

	Maximum	Minimum	Mean	Standard deviation
<b>Inputs</b>				
Bed capacities	152,618	4,114	28,060.26	34,821.31
Estimated number of attractions (natural + cultural)	9,155	20	562.56	1,860.40
<b>Outputs</b>				
Seasonality (total foreign and domestic bed-nights)	0.24	0.07	0.14	0.05
Density	15.16	1.84	6.42	3.88
Total foreign bed-nights	21,693,993	69,872	2,835,253.70	4,560,233.39
Average % change in total foreign bed-nights between 2009 and 2014	16.60	-4.29	4.71	4.27

### 7.13. Indicadores Paunovic (2016)

Research question	Source of data	Indicators	Belgrade	Novi Sad	Nis	ANOVA at 0.05 level
RQ 1	EU PROJECT 07SER01/23/11	Length of stay (in days)	5.95	7.03	7.32	Yes
RQ 2		Daily spending level (in EUR)	64.50	33.01	30.35	Yes
RQ 3		Age (in years)	33.27	29.31	36.47	Yes
RQ 4		Percentage of tourists that visit several times a year	31%	42.2%	33.4%	-
RQ 5		Percentage of first time visitors	17.5%	13%	4.8%	-
RQ 6		Satisfaction level (scale 1-6)	5.02	5.20	5.03	No
RQ 7		Percentage of tourists that arrived by car	26.9%	34.6%	64.7%	-
RQ 8		Percentage of tourists that arrived by train	17.1%	4%	1.4%	-
RQ 9		Peak month share in annual arrivals	11.14 %	13.72 %	13.81 %	-
RQ 10	Peak quarter share in annual arrivals	31.67 %	33.95 %	32.26 %	-	
RQ 11	Statistical office of the republic of Serbia	Ratio peak month to lowest month arrivals	2.46	3.29	3.09	-
RQ 12		Number of visitors per square kilometre	0.22	0.18	0.10	-
RQ 13		Ratio of tourist arrivals to local population	0.43	0.36	0.23	-
RQ 14		Ratio of tourist overnights to local population	0.90	0.74	0.36	-
RQ 15		Number of visitors per km of modern roads	231	326	152	-
RQ 16		Air pollution-Total number of days exceeding standards in a year	25.5	1	52	-
RQ 17		Percentage of waste water discharged through the sewage systems	81.03 %	80.42 %	76.22 %	-
RQ 18		Stat. office and Office for monuments preserv. of the Republic of Serbia	Number of immovable cultural assets of outstanding importance per 10 km <sup>2</sup>	0,34	0,4	1
RQ 19	Number of immovable cultural assets of very high importance per 10 km <sup>2</sup>		1,1	2	1	-

## 7.14. Indicadores Zhang & Zhang (2020)

Dimensions (weights)	Second-level indicators (weights)	Third-level indicators	References	Unit	Integrated weights	Weights Ranking	
Low-carbon tourism economy (A1) (0.2725)	Low-carbon tourism product supply (B1) (0.1697)	Proportion of green hotel (C1)	Zhang (2017)	%	0.0349	11	
		Proportion of green catering enterprise (C2)	Zhang (2017)	%	0.0121	25	
		Proportion of green building (C3)	CLEMF (2011)	%	0.0200	20	
		Low-carbon shopping (C4)	Expert interviews	% of simple packing and degradable packaging bag	0.0106	28	
		Proportion of Low-carbon transport (C5)	CLEMF (2011), Zhang (2017)	%	0.0632	4	
		Proportion of low-carbon tourism attractions (C6)	Expert interviews	%	0.0289	14	
		Low-carbon input (B2) (0.0633)	Ratio of investment in low-carbon (C7)	Cheng et al. (2013)	%	0.0426	10
			Low-carbon marketing (C8)	Expert interviews	% of network marketing expenditure	0.0207	18
		Tourism Development (B3) (0.0395)	Tourist growth rate (C9)	Expert interviews	% of tourist volume growth	0.0317	12
			Tourism congestion index (C10)	Expert interviews	Ratio of tourist volume to population	0.0078	30
Low-carbon tourism environment (A2) (0.6086)	Low-carbon environment (B4) (0.1929)	Tourism carbon intensity (C11)	Xu et al. (2011), Zhou et al. (2015), Zhang (2017)	Ton CO <sub>2</sub> /1000 USD tourism revenue	0.0620	5	
		Tourism carbon footprint (C12)	Expert interviews	Ton CO <sub>2</sub> /thousand visitor days	0.0448	7	
		Renewable energy usage (C13)	CLEMF (2011), Cheng et al. (2013), Chen and Zhu (2013), Zhou et al. (2015), Tan et al. (2017)	% of total renewable energy usage	0.0437	9	
		Tourism energy intensity (C14)	Guo et al. (2018), Chen and Zhu (2013)	10 <sup>3</sup> MJ/1000 USD tourism revenue	0.0243	17	
		Ratio of green space (C15)	CLEMF (2011), Cheng et al. (2013), Guo et al. (2018), Y. He et al. (2018), Yao et al. (2014)	%	0.0181	21	
		Ecological environment (B5) (0.3310)	Air pollution index (C16)	Zhou et al. (2015), CLEMF (2011), Zhang (2017)	percentage of total days with excellent <sup>1</sup> air quality per year	0.0781	2
			Surface water quality (C17)	Cheng et al. (2013), Zhou et al. (2015), Zhang (2017)	Percentage of total surface water meeting Chinese Grade III or above	0.0666	3
			Noise pollution level (C18)	Guo et al. (2018)	Ratio of average noise value meeting Chinese Level II	0.0150	22
			Trash management (C19)	Yao et al. (2014), Chang, and Dong (2016), Zhang (2017), Tan et al. (2017)	% of total trash	0.0280	15
		Sewage treatment (C20)		Zhou et al. (2015), Yao et al. (2014), Chang, and Dong (2016), Zhang (2017), Tan et al. (2017)	% of total sewage	0.0465	6
Monitoring system of ecological environment (C21)	Cheng et al. (2013), Gagliardi et al. (2007)		Percentage of working environmental monitoring stations per year	0.0968	1		
Low-carbon facilities (B6) (0.0847)	Public infrastructure construction for low-carbon (C22)		Luo et al. (2014), Zinatizadeh et al. (2017)	% of investment of GDP	0.0444	8	
	Water-saving technology adoption (C23)		Zhou et al. (2015), Zhang (2017)	% of recycled water use	0.0207	19	
Low-carbon guiding signs (C24)	Cheng et al. (2013)		% of signs coverage in destination	0.0077	31		
Usage of low-carbon materials (C25)	Cheng et al. (2013)		% of energy-saving and environmental-protecting materials	0.0119	26		
Low-carbon tourism society (A3) (0.1192)	Low-carbon idea (B7) (0.0662)	Education of low-carbon environment (C26)	Cheng et al. (2013), Zhang (2017)	0-100 scores	0.0272	16	
		Communication of low-carbon (C27)	CLEMF (2011)	0-100 scores	0.0144	23	
		Carbon literacy of residents (C28)	Cheng et al. (2013), Expert interviews	0-100 scores	0.0052	33	
		Carbon literacy of tourists (C29)	Cheng et al. (2013), Expert interviews	0-100 scores	0.0075	32	
		Carbon literacy of tourism enterprises (C30)	Cheng et al. (2013), Horng et al. (2013)	0-100 scores	0.0119	27	
		Low-carbon management (B8) (0.0530)	Low-carbon policy & legislation (C31)	Wang et al. (2015), Zhang (2017), Lo (2014), Liu and Qin (2016)	0-100 scores	0.0316	13
			Special plans for low-carbon tourism (C32)	CLEMF (2011), Cheng et al. (2013), Zhou et al. (2015), Zhang (2017)	0-100 scores	0.0131	24
				Tsai and Chang (2015)	0-100 scores	0.0083	29