


# CENTRO HISTÓRICO, TURISMO Y MOVILIDAD URBANA:

## ANÁLISIS CONCEPTUAL

### Saulo Ribeiro dos Santos


Universidade Federal do Maranhão.  
São Luis, Brasil.

 0000-0002-6596-0016

 saulo.ribeiro@ufma.br

### Conceição de Maria Belfort de Carvalho


Universidade Federal do Maranhão.  
São Luis, Brasil.

 0000-0002-6234-527X

 cbelfort@globo.com

### Kláutenys Dellene Guedes Cutrim

Universidade Federal do Maranhão.  
São Luis, Brasil.

 0000-0002-8668-4188

 klautenys.guedes@ufma.br

## RESUMEN

Este artículo parte de preguntas que buscan comprender la relación entre movilidad urbana, turismo y centros históricos desde los aspectos teóricos. La movilidad urbana y los centros históricos se han convertido en un desafío para los administradores públicos, ya que es un tema en boga en los países más diversos del mundo. Por lo tanto, el objetivo es comprender la relación entre el patrimonio histórico, el turismo y la movilidad urbana en los centros históricos, bajo un sesgo teórico contemporáneo. El aspecto metodológico se caracteriza por ser descriptivo, exploratorio y también bibliográfico con análisis cualitativo. Los resultados muestran que la relación entre el turismo, la movilidad urbana y los centros históricos es un desafío para los administradores, por lo tanto, adaptar el patrimonio a las nuevas demandas de la sociedad y la tecnología contemporánea en un esfuerzo colectivo para transformar el territorio histórico en accesible.

## PALABRAS CLAVE

centro histórico ▶ movilidad ▶ turismo.

### CENTRO HISTÓRICO, TURISMO Y MOVILIDAD URBANA: ANÁLISIS CONCEPTUAL

#### Autores:

Saulo Ribeiro dos Santos, Conceição de Maria Belfort de Carvalho y Kláutenys Dellene Guedes Cutrim

#### Recibido

8 de junio, 2020

#### Aprobado

28 de septiembre, 2020

#### DOI

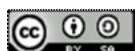
<https://doi.org/10.24215/27186717e008>

**Ayana** Revista de Investigación en Turismo  
I Año 1 | N° 02 Junio 2021 - Noviembre 2021

ISSN 2718- 6717

Entidad editora Instituto de Investigaciones en Turismo, Facultad de Ciencias Económicas (Universidad Nacional de La Plata)  
La Plata | Buenos Aires | Argentina

<http://revistas.unlp.edu.ar/ayana>



## HISTORIC CENTRE, TOURISM AND URBAN MOBILITY: CONCEPTUAL ANALYSIS

### ABSTRACT

This article seeks to understand the relationship between urban mobility, tourism and historic centres from a theoretical standpoint. Urban mobility and historic centres have become a challenge for public administration, as they are in vogue in the most diverse countries of the world. Therefore, this article aims to understand the relationship between historical heritage, tourism and urban mobility in historic centres by means of a contemporary theory. As regards methodology, this qualitative research is characterised as descriptive, exploratory and also bibliographic with a qualitative analysis. The results show that the relationship between tourism, urban mobility and historic centres represents a challenge for public administration and implies heritage adaptation to the new demands of current society and technology, in a collective effort to make the historic territory accessible.

### KEYWORDS

historic centre ▶ mobility ▶ tourism.

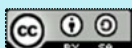
## CENTRO HISTÓRICO, TURISMO E MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE CONCEITUAL

### RESUMO

Este artigo parte de questionamentos que buscam compreender a relação entre mobilidade urbana, turismo e centros históricos a partir de aspectos teóricos. A temática mobilidade urbana e centros históricos tornou-se um desafio para gestores públicos, pois, é um assunto em voga nos mais diversos países do mundo. Portanto, objetiva-se compreender a relação entre patrimônio histórico, turismo e mobilidade urbana em centros históricos, sob um viés teórico contemporâneo. No aspecto metodológico caracteriza-se como descritiva e exploratória, e também bibliográfica com análise qualitativa. Os resultados apontam que a relação entre turismo, mobilidade urbana e centros históricos é um desafio para gestores, pois, adaptar o patrimônio às novas exigências da sociedade contemporânea e à tecnologia num esforço coletivo que transformem o território histórico em acessível.

### PALAVRAS CHAVE

centro histórico ▶ mobilidade ▶ turismo.



## Introducción

El patrimonio histórico es un producto de la sociedad que se heredó del pasado (Ramón Cardona et al., 2015) y que se crea en el presente, transmitiéndose a las generaciones futuras para que puedan comprender el proceso de identidad de un pueblo. Se entiende que este recurso es “frágil” y requiere la aplicación de políticas públicas (Marques y Marques, 2017), modelos, estrategias públicas o privadas enfocadas a la preservación y conservación del territorio patrimonial, respetando su diversidad, pluralidad, singularidad, pues una vez destruido no puede ser recuperado.

En la actualidad, el patrimonio histórico está vinculado a los desafíos de las ciudades contemporáneas, especialmente en lo que respecta a la movilidad urbana (Benedetti y Salizzi, 2011). Así, se ve la necesidad de promover políticas públicas centradas en estos temas para que se produzca no sólo una revalorización de este territorio, sino también su inclusión en el contexto actual de la ciudad. Las ciudades históricas de los países en desarrollo, como el caso de Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia, Chile, Uruguay, entre otros, son en su mayoría destinos turísticos visitados por turistas que buscan conocer la historia de la ciudad, a partir del patrimonio (Souza y Lapa, 2015), por lo que la movilidad urbana, el equipo urbano y el turismo deben ajustarse al contexto del área histórica para promover una experiencia positiva para el visitante. A partir de esta comprensión, el objetivo de este artículo es entender la relación entre el patrimonio histórico, el turismo y la movilidad urbana en los centros históricos, bajo una visión teórico-contemporánea.

La metodología se ha basado en un análisis profundo de la revisión exhaustiva de la literatura especializada, de la que extraemos nuestro marco teórico conceptual sobre casco histórico, turismo y movilidad urbana para referirnos a una mirada crítica de los temas.

Así, se pretende evaluar la relación entre centro histórico, turismo, movilidad y las prácticas existentes en la teoría, y sus implicaciones en destinos turísticos. O sea, se espera que esta investigación pueda servir de base para que gestores públicos consigan trabajar con informaciones sobre cuestiones contemporáneas de turismo, patrimonio histórico y movilidad.

## Casco histórico y turismo, una relación urbana

El patrimonio tiene una fuerte relación/integración con el turismo, principalmente porque se trata de una oferta turística, además de que existe una expansión del flujo turístico (internacional y nacional) que busca los sitios patrimoniales del mundo (Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba, 2016). En este caso, los bienes inscritos en la lista de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) desempeñan un papel destacado en la actividad turística, pues ayudan a las ciudades históricas a convertirse en una referencia en el mercado turístico (Imon, 2017).

O sea, los centros históricos se han convertido en lugares de recuperación y valorización cultural, mediante el avance de la actividad turística en los últimos veinte años, que ha transformado las dimensiones sociales, funcionales, paisajísticas, promoviendo, al mismo tiempo, la conservación y el uso turístico del patrimonio, materializando la eco-

nomía en el territorio turístico (Castro Fernández et al., 2016).

Aunque el turismo contribuye con la preservación y conservación de los destinos turísticos, también tiene efectos negativos al aumentar el flujo de turistas, lo que puede amenazar la calidad del paisaje y también desarrollar la gentrificación del lugar (Skoll y Korstanje, 2014). En este sentido, es necesario que los destinos históricos se guíen por un modelo de planificación y gestión adaptado a su capacidad de recepción (Troitiño Torralba y García Hernández, 2017).

Por otro lado, el turismo puede ser visto como un aliado en la conservación de los centros históricos y, por lo tanto, es un reto para los destinos hacer planes integrados, preparar el lugar de una manera cualitativa, convirtiéndolo literalmente en un destino patrimonial preservado y dinámico (Brito, 2007).

Si los gestores no tienen esta visión integrada, es prácticamente imposible implementar con éxito estrategias de conservación en los destinos históricos, de manera que puedan cumplir con las directrices de conservación y preservación (Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba, 2016). En este caso, el turismo, por su dimensionamiento en las ciudades históricas, tiene un papel relevante y destacado en el proceso de recuperación del patrimonio, así como en el dinamismo cultural y económico, y en las transformaciones urbanas, pues, como afirman Emmendoerfer et al. (2016),

*el turismo tiene en el territorio, en el paisaje, en el patrimonio natural y cultural sus principales materias primas, lo que en sí mismo, ya se refiere a más de un atractivo para el turismo, es decir, en más de un territorio para el turismo que se puede encontrar en las ciudades. (p. 78)*

O sea, los centros históricos se conceptualizan como espacios de cultura por excelencia, que concentran edificios de valor monumental y simbólico, y reúnen distintos espacios de formación social con funciones diferentes, desarrollados en varios aspectos claves de la vida social. Además, forman el patrimonio urbano, que es uno de los principales recursos de una ciudad (García Hernández et al., 2017).

En cuanto al turismo, se consideran los centros históricos atractivos debido a su potencial real de mercado (Lara et al., 2017) y también por los impactos positivos que la actividad trae, como, por ejemplo, la difusión, el acceso y el conocimiento de los elementos valorados como patrimonio, además de una mayor conciencia de las personas sobre la conservación del patrimonio.

El crecimiento del turismo a través del interés por el patrimonio está vinculado con un segmento del turismo cultural, que genera un atractivo y una capacidad de despertar interés para que los turistas se acerquen y conozcan las culturas y busquen consumir nuevos productos que sean diferentes de su ubicación o realidad (Adie y Hall, 2017).

Este segmento de turismo permite al turista acercarse y entrar en contacto, evaluando y disfrutando nuevas experiencias, aprendiendo sobre el pasado. De esta manera, el turismo aparece como un medio de promoción social del patrimonio, previniendo los impactos negativos. Adie y Hall (2017) aclaran que los turistas que buscan centros históricos se interesan por el patrimonio cultural y buscan “ver” y “descubrir” sobre la historia de la ciudad. Pues, como afirman Chabra et al. (2003), “la gente está nostálgica de los estilos de vida del pasado que quieren revivir al menos temporalmente con el turismo” (p. 34). En este caso, el turismo puede servir como una acción de protección de los edificios, pues estos pueden ser hoteles, restaurantes, museos, casa de cultura, tienda de artesanía, entre otros.

Hay casos, como, por ejemplo, los sitios históricos reconocidos internacionalmente como Patrimonio Mundial de la Humanidad por UNESCO, que ennoblecen el valor patrimonial así como amplían la motivación de los turistas para viajar a conocer y experimentar un objeto auténtico y único (Imon, 2017) que representa un período del pasado que predomina en el presente. Este sello favorece que el turismo se incremente en el centro histórico estimulando las oportunidades comerciales, basadas en su identidad cultural o no (el caso de la gentrificación), y puede atraer consumidores de todo el mundo en busca de este tipo de destino, además de estar deseosos de consumir estos lugares que son verdaderos museos (Skoll y Korstanje, 2014).

Con el crecimiento del flujo turístico, los centros históricos se caracterizan por la teatralidad, coloración, producción de medios de comunicación, musicalización y varias otras actividades, apoyadas por un sistema de mercado turístico que proporciona una experiencia lúdica, pedagógica y creativa, promoviendo la relación entre los visitantes (García Hernández et al., 2017). Es en este conjunto histórico donde se produce tanto la contemplación del bien patrimonial como su consumo a través de mecanismos teatrales que se convierten en *souvenir*. En el caso de las ciudades históricas y el turismo, García Hernández et al. (2017) afirman que:

*Las ciudades son el componente más importante del turismo cultural en Europa. La afluencia de visitantes tiende a concentrarse en los centros urbanos, que se superponen de manera desigual con los centros históricos. [...] Cualquiera que sea el propósito de su viaje, los turistas y excursionistas hacen un uso intensivo de los centros históricos, participando en una serie de actividades culturales durante sus visitas que se superponen con las ocupaciones tanto de los residentes locales como de los residentes del resto de la expansión urbana. (p. 1346)*

Pero para que el turismo se beneficie de esta relación, es esencial que el Estado tome decisiones políticas que promuevan el ennoblecimiento estético y paisajístico del centro histórico, especialmente en lo que respecta a preservación, vuelco, restauración y la recalificación, fomentando las prácticas de embellecimiento y empaquetado del pasado.

La actividad turística en el centro histórico tiene consecuencias económicas, ya que el capital financiero mueve la cadena de producción, atrayendo inversiones públicas y privadas que permitirán satisfacer una demanda turística motivada por el contacto con el patrimonio. Y también el factor de reconocimiento internacional de la UNESCO aumenta la posibilidad de traer más turistas, los cuales pueden gastar más (Lara et al., 2017). Por lo tanto, la actividad turística en los centros históricos también genera la acumulación de recursos económicos que pueden utilizarse como una forma de protección del patrimonio histórico (Souza y Lapa, 2015).

Castro y Tavares (2016) afirman que las políticas de patrimonio están directamente vinculadas al proceso de turismo y a la promoción turística, porque las estrategias públicas transforman el centro histórico en una "atracción turística". Por lo tanto, los sitios históricos terminan provocando un flujo turístico cultural, ya que el patrimonio cuando tiene el sello de la UNESCO, por ejemplo, se convierte en un emblema del patrimonio mundial y se constituye en una atracción.

Por esto, a lo largo de los años se ha producido un proceso de cambio en las formas y funciones de las ciudades

históricas como resultado del avance de la actividad turística (García Hernández et al., 2017), que se llama “ciudad turística histórica”, porque es la parte donde se produce el movimiento de turistas en el centro histórico. Se han examinado los estudios sobre planificación urbana y gestión de los sitios históricos en lo que respecta a la atención especial que se presta a los sitios del patrimonio cultural mundial, ya que el turismo es recurrente, y los efectos negativos en esos sitios son preocupantes. Sin embargo, el impacto positivo se considera un hecho de la regeneración urbana, tanto en los aspectos urbanos/físicos como socioeconómicos. Y uno de los factores más importantes que contribuyen al buen desarrollo de la actividad turística en los centros históricos y que debería planificarse con responsabilidad es la movilidad urbana.

## Casco histórico y movilidad urbana: una relación necesaria

Los centros históricos son territorios de la ciudad que conforman un espacio vital en constante transformación y que mantienen parte de la identidad del lugar marcada por el tiempo que está presente en los edificios, monumentos, calles, que expresan valores históricos y estéticos.

Actualmente, las ciudades se han expandido más allá del centro con el aumento de la población y también debido a la búsqueda de nuevos espacios (Ashworth y Page, 2011). En este proceso de expansión, surgen desafíos para que la integración de la ciudad con el centro y viceversa sea armónica, permitiendo la circulación de las personas. Por lo tanto, es necesario un planeamiento urbano que priorice la movilidad urbana y proporcione un buen flujo de personas y turistas en las calles, carreteras, avenidas, así como la provisión de transporte de calidad, señalización eficiente, términos de tráfico y circulación de personas. O sea, un planeamiento que permita el desplazamiento de la sociedad de manera efectiva teniendo en cuenta aspectos del patrimonio histórico (Kunz y Tosta, 2016). Pensando en los centros históricos, una buena señalización puede proporcionar al turista la capacidad de identificar monumentos, museos, casas de cultura, lo que le dará una movilidad adecuada.

Por otro lado, existe un desafío por parte de los gestores públicos que se refiere a ordenar el tráfico de los centros históricos, principalmente, por su valor histórico, arquitectónico y estético reconocido, y que son en su mayoría destinos turísticos (Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba, 2016), lo que genera un aumento de la circulación de personas y el uso del transporte público en la localidad. Tunes (2010) señala que en los centros históricos el automóvil ha venido dominando el paisaje, generando problemas urbanos como la congestión, la contaminación atmosférica, acústica y visual, además de la degradación del patrimonio urbano. Troitiño Vinuesa y Troitiño Torralba (2016) señalan que el peatón se ve obligado a vivir con la inseguridad vial y a competir con los coches por el espacio.

Esta realidad señalada por el autor refleja la realidad de algunas ciudades históricas, como, por ejemplo, de Brasil, que tienen sus centros históricos como territorios turísticos y que sufren una degradación patrimonial debido a la ausencia o deficiencia de políticas públicas dirigidas a la movilidad urbana.

Además, los centros históricos son espacios que concentran grandes áreas comerciales, servicios públicos, y la movilidad es uno de los responsables de la pérdida de la calidad de vida (Skoll y Korstanje, 2014), que causan pro-

blemas como contaminación visual y acústica, pérdida de la función residencial, congestión, falta de aparcamiento, ineficiencia del servicio de transporte, degradación del patrimonio histórico, entre otros.

Por tratarse de territorios frágiles, “se necesita una planificación adecuada que garantice la conservación del lugar, con políticas de desarrollo económico y social y una planificación urbana y regional capaz de sostener la calidad de estos lugares” (Zanirato, 2008, p. 4).

Esta cuestión de la movilidad urbana en los centros históricos es un problema (Kunz y Tosta, 2016), especialmente después de la Segunda Guerra Mundial, mediante la consolidación del transporte privado como resultado del público y de los desplazamientos a pie. Pues a partir de este período, las ciudades occidentales han experimentado un aumento de la motorización privada y el automóvil ha ocupado las calles y las políticas de planificación urbana han comenzado a hacer una valorización en torno al automóvil, marginando otros medios de transporte, incluido el paseo a pie. Así, las ciudades históricas que en su trazado vial no eran apropiadas para el automóvil sufrieron intervenciones para facilitar el desplazamiento a su núcleo central, generando así problemas de conservación de los edificios.

Desde entonces, el órgano internacional de preservación (UNESCO) ha recomendado la necesidad de adoptar medidas para reducir y prevenir los problemas causados por los automóviles o cualquier medio de transporte en los centros históricos (Benedetti y Salizzi, 2011). Es necesario que se presenten directrices para que los estados miembros adopten medidas que estimulen y ayuden a los administradores públicos a encontrar formas de resolver los problemas de la movilidad urbana, como, por ejemplo, “redes de transporte que faciliten la circulación de los peatones, el acceso a los servicios y el transporte público” (Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional [IPHAN], 2004, p. 217).

La adopción de medidas como estas contribuye a una mejor gestión del flujo de personas y automóviles en los centros históricos, y es un reto importante para la mayoría de las ciudades, pues la movilidad urbana existe para satisfacer las necesidades de locomoción de las personas. Dicho reto debe estar vinculado a las políticas de los desafíos del crecimiento urbano acelerado (Andrade y Galvão, 2016).

Se trae un ejemplo de la relación entre centro histórico y movilidad de Valdenebro de la Cerda (2018) que destaca algunos elementos como fundamentales en aspecto de la movilidad urbana y que contribuyen a una experiencia turística positiva como la presencia de carril de bicicleta; sistema de préstamo de bicicletas públicas y/o privadas; limitación de circulación del transporte público y de los automóviles; zona exclusiva para el uso de peatones; utilización de elementos tecnológicos para controlar el tráfico de automóviles; señalización horizontal y vertical; instalación de ascensor; reducción del límite de velocidad para los automóviles; calles niveladas con la acera; aparcamiento para automóviles pequeños y grandes; aparcamiento exclusivo para personas con movilidad reducida; estación de ferrocarril; pendientes y escaleras con un modelo de acera única; centro de recepción de turistas; zona destinada a la carga y descarga.

Estas opciones son fundamentales para una integración entre movilidad, centro histórico y turismo, pues los turistas cuando llegan al destino turístico utilizan las opciones de logística y, por lo tanto, en los centros históricos deben tener condiciones de ofertar una estructura adecuada de acuerdo con las características arquitectónicas, así como adaptadas al contexto contemporáneo. O sea, es necesario tener en cuenta la configuración física de la ciudad, prin-

principalmente en lo que respecta a la dirección de las acciones de movilidad urbana en los centros históricos. Además, Santos (2018) afirma que los centros históricos son territorios turísticos y deben tener elementos diferenciadores que puedan promover la accesibilidad, así como el desplazamiento entre los atractivos.

Zanirato (2008) identifica que algunos destinos históricos tienen una topografía compleja con calles estrechas y sinuosas, y que es necesario desarrollar planes de movilidad urbana, respetando las trayectorias urbanas del período, pero, también, teniendo en cuenta la circulación de personas/turistas en el centro histórico. Menciona que hay calles que no tienen espacio para el estacionamiento de vehículos, así como edificios que no están equipados con un garaje, y, por lo tanto, se deben encontrar soluciones para tales situaciones. Se comprende que la protección del patrimonio debe ser una prioridad de las políticas públicas, así como la movilidad urbana en centros históricos.

Además, Valdenebro de la Cerda (2018) cita medidas que deberían adoptar los gestores de los destinos turísticos para mejorar la movilidad. Entre estas medidas se encuentran los planes de movilidad urbana que tienen como objetivo controlar, medir, organizar y regular el tráfico en el casco histórico como, por ejemplo, el caso de todas las ciudades españolas de más de 15.000 habitantes que cuentan con el llamado “Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)”, en el que ya están listos 256, 39 están en preparación y 236 no lo están. Se cree que esta situación en España puede ser utilizada por otros países como una forma de equilibrar el turismo, el patrimonio y la movilidad urbana.

Estos planes ayudan a los gestores de las ciudades a organizar el espacio público haciéndolo más seguro, cómodo y accesible a todos. La adopción de esas medidas es necesaria para mitigar o reducir al mínimo los efectos negativos, especialmente en los centros históricos. Valdenebro de la Cerda (2018) destaca algunos aspectos como fundamentales en los planes de movilidad urbana:

1. Limitación de la circulación de los vehículos y creación de aparcamientos (preferentemente subterráneos), fomentando la marcha a pie.
2. Mejora y alternativas de transporte público o privado.
3. Promoción de la movilidad a pie y en bicicleta.
4. Movilidad en lugares altamente atractivos como una forma de controlar el flujo de turistas para minimizar los impactos que puede generar la actividad turística.
5. Regulación de la carga, descarga y distribución de mercancías.
6. Movilidad vertical.

Con la evolución urbana es notorio que en el pasado las ciudades tenían calles estrechas, callejones y en esos espacios se desarrollaban actividades comerciales y residenciales, pero, con el desarrollo y el progreso provocado por varios factores externos como la Revolución Industrial y la Segunda Guerra Mundial, el acortamiento de las distancias fue promovido por nuevas tecnologías ampliando la comunicación entre las personas. Y en cierto modo, esto promueve la mejora de la calidad de vida de los residentes (Andrade y Galvão, 2016).

Con la evolución tecnológica, los centros urbanos, especialmente en las zonas históricas, tienen dificultades de coexistencia entre el vehículo y el peatón, lo que revela la necesidad de desarrollar una movilidad urbana sostenible.



Así, se ve como un reto para los gestores públicos considerando que el tratamiento de este territorio se diferencia de otros lugares debido a su fragilidad patrimonial (García Fernández et al., 2017).

Kunz y Tosta (2016) señalan varios impactos generados por la movilidad urbana en los centros históricos como el alto volumen de tráfico, el conflicto entre peatones y vehículos, la dificultad de los peatones para caminar y circular por las aceras, congestión, impacto paisajístico, ambiental y sonoro, la desfiguración de los edificios para dotarlos de otros fines, como, por ejemplo, el estacionamiento.

En cuanto a las políticas públicas para orientar a los gestores a dirigir acciones adecuadas para la mejora de la calidad urbana, se puede utilizar el ejemplo del Estatuto de las Ciudades Brasileñas, que es una política urbana de orientación en los tres niveles (federal, estatal y municipal) y que reafirma la importancia del Plan Director como instrumento de orientación para un desarrollo urbano adecuado y cualitativo del territorio. En este documento la movilidad urbana es una prioridad, ya que está relacionada con el desplazamiento de personas, teniendo en cuenta los siguientes aspectos: reducir el número de viajes motorizados, replantear el diseño urbano, replantear la circulación de vehículos, desarrollar medios de transporte no motorizados, reconocer la importancia del desplazamiento de los peatones, proporcionar movilidad a las personas con discapacidades y restringir la movilidad a los medios de transporte y la locomoción, y dar prioridad al transporte público (Tunes, 2010).

Otro ejemplo importante que puede ayudar es un documento que UNESCO publicó en 1976, en el que se reconocían los conflictos entre las zonas históricas y los vehículos de motor, y se indicaba a los estados miembros la adopción de medidas para fomentar y estimular el tráfico peatonal, el uso del transporte público y la creación de aparcamientos en zonas fuera del centro histórico, pero que están interconectadas con él. O sea, estos documentos son importantes para que las ciudades históricas tengan la posibilidad de una movilidad sostenible y, principalmente, de acuerdo con sus características arquitectónicas.

Otro importante documento fue la Carta de Machu Picchu (1977) que ratificó la importancia de las ciudades históricas en maximizar el uso del transporte público en el perímetro histórico, lo que fue reiterado por la Carta de Washington en 1986. En ambos documentos, se orientaba a los estados miembros a promover y fomentar la limitación de la circulación de vehículos en los centros históricos para preservar y conservar el patrimonio histórico. Tunes (2010) añade que el problema no es sólo de los vehículos, sino que se debe proponer un cambio en la elaboración y ejecución de los planes de movilidad urbana con el propósito de atender el funcionamiento real de una ciudad, siendo la movilidad urbana una estrategia que promueva beneficios urbanos, turísticos, económicos y sociales a los residentes y turistas.

Se comprende que los centros históricos deben ser lugares de vida, no sólo recuperados, preservados y conservados, sino que es fundamental dotarlos de una función residencial, de un comercio tradicional ajustado a la vida actual y de un equipamiento que satisfaga las necesidades de los residentes y los turistas (Santos, 2018).

Souza y Lapa (2015) complementan esto aclarando que el turismo es una actividad importante para las ciudades históricas, por lo que se deben fomentar las políticas de movilidad para facilitar el flujo de personas en la zona. Las medidas que se pueden adoptar en los centros históricos son las siguientes: eliminación del tráfico indeseado mediante el control del uso intensivo del automóvil; fomento de medios de transporte que colaboren con la calidad ambiental;

priorización de peatones, incentivo a ciclistas y el transporte público; eliminación de la imagen dominante de los vehículos estacionados en las calles; proyección adecuada del mobiliario urbano según su ubicación; mejora de las condiciones físicas de las aceras; reducción del número y la importancia de los accidentes de tráfico; reducción de la preponderancia del automóvil recuperando el espacio de la calle, entendido como punto de encuentro e intercambio social; reducción del impacto ambiental (contaminación acústica y atmosférica).

Los centros históricos utilizados como zonas turísticas pueden tener barreras físicas que dificultan el desplazamiento de los turistas: aceras estrechas, falta o error en la pendiente de las rampas de accesibilidad, desnivel de las aceras o pendiente transversal empinada, falta de mantenimiento de las aceras o uso de material inapropiado, ubicación incorrecta de las señales de tráfico y del mobiliario urbano, diseño inapropiado del mobiliario urbano, vegetación inadecuada, comerciantes informales instalados en áreas públicas, bienes expuestos en áreas fuera de los establecimientos comerciales, entre otros.

Por lo mencionado anteriormente, es necesario adoptar el concepto de diseño universal que consiste en la eliminación de las barreras para servir a todas las personas, incluidas las de movilidad limitada, sin necesidad de adaptaciones especiales. Pero para encontrar soluciones inteligentes para hacer frente a los desafíos del crecimiento urbano, es fundamental la participación efectiva de la sociedad en la construcción de una ciudad más accesible, como señalan los estudios de Santos (2018), pues los efectos de la ausencia de una movilidad eficiente en una ciudad pueden causar varios problemas como “el aumento del tiempo de desplazamiento de la casa al trabajo, factor que genera pérdidas para las empresas debido a una posible reducción del rendimiento de los empleados, ya sea por retrasos o cansancio” (Costa, 2014, p.74).

Los países desarrollados tratan de dar prioridad al uso del transporte público masivo, porque es más eficiente debido a la calidad, además de ser una alternativa al transporte individual (Valdenebro de la Cerda, 2018). Por otro lado, en los países en desarrollo, el uso del automóvil está más presente, debido tanto a la ineficiencia del transporte público como al hecho de que es un símbolo de estatus social y cultural, y acaba generando problemas de movilidad como la congestión, lo que puede llevar a una disminución de la calidad de vida de los ciudadanos. Andrade y Galvão (2016) afirman que “es necesaria una nueva planificación urbana centrada en la movilidad. Para ello, hay que entender las necesidades de cada ciudad y, además, hay que contar con la población en este proceso” (p. 5). Gehring (2016) destaca que en los sitios históricos hay problemas de tráfico de vehículos y que es necesario trabajar la accesibilidad en estos territorios. También indica las calles peatonales como garantía de seguridad, así como la recaudación de tarifas para la circulación de coches.

Varios problemas están relacionados con la movilidad urbana en los centros históricos como, por ejemplo, el posicionamiento central en la totalidad de la ciudad, las características del trazado urbano que se diferencia del resto de la ciudad (por ser más estrecho y sinuoso), y la alta concentración de actividades y servicios. Por esta razón, es esencial repensar la dinámica de la movilidad urbana de los centros históricos para combinar principalmente este aspecto con la preservación de estos territorios y con la actividad turística. El control de la movilidad tiene que ser una decisión política para la conservación del patrimonio histórico, así como una apuesta por la calidad de vida de las generaciones actuales y futuras, y también con la experiencia turística.

Los centros históricos, por ser lugares turísticos, deben estar anclados a la existencia de una infraestructura adecuada que se entiende como indispensable para el desarrollo del turismo en cualquier territorio, como afirma Gehring (2016):

*Los centros históricos son lugares de disfrute del patrimonio, por lo que la movilidad y la accesibilidad urbanas deben estar orientadas a las personas, y deben valorar el espacio urbano como lugar de encuentro, de circulación, de cruce de diferencias. [...] deben ser espacios en que sea posible conocer, disfrutar y gozar del patrimonio cultural. [...] deben proporcionar un desplazamiento fácil y seguro para todos los usuarios, además, de permitirles permanecer para su disfrute. Los centros históricos deben permitir el disfrute del espacio público y del patrimonio, garantizando el derecho constitucional a la ciudad y a la cultura. (p. 2)*

O sea, la existencia de esas condiciones permitirá que el visitante se desplace, interactúe y amplíe las repercusiones económicas, culturales y sociales, teniendo una experiencia turística positiva durante su tiempo de estadía en el destino turístico histórico.

## Conclusiones

El objetivo de este trabajo fue entender cómo se da la relación entre el patrimonio histórico, el turismo y la movilidad urbana en los centros históricos de acuerdo con una concepción teórico-contemporánea.

Durante las discusiones, fue posible darse cuenta de que esta relación enfrenta algunos desafíos. Para resolverlos, es necesaria una buena planificación que promueva el equilibrio entre la preservación del patrimonio construido y la circulación de vehículos en los espacios que deben ser preservados.

El turismo es un factor importante de contribución al desarrollo económico de una ciudad, así como a la preservación del patrimonio, siempre que existan políticas de planificación turística. Se concluye que la relación turismo, centro histórico y movilidad urbana es actual y necesaria, pues turismo es desplazamiento, y los turistas cuando llegan al destino turístico utilizan el transporte urbano para conocer los atractivos turísticos, como el caso de los centros históricos.

Por esto, la discusión de estas cuestiones es fundamental para que se tenga un centro histórico no solamente preservado, sino también con una oferta de infraestructura de movilidad urbana para los residentes y turistas. Se ve necesario hacer más investigaciones sobre la temática, pero utilizando ejemplos de ciudades históricas.

## Agradecimiento

Nosotros dedicamos este estudio al profesor Dr. José Manoel Gonçalves Gândara de la Universidade Federal do Paraná (Brasil).

## Referencias

Adie, B. A. y Hall, M. (2017). Who visits World Heritage? A comparative analysis of three cultural sites. *Journal of Heritage Tourism*, 12(1), 67-80.

Andrade, J. N. y Galvão, D. C. (2016). O conceito de smart cities aliado à mobilidade urbana. *Hum@Næ*, 10(1), 2-19.

Ashworth, G. J. y Page, S. (2011). Urban tourism research: recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32(1), 1-15.

Benedetti, A. y Salizzi, E. (2011). Llegar, pasar, regresar a la frontera: aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 148-179. <https://doi.org/10.34096/rtt.i4.261>

Brito, M. (2007). *Las ciudades históricas como destinos patrimoniales: potencialidades y requisitos*. Fundació Càtedra Iberoamericana.

*Carta de Machu Picchu*. (1977). <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Machu%20Picchu%201977.pdf>

*Carta de Washington*. (1986). <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201986.pdf>

Castro, C. A. T. y Tavares, M. G. da C. (2016). Processos de turistificação do espaço do patrimônio cultural: um estudo no Centro Histórico de Belém-PA. *Turismo: estudos e práticas*, 5(1).

Castro Fernandez, B. M., Lois Gonzalez, R.C. y Lopez, L. (2016). Historic city, tourism performance and development: the balance of social behaviours in the city of Santiago de Compostela (Spain). *Tourism and Hospitality Research*, 16(3), 282-293.

Chabra, D., Healy, R. y Sills, E. (2003). Staged authenticity and heritage tourism. *Annals of Tourism Research*, 30(3), 702-719.

Costa, C. A. (2014). *Cidades inteligentes e big data*. FGV Projetos.

Emmendoerfer, M. L., Mendes, J. C., Araújo, J. F. F. E. y Mata, G. M. F. (2016). Centro histórico como território turístico criativo: um estudo em um destino turístico internacional no Brasil. *Revista Iberoamericana de Turismo*, 6(1), 73-93.

García Hernández, M., De la Calle-Vaquero, M. y Yubero, C. (2017). Cultural heritage and urban tourism: historic city centres under pressure. *Sustainability*, 9(1346), 1-19.

Gehring, A. B. (2016). *Acessibilidade e mobilidade no sítio histórico de Olinda: desafios contemporâneos* [Ponencia]. 1º Congresso Internacional de Ergonomia Aplicada, Recife – Pernambuco, Brasil. <http://pdf.blucher.com.br.s3-east-1.amazonaws.com/engineeringproceedings/conaerg2016/7068.pdf>

Imon, S. S. (2017). Cultural heritage management under tourism pressure. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 9(3), 335-348.

Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (2004). *Cartas Patrimoniais*.

Kunz, J. G. y Tosta, E. (2016). Turismo e mobilidade: um diagnóstico da acessibilidade geográfica à fronteira Chuí-Rio Grande do Sul/RS, Brasil/Chuy, Uruguai. *Turismo e Sociedade*, 9(3).

Lara, E. L., Tribak, A., Baali, H. y El Bezzari, L. (2017). Tourism, heritage territorial and development in the northeastern Middle Atlas (Morocco). *Cuadernos de Turismo*, (40), 689-692.

Marques, G. N. R. M. y Marques, J. M. (2017). Patrimônio histórico cultural vinícola no Entre Douro e Minho, Portugal, como recurso turístico. *Rosa dos Ventos*, 9(1), 107-119.

Ramón Cardona, J., Azpelicueta Criado, M. Del C. y Serra Cantallops, A. (2015). Propuesta de componentes generales de las actitudes de los residentes: sociedad tradicional, desarrollo del turismo y evolución de las actitudes. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 9(2), 240-257.

Dos Santos, S. R. (2018). *Mobilidade urbana em centros históricos de cidades patrimônio cultural da humanidade no Brasil e Espanha, sob o viés de destino turístico inteligente* [Tesis de Doctorado no publicada]. Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Curitiba.

Skoll, G. R. y Korstanje, M. (2014). Urban heritage, gentrification, and tourism in Riverwest and El Abasto. *Journal of Heritage Tourism*, 7(2), 1-6.

Souza, L. H. y Lapa, T. A. (2015). O processo de revitalização e atividade turística no Bairro do Recife (Recife Pernambuco, Brasil): interposições ao desenvolvimento humano no contexto das teorias das cidades sustentáveis e da conservação integrada. *Turismo e Sociedade*, 8(1), 124-144.

Troitiño Torralba, L. y García Hernández, M. (2017). El perfil del Smart tourist en Ávila. En J. F. Vera-Rebollo, J. A. Ivars-Baidal y M. A. Celdrán Bernabeu, Marco A. (Eds.). *Actas del Seminario Internacional Destinos Turísticos Inteligentes: nuevos horizontes en la investigación y gestión del turismo* (pp. 371-406). Publicacions de la Universitat d'Alacant.

Troitiño Vinuesa, M. A. y Troitiño Torralba, L. (2016). Heritage and tourism: a theorist-conceptual reflection and an integrated methodological proposal applied to the town of Carmona (Seville) [Patrimonio y turismo: reflexión teórico-conceptual y una propuesta metodológica integradora aplicada al municipio de Carmona (Sevilla, España)]. *Scripta Nova*, 20(543).

Tunes, D. de A. (2010). *Avaliando o grau de mobilidade em centros históricos segundo a percepção do pedestre: o caso da área central de Pelotas/RS* [Ponencia]. 1º Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (Enanparq), Rio de Janeiro, Brasil. <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/165/165-704-1-SP.pdf>

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (1976). *Recomendación relativa a la Salvaguardia de los Conjuntos Históricos o Tradicionales y su Función en la Vida Contemporánea*. [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=13133&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13133&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

Valdenebro de la Cerda, A. (2018). *Libro blanco sobre movilidad en los conjuntos históricos en las ciudades patrimonio de la humanidad*. Grupo Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España.

Zanirato, S. H. (2008). A mobilidade nas cidades históricas e a proteção do patrimônio cultural. *Revista Eletrônica de Turismo Cultural*, 2(2), 1-16.