

Planificación territorial del turismo y accesibilidad: una aproximación desde la visualización e identificación cartográfica con SIG

A. Fernández-Arroyo López-Manzanares, H. S. Martínez Sánchez-Mateos

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha. Av. Camilo José Cela s/n, 13.071 Ciudad Real.

Alfonso.FernandezArroyo@alu.uclm.es, HectorS.Martinez@uclm.es

RESUMEN: El binomio transporte-turismo ha sido, y sigue siendo, decisivo para la consolidación de España como una de las áreas turísticas más demandadas del planeta. En esta nueva etapa el territorio acoge el papel de atractivo en su conjunto y originalidad, en lo que se ha denominado turismo con *visión territorial*. Un turismo con el que los entornos rurales, ajenos a influencias metropolitanas, adquieren especial predilección. La fragmentación de los periodos vacacionales y, a su vez, su compresión temporal, ocasionan que la variable geográfica aparezca estrechamente relacionada con la emisión de flujos turísticos desde el medio urbano al rural. En la actualidad, la dificultad de desarrollo turístico no recae en la retórica temporal de la falta de infraestructuras y medios, sino en una falta de valoración y en el desinterés por activar recursos desaprovechados o infrautilizados. Esta comunicación pretende conectar los flujos turísticos de interior en Castilla-La Mancha mediante un análisis espacial y cartográfico, descubriendo las áreas de mercado potenciales en relación a umbrales de conexión y los diferentes ámbitos de influencia de los recursos en la región. El objeto es demostrar cómo la técnica cartográfica, unido al estudio de la accesibilidad territorial, puede arrojar resultados muy útiles para la planificación territorial del turismo, aportando materiales que ayudan a la comprensión del fenómeno, la identificación de áreas de influencia y mejorando la comunicabilidad de los resultados.

Palabras-clave: ordenación turística, accesibilidad, mercados turísticos, cartografía.

1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

La Geografía del Turismo acoge planteamientos de diversas subdisciplinas para afirmar que la selección de un centro desde el que organizar la estancia en el destino es “resultado de las decisiones racionales que toman los consumidores con el fin de sacar la mayor rentabilidad a la inversión realizada durante el viaje turístico” (Vera, 2011: 52). La distancia entre nodos emisores y receptores actúa como factor diferenciador intrínseco del espacio turístico, mientras la accesibilidad y la movilidad adquieren un papel esencial en la valoración y selección del destino. Por ello, la percepción de las distancias-tiempo debe ser objeto de planificación en la búsqueda de posicionamiento del destino, conforme a la localización de los nodos, trazados de carreteras e infraestructuras, servicios de transporte y velocidades de circulación.

1.1. Propuesta metodológica para el estudio de caso: Castilla-La Mancha

El modelo que proponemos tiene la finalidad de combinar la capacidad turística de los territorios con su potencial de acceso. Para ello, precisamos de un doble análisis: por un lado, identificar la proximidad a las áreas de mercado potenciales y, por otro, conocer la capacidad de acogida de los alojamientos turísticos del destino.

Para comprobar la accesibilidad de mercado, es decir, la proximidad de los recursos turísticos a los centros de población emisores de la demanda nacional, calculamos el tiempo mínimo entre el origen de los flujos y lugares de acceso a la oferta, considerando la población de los focos emisores un factor de ponderación. Así, el procedimiento matemático, donde C_{ij} es la fricción de la distancia-tiempo mínima entre vértices i y j ; y P_j es la población del lugar de origen, se representa según:

$$AP_{ext} = \frac{\sum_{j=1}^n P_j}{\sum_{j=1}^n (P_j / C_{ij})} \quad (1)$$

Para el análisis de la capacidad de acogida turística, representada por el número de plazas o camas disponibles en cada municipio, se necesita un proceso de normalización con el que se eviten distorsiones generadas por el uso directo de los datos obtenidos. De este modo, la variable tipificada (centrada y reducida), con una medida de 0 y una desviación estándar de 1, desestima la dispersión de la variable discreta original en su conjunto, obteniendo una medida de la dispersión de cada individuo que nos permite establecer comparaciones entre las posiciones de cada individuo dentro de la muestra (Martínez Sánchez-Mateos, 2010: 106). Esta estandarización de valores mediante el índice Z se obtiene con la siguiente fórmula, en la que y_i será el valor de la variable para i , \bar{y} la media aritmética de la muestra y σ_n la desviación típica o estándar de la muestra, según:

$$Z_i = \frac{y_i - \bar{y}}{\sigma_n} \quad (2)$$

La potencialidad turística en destino dependerá no obstante de otro tipo de variables cuantitativas y cualitativas que, debido a las limitaciones del presente trabajo, preferimos obviar dando preferencia a la objetividad del estudio ante la inexistencia de un modo unívoco de dar un peso relativo a cada uno de los aspectos determinantes en la competitividad turística de un lugar o territorio.

1.2. El uso de S.I.G. como herramienta de análisis territorial del turismo

Previamente y de forma operativa se ha de articular el análisis a través de matrices de distancias topológicas, resultado de la suma de la relación distancia y velocidad de flujos para cada uno de los arcos de conexión entre vértices. Para obtener la base de datos de las distancias hemos hecho uso del software de información geográfica de *ArcGis*, para lo que contamos con una licencia de aplicación *ArcEditor* de la empresa ESRI, disponible para el Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Castilla-La Mancha.

De acuerdo al intercambio e intensificación de flujos turísticos entre el medio urbano y rural, la demanda potencial se vincula, esencialmente, con la población residente en ciudades y núcleos urbanos españoles. Denominando urbano a todo núcleo de población de más de 10.000 habitantes, en nuestro análisis tomamos como muestra 550 ciudades y aglomeraciones urbanas que concentran el 64% de la población española, según el *Censo de Población y Vivienda de 2011*. Quedan al margen los municipios no peninsulares y los localizados en Castilla-La Mancha.

La identificación de los potenciales atractivos turísticos del territorio parte de la georreferenciación de recursos de carácter natural y cultural que, desde su valoración administrativa, como trasciende de su catalogación e inventariado, disponen o deben disponer de una protección y gestión compatible con su uso y disfrute. En este sentido, se pueden considerar parte del sistema turístico regional los espacios naturales protegidos bajo la figura de Parque Nacional y Parque Natural, como más representativos de un ecoturismo en equilibrio con la conservación de hábitats naturales, así como los tres enclaves de la región declarados Patrimonio de la Humanidad¹ y los Bienes Inmuebles de Interés Cultural de carácter más territorial: Conjuntos Histórico-Artísticos, Sitios Históricos y Yacimientos Arqueológicos, estos últimos considerando exclusivamente los Parques Arqueológicos y Yacimientos incluidos en la Red de Yacimientos Visitables de Castilla-La Mancha².

Como última finalidad del análisis territorial del turismo, con ayuda de los SIG se lleva a cabo una diferenciación e identificación de áreas de interés turístico de utilidad para definir estrategias de *marketing* y planificación. En este sentido, el trabajo sigue la línea de los paradigmas que enfatizan el papel del destino como un subsistema que forma parte de un sistema de mayores dimensiones, así como la lógica estructural origen-enlace-destino que adoptan muchos de los sistemas territoriales como contrapunto a la tradicional definición de destino (Pearce, 2014: 27). Es más, se considera de utilidad señalar aquellos centros reguladores de flujos turísticos que, aventajados por la disponibilidad y características de las infraestructuras de transporte, podrán beneficiar al destino territorial mediante su capacidad para reducir tiempos y costes, así como para aproximar, por su visibilidad, la percepción de las distancias entre espacios (Gutierrez Puebla, 1998: 66).

¹ Ciudad Histórica de Toledo; Ciudad Histórica Amurallada de Cuenca y Patrimonio del Mercurio, Almadén.

² <http://www.patrimoniohistoricoclm.es/yacimientos/> (25/02/2015).

2. TRANSPORTES Y ORDENACIÓN EN TURISMO DE INTERIOR: CASTILLA-LA MANCHA

El binomio transporte-turismo, decisivo para la consolidación de España como una de las áreas turísticas más demandadas del planeta, ha generado un desarrollo turístico desigual causante de desequilibrios territoriales entre espacios predilectos y olvidados. La globalización y la aparición de pautas novedosas calificadas de modas propician cambios en este esquema aún vigente, dando paso a “una fase de transición entre el turismo de masas y un *turismo de nueva era*” (Martínez Quintana, 2006: 94-95).

En esta nueva etapa el territorio acoge el papel de atractivo en su conjunto y originalidad, en lo que se ha denominado turismo con *visión territorial* al relacionar “dos realidades, territorio y patrimonio, o lo que es lo mismo, el patrimonio territorial” (Pillet, 2011: 728). Los entornos rurales, ajenos a influencias metropolitanas, adquieren especial predilección y acogen pautas turísticas compensatorias a las insatisfacciones que se encuentran en la base de la vida diaria de las ciudades (Ivars, 2000: 75).

La fragmentación de los periodos vacacionales y, a su vez, su compresión temporal, ocasionan que la variable geográfica aparezca estrechamente relacionada con la emisión de flujos turísticos desde el medio urbano al rural. Los desplazamientos se producen, mayoritariamente, en Semana Santa, vacaciones de Navidad y, especialmente, en fines de semana y puentes, haciendo de la estacionalidad y el tiempo de desplazamiento factores decisivos en la selección del destino.

Así lo revela la *Encuesta Movilia*³ (Ministerio de Fomento, 2007), del total de desplazamientos señala, un 43% se efectúa en solo dos días, sábado y domingo, aumentando a 57% si contamos además el viernes. Las pernoctaciones en alojamientos de turismo rural de Castilla-La Mancha⁴ reflejan este comportamiento, pues tomando de ejemplo el año 2014, el grado de ocupación durante el fin de semana (22,1%) es muy superior al del resto de días (9,7%). Para viajes de larga distancia, de más de cincuenta kilómetros según la encuesta, se emplea el automóvil en un 78% de las ocasiones, seguido del autobús (8,5%) y del tren (5,4%).

El dato que atañe al motivo de transporte sitúa al coche en un 69% dentro de los desplazamientos vacacionales. Estas dinámicas han suscitado múltiples análisis que llevan a vincular la disponibilidad de tiempo de ocio y vacaciones con la duración de los desplazamientos, y el acceso a un transporte eficaz. Algunos analistas establecen que los viajes que toman zonas de recreación o de vacaciones propias del turismo de interior se proyectan con una duración variable entre los quince minutos y las tres horas de desplazamiento (figura 1).

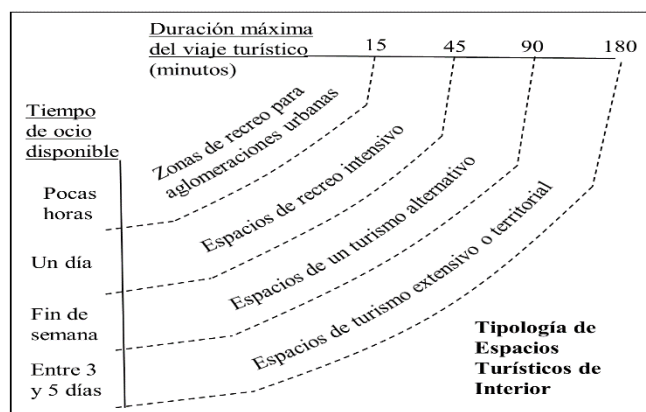


Figura 1. Tipología de Espacios turísticos según tiempo de ocio y distancias-tiempo (Saw & Williams, 1994). Adaptado.

2.1. La red de transportes en Castilla-La Mancha

La configuración y desarrollo de Castilla-La Mancha está condicionada en gran medida por la configuración de la red de infraestructuras de transportes de España, planteada por el Estado Borbónico decimonónico con la prioridad de establecer una red centralizada en torno a Madrid. En este proceso, la mayor rentabilidad y eficiencia del transporte terrestre permitió minimizar los contrastes entre espacios litorales y espacios de interior. Situación que, junto a la creación del Estado de las Autonomías, permitió el surgimiento de un espacio-red que busca la transversalidad y del que son beneficiarios determinados lugares

³ *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2007*, Ministerio de Fomento.

⁴ <http://www.ine.es/daco/daco42/ocuptr/eotr0014.xlsx> (Consultado: 06/02/2015).

nodales del interior peninsular (Gutiérrez Puebla, 1998: 71-72).

En Castilla-La Mancha, este proceso evolutivo ha dado lugar a una malla de carreteras estructurada en torno a autovías nacionales de disposición radial y autovías que responden a la demanda de transversalidad y cohesión territorial entre las que destaca la autovía A-43, destinada a conectar Lisboa y Valencia en lo que supone una de las demandas tradicionales de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo. El escenario cambiante que se proyecta mediante el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020* (Ministerio de Fomento, 2005: 16), posibilita cambios de organización y nuevos nichos de mercado ante la capacidad intrínseca que tienen las infraestructuras de transporte para generar patrones de movilidad adecuados a ellas (Urry, 2002).

La *Estrategia Territorial Europea*, por su parte, recomienda la potenciación de funciones sustentada en varios núcleos rectores de la red, capaces de ejercer su influencia como centros territoriales. Esta propuesta ha motivado la realización de un informe de policentrismo y una serie de Áreas Funcionales Urbanas (FUAS) detectadas por el Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Castilla-La Mancha, contemplado en el proyecto de *Plan de Ordenación del Territorio “Estrategia Territorial” de Castilla-La Mancha* (JCCM, 2009: 93). Estas áreas muestran interdependencias territoriales respecto a ciudades con funciones rectoras en la región⁵, “distinguidas por su función ejercida, accesibilidad y capacidad de organizar flujos a su alrededor” (Pillet et al., 2010).

Desde el paradigma de la red, la importancia fundamental del territorio para explicar las dinámicas acaecidas en el espacio-red “da lugar a planteamientos que acentúan el papel de los recursos del territorio y su manejo por parte de los agentes públicos y privados para favorecer o no el desarrollo de un territorio” (Solís y Troitiño, 2012: 145-146). Así, en el momento actual, en el que el territorio es más que nunca un espacio de intercambio, redes y nodos (Subirats, 2002: 415), la disposición de las redes nacionales, especialmente autovías y autopistas de gran capacidad, debe rentabilizarse mediante la generación de sinergias entre transportes, turismo y territorio.

Como destino turístico de interior, Castilla-La Mancha cuenta con una ventaja de localización, pues el 42% de los desplazamientos de medio y largo recorrido tienen como origen la Comunidad Valenciana, Andalucía y Madrid, todas ellas limítrofes a la región. Como contrapartida, el notable aumento de la movilidad y la reducción de tiempos de desplazamiento presentan un lado negativo que perjudica a determinadas áreas, pues la compresión espacio-tiempo fomenta dos fenómenos: un aumento de la competitividad entre destinos similares y un excursionismo de ocio diario equivalente a la asistencia al teatro o al cine, práctica de distinción (Cohen, 2005) que repercute con un descenso de las pernoctaciones, a pesar de los resultados favorables en el conjunto de España y del impulso propiciado con el *IV Centenario de la publicación del Quijote*, en 2005, y la celebración del *Año Greco*, en 2014, este último polarizado en la ciudad de Toledo (tabla).

Tabla 1. Evolución de turistas, pernoctaciones y estancia media en Castilla-La Mancha 2003-2014 (INE).
Elaboración propia.

Años	Turistas (núm.)	Variación interanual (%)	Pernoctaciones (núm.)	Variación interanual (%)	Estancia media (días)
2003	1.987.531	-	3.525.936	-	2,36
2004	2.092.349	↑	3.714.745	↑	2,43
2005	2.204.530	↑	4.005.781	↑	2,43
2006	2.328.999	↑	4.278.431	↑	2,61
2007	2.479.505	↑	4.629.103	↑	2,57
2008	2.412.793	↓	4.569.711	↓	2,41
2009	2.272.598	↓	4.318.046	↓	2,49
2010	2.291.023	↑	4.350.225	↑	2,53
2011	2.292.537	↑	4.307.915	↓	2,35
2012	2.076.690	↓	3.774.357	↓	2,39
2013	2.064.862	↓	3.765.213	↓	2,43
2014	2.246.911	↑	4.040.662	↑	2,35

⁵ Centros de Áreas Funcionales Urbanas en Castilla-La Mancha: Guadalajara; Cuenca; Albacete; Alcázar de San Juan-Tomelloso; Valdepeñas; Puertollano; Ciudad Real; Toledo; Talavera de la Reina; e Illescas.

2.2. Ordenación y planificación turística en Castilla-La Mancha

Desde los años noventa uno de los objetivos clave de Europa es la reconversión estructural de las zonas rurales a partir de estrategias de desarrollo territorial, basadas en condiciones específicas y necesidades locales. Para este fin, las ciudades pequeñas y medianas se consideran importantes nodos de conexión capaces de generar procesos de diversificación interna de la economía rural, facilitando el acceso a la información y al conocimiento, a la vez que a los nuevos mercados (Consejo de Europa, 1999: 25-26).

En Castilla-La Mancha, esta filosofía de la mano de iniciativas LEADER y programas PRODER⁶ con el reto de progresar equilibradamente reparando en la eficacia y adecuación del turismo para ello, se ha convertido en uno de los instrumentos iniciales de planificación. Actualmente supone para el sector la principal fuente de financiación, con una previsión del coste total elegible para turismo de más de setenta y dos millones de euros entre 2007 y 2013, es decir, más del 28% del gasto regional previsto en las medidas aplicables al LEADER-Eje 4 de la programación vigente hasta octubre de 2015: el Programa de Desarrollo Rural 2007-2013, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (2012). De este instrumento es llamativa la desestimación de núcleos urbanos con funciones rectoras en el contexto rural, determinantes para garantizar la viabilidad turística del mismo.

La necesidad de incorporar la dimensión territorial a las políticas sectoriales es un aspecto clave que se plasmó en el Programa de Desarrollo Sostenible del Medio Rural de Castilla-La Mancha 2010-2014. En este documento se resalta la urgencia de partenariados urbano-rurales que incidan en la conexión de los espacios rurales y su accesibilidad, así como el papel del turismo en la diversificación económica dentro de una estrategia global en la que cada territorio adquiera una función desde la potencialización de sus singularidades (JCCM, 2008: 15). Desafortunadamente, los principios planteados en el citado documento resultaron en vano ante la falta de compromiso financiero del gobierno regional (Esparcia, 2012: 73).

Los Planes de Dinamización y Excelencia Turística han influido decisivamente en la configuración del turismo de Castilla-La Mancha durante la primera década del siglo XXI, hasta el cese de su ejecución en 2010, a excepción del plan para la Comarca Campos de Hellín-Ruta de la Tamborada⁷ aún vigente. De igual interés habría sido el Plan de Ordenación del Territorio “Estrategia Territorial” de Castilla-La Mancha, donde se señalaba la importancia de analizar el flujo potencial de visitantes provenientes del medio urbano (JCCM, 2009: 142).

Posteriormente, el Plan Estratégico de Turismo (2010-2014) para Castilla-La Mancha (JCCM, 2010) profundizó en el análisis de los recursos e infraestructuras turísticas, así como en la resolución de diferentes líneas de actuación, invalidadas con el cambio de gobierno y el Plan Estratégico de Turismo de Castilla-La Mancha 2013-2015 (Horizonte 2020) presentado en diciembre de 2013 como nueva “hoja de ruta”⁸. Pasado más de un año aún no se ha hecho público dicho documento, e incluso se desconoce la línea estratégica que deben seguir los técnicos de la administración regional que “ostenta competencia exclusiva en materia de ordenación y promoción del turismo en su ámbito territorial” (BOE, 1999: 28074).

Esta ausencia de coordinación y acompañamiento de medidas en Castilla-La Mancha, a pesar de la inversión destinada a generar informes y estadísticas habitualmente empleadas con fines mediáticos, contrasta con los buenos resultados obtenidos en otras comunidades autónomas, diferenciación que resalta el Plan Nacional Integral de Turismo 2012-2015 (Secretaría de Estado de Turismo, 2012: 85). Por el momento, el resultado es un desarrollo turístico desigual, con “deficiencias estructurales asociadas a las dimensiones de las instalaciones, la cualificación del capital humano y la falta de modernización del sector” (Cebrián y García, 2009: 80 y ss.).

3. ANÁLISIS TERRITORIAL DE DESTINOS TURÍSTICOS EN CASTILLA-LA MANCHA

En la actualidad, la dificultad de desarrollo turístico no recae en la retórica de la falta de infraestructuras y medios, sino en una falta de valoración, así como en el desinterés por activar recursos desaprovechados o infrautilizados. La privilegiada localización geográfica de Castilla-La Mancha carece de un acompañamiento de propuestas y acciones que ayuden a rentabilizar tal ventaja territorial. Es

⁶ *Liasons Entre Actions de Développement de l'Economie Rural* (LEADER) -Relaciones entre Actividades de Desarrollo de la Economía Rural- y Programa Operativo de Desarrollo y Diversificación en Zonas Rurales (PRODER).

⁷<http://www.planesturisticosendestino.es/webpublica/PlanesEnDetalle.aspx> (13/05/2015).

⁸<http://www.castillalamancha.es/actualidad/notasdeprensa/cospedal-define-el-plan-estrat%C3%A9gico-de-turismo-como-%E2%80%99Cl-a-hoja-de-ruta-que-va-colocar-nuestra-tierra> (18/12/2013).

imprescindible partir del análisis de las fortalezas y oportunidades que en el escenario cambiante y global redundan en espacios tradicionalmente infravalorados. Esta consideración evidente en la teoría carece de una puesta en marcha imprescindible para plantear oportunas medidas de revalorización desde la planificación y ordenación del territorio turístico. Es aquí donde subyace la posibilidad de revertir las debilidades de espacios desfavorecidos en futuras vías de progreso, comenzando por una necesaria contextualización espacial.

3.1. Análisis y caracterización de la oferta turística regional

El análisis de la accesibilidad absoluta exterior, a escala nacional, nos da como resultado de operar con el software ArcGis una matriz origen-destino con el total de vectores distancia-tiempo entre nodos de emisión de flujos y destinos de interior para el caso de Castilla-La Mancha. Resultado del proceso de normalización de valores continuos mediante el cálculo de los cocientes de todos los valores de la serie entre el mayor de ellos, es posible analizar de forma interrelacionada la variable accesibilidad y la capacidad de acogida de los territorios, estandarizada mediante el índice Z (figura 2), caracterizando éstos según posibles rentas de localización geográfica, disponibilidad de infraestructuras, equipamientos, servicios y agentes turísticos.

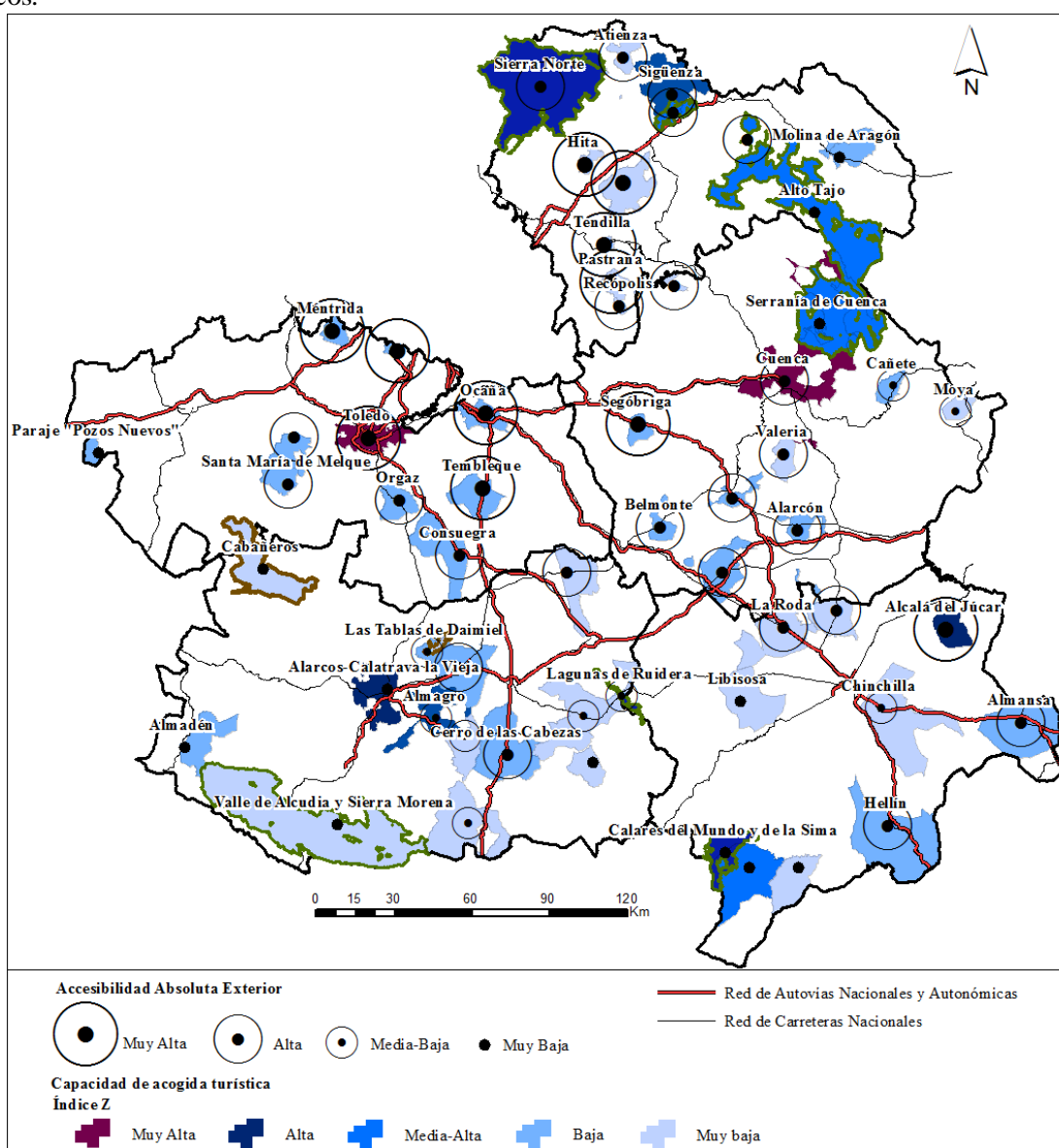


Figura 2. Accesibilidad absoluta y capacidad de acogida de enclaves turísticos de la Región, 2014. CNIG; INE; Dirección General de Turismo (JCCM). Elaboración propia.

Los enclaves destacados por su patrimonio cultural disponen, por lo general, de mayor accesibilidad absoluta que aquellos distinguidos por localizarse en entornos naturales privilegiados. En la periferia del área metropolitana de Madrid, así como en la localidad de Alcalá del Júcar, el grado de accesibilidad es muy elevado. Sin embargo, solo dicha población albaceteña, Sigüenza y las ciudades Patrimonio de la Humanidad, disponen de una oferta de alojamientos considerable. Toledo, principalmente, y Cuenca, en menor medida, acaparan gran parte del mercado turístico asociado a grandes áreas emisoras, concentrando a su vez, contra todo sentido de equidad territorial, la inversión destinada a dinamizar el sistema turístico regional.

Los espacios turísticos más accesibles carecen, mayoritariamente, de una estructura de acogida preponderante, tal y como parece lógico esperar de rentabilizarse la ventaja comparativa que ofrece dicha cualidad. La industria turística en Castilla-La Mancha no parece tener un impacto significativo en la profusión de este servicio, pues no existe una relación directa y evidente entre la localización de atractivos turísticos de primer orden y el número de plazas o alojamientos turísticos. Esta circunstancia se visualiza especialmente en enclaves con un índice de accesibilidad bajo o muy bajo: Parque Minero de Almadén, declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco; Conjuntos Históricos de Ciudad Real, Molina de Aragón, villa de Moya, Letur, Yeste, Chinchilla y Recinto Amurallado de Cañete; así como el Parque Arqueológico de Alarcos-Calatrava la Vieja; el Yacimiento de Libisosa; o el Paraje de “Pozos Nuevos” (Valdeverdeja).

Los espacios de un turismo de naturaleza, por lo general poco accesibles, disponen de una oferta reseñable y homogénea que, como se aprecia en la cartografía, no está predeterminada por el grado de accesibilidad. Se puede decir que las medidas en turismo, subvencionadas por fondos europeos, han sido el germen de un desarrollo turístico equilibrado en entornos naturales de la región. Parques Naturales con mayor accesibilidad absoluta como la Sierra Norte o el Barranco del Río Dulce, presentan una oferta similar a la de otros espacios naturales protegidos periféricos. Sorprende, sin embargo, la falta de alojamiento en zonas de influencia socioeconómica del Valle de Alcudía y Sierra Madrona, así como en los términos municipales sobre los que se circunscriben los Parques Nacionales de Castilla-La Mancha, especialmente en estos últimos, pues es pronto para valorar la repercusión de la reciente declaración como Parque Natural del primero, en 2011.

3.2. Identificación de áreas turísticas de interior en Castilla-La Mancha

La revisión del contenido epistemológico del término destino es una labor pendiente, especialmente en tiempos de cambio y búsqueda de nuevos patrones de demanda. En la práctica, la conceptualización del destino está sujeta a la visión impuesta por los agentes responsables de la gestión turística del mismo. En este sentido, su contextualización y caracterización en un sistema escalar concreto determinará las actuaciones llevadas a cabo en el destino. Su tratamiento como sistema abierto, o bien como un subsistema dentro de otro mayor “puede constituir un marco útil para abordar la problemática de los límites organizacionales, así como el nivel en el cual las funciones de gestión del destino se implementen mejor” (Pearce, 2014: 32).

La selección del destino está condicionada por la capacidad de adaptación y respuesta a las necesidades y preferencias turísticas. En este sentido, la relación tiempo disponible de vacaciones y distancia a recorrer entre espacios es una constante, a la vez que un factor de decisión de primer orden. Las relaciones espacio-tiempo permiten diferenciar tipos de destinos conforme a un volumen de mercado y grado de accesibilidad. Siguiendo la clasificación de los investigadores Saw y Williams, en Castilla-La Mancha encontramos tres tipos de zonas o destinos: de recreo intensivo asociado a la figura del excursionista; de entornos rurales en los que se elige el fin de semana para viajar; y de turismo extensivo con una estancia más prolongada y un mayor interés por consumir territorio.

El resultado cartográfico obtenido muestra las relaciones geométricas de las distancias en tiempo de desplazamiento entre ciudades de origen y recursos turísticos del territorio regional. El esquema gráfico sobre las áreas de demanda potencial evidencia la determinación de la red de transportes en lo relativo al turismo y conectividad con grandes aglomeraciones urbanas. La tipología anteriormente citada se corresponde con una zonificación que nos permite relacionar potenciales áreas de mercado con espacios turísticos concretos (figura 3).

La cartografía nos ayuda a identificar y delimitar cuatro áreas o zonas de recreo intensivo, dos repartidas entre las provincias de Guadalajara, Cuenca y Toledo, susceptibles de acoger un gran número de excursionistas provenientes de aglomeraciones urbanas de la Comunidad de Madrid, y otras dos en el este y sur de la provincia de Albacete, encabezadas por Almansa y Hellín como enclaves más destacados, a menos de 45 minutos de importantes ciudades del sureste peninsular.

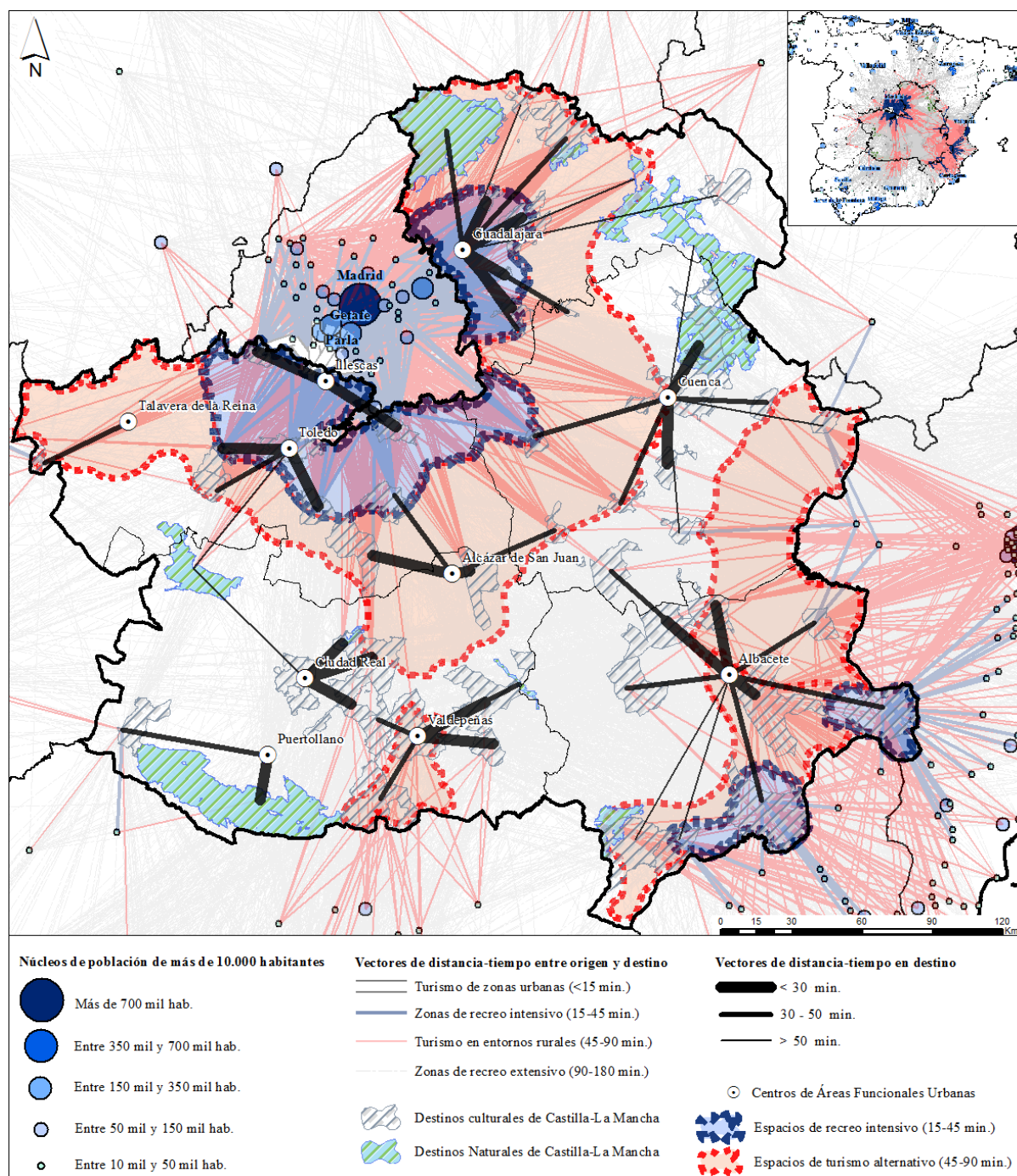


Figura 3. Zonificación de espacios turísticos e identificación de relaciones entre lugares centrales y recursos turísticos. CNIG; INE; Dirección General de Turismo (JCCM). Elaboración propia.

Por otra parte, delimitamos espacios propicios para un turismo alternativo que se circunscriben a dos grandes bandas que se extienden por las provincias de Guadalajara, Cuenca, Toledo y, en menor medida, Ciudad Real, así como, en la parte más oriental, por las provincias de Cuenca y Albacete, respectivamente, como consecuencia de la conectividad con dos importantes focos de emisión a nivel nacional: las áreas metropolitanas de Madrid y Valencia. Otros enclaves localizados en entornos preminentemente rurales de las provincias de Albacete y Ciudad Real, encuentran en sus proximidades una demanda potencial, de menor calado, proveniente del interior de Murcia, Alicante y norte de Andalucía.

De forma puntual encontramos relaciones origen-destino aisladas, entre las que destacan por proximidad las emitidas desde las ciudades del suroeste de Madrid hacia enclaves como el Conjunto Histórico-Artístico de Mérida o el Parque Arqueológico de Carranque, ambas asociadas al área funcional

de Illescas, en lo que se puede calificar como actividades de recreo propias de aglomeraciones urbanas, de menos de un día de duración.

El resto del territorio regional⁹, marcado por una localización periférica en términos de accesibilidad, precisa del apoyo de centros rectores que articulen su inserción territorial y estimulen su comercialización turística facilitando su visibilidad y acceso al mercado nacional. En este sentido, cartografías como las que presentamos son de gran utilidad para entender el potencial turístico de los destinos desde la óptica de los orígenes, su procedencia y los canales de entrada en los territorios, lo que puede y debe ayudar en una complementariedad de las políticas.

4. CONCLUSIONES

La etapa de cambios e incertidumbres que marca el actual momento histórico, es interpretada como una fase de adaptación donde la innovación se debe imponer a la inactividad. Las nuevas tecnologías de los transportes y las telecomunicaciones son un factor clave en un momento de intensa competitividad territorial, pues a pesar de que las distancias euclidianas se mantienen, el tiempo y los costes de desplazamiento varían alterando las estructuras jerárquicas, la competitividad y el posicionamiento multiescalar. No obstante, en los últimos años se han afianzado procesos contrarios, incidiendo en la jerarquía territorial, incrementando la competitividad frente a la complementariedad y reforzando las diferencias entre escalas.

En este momento, y no otro, Castilla-La Mancha, históricamente ensombrecida por el efecto aglutinador de los grandes polos de desarrollo situados en el litoral respecto a Madrid, debe maximizar esfuerzos en la elaboración y aplicación de una estrategia eficaz de resiliencia territorial, pues las oportunidades y amenazas que trae consigo la globalización aceleran la urgencia de nuevas propuestas apoyadas en los medios e instrumentos disponibles.

El interés de este trabajo subyace en la oportunidad de combinar áreas de aplicación del análisis geográfico, encontrando un importante espacio para estudiar la relación entre el transporte y el turismo, dada la evidente relación entre ambos. Por tanto, encontramos oportuno continuar esta línea de investigación profundizando e incorporando factores determinantes para el turismo e incluyendo la prospección de oportunidades de futuro ante inminentes cambios en la estructura territorial.

En definitiva, creemos que este tipo de aportaciones refuerzan la necesidad de visiones sistémicas frente a interpretaciones sectoriales. Por ello, sostenemos que la labor de reinterpretar los espacios del turismo bajo una estrategia territorial integrada de Castilla-La Mancha debe ser una prioridad estratégica para la Administración, así como para el conjunto de la comunidad.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Boletín Oficial del Estado (1999): "Ley 8/1999, de 26 de mayo, de Ordenación del Turismo de Castilla-La Mancha". BOE, 179, 28074-28086.
- Cebrián, F. y García, J. A. (2009): "Dimensiones territoriales del turismo rural en Castilla-La Mancha". Serie Geográfica, 15, 79-91.
- Centro Nacional de Información Geográfica del Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Fomento. Disponible en: <https://www.cnig.es/> [Consultado: 01/01/2015].
- Cohen, E. (2005): "Principales tendencias en el turismo contemporáneo". Política y Sociedad, 42, 1, 11-24.
- Consejo de Europa (1999): Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE. Postdam, Oficina de Publicaciones Oficiales de la Comunidad Europea.
- Díez Santo, D. (2012): "Los turismos de interior: un enfoque desde la dimensión de las modalidades turístico-recreativas". Documents d'Análisis Geogràfica, 58, 3, 373-396.
- Esparcia, J. (2012): "Evolución reciente, situación actual y perspectivas futuras en el desarrollo rural en España y en la UE". Revue Marocaine d'Administration Locale et de Développement (REMALD), 79, 53-84.

⁹ El este de Guadalajara; el noreste de la provincia de Cuenca; la zona de contacto entre el sur de la Mancha Conquense, el oeste de Albacete y el este de Ciudad Real; y la parte más occidental de la provincia de Ciudad Real.

- Gutierrez, J. (1998): "Redes, espacio y tiempo". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 18, 65-86.
- Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Competitividad. Disponible en: <http://www.ine.es/> [Consultado: 29/03/2015].
- Ivars, J. A. (2000): "Turismo y espacios rurales: conceptos, filosofías y realidades". *Investigaciones Geográficas*, 23, 59-88.
- Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (2008): *Plan Estratégico de Desarrollo Sostenible del Medio Rural de Castilla-La Mancha. Compromiso de futuro y de igualdad*. Toledo, JCCM.
- Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (2009): *Plan de Ordenación del Territorio "Estrategia Territorial" de Castilla-La Mancha. Fase de aprobación inicial: Versión preliminar para la información y participación pública*. Toledo, JCCM.
- Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (2010): *Plan Estratégico de Turismo 2010-2014*. Toledo, JCCM.
- Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (2012): *Programa de Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha 2007-2013. Versión Quinta*. Toledo, JCCM.
- Martínez Quintana, V. (2006): *Ocio y turismo en la sociedad actual. Los viajes, el tiempo libre y el entretenimiento en el mundo globalizado*. Madrid, McGraw-Hill/Interamericana de España.
- Martínez Sánchez-Mateos, H. S. (2010): *La estructura del transporte y sus implicaciones territoriales en Castilla-La Mancha*. Toledo, Consejo Económico y Social de Castilla-La Mancha.
- Ministerio de Fomento (2005): *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020*. Disponible en: http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/ [Consultado: 15/02/2015].
- Movilia (2007): *Encuesta de movilidad de las personas residentes en España 2006/2007*. Madrid, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento.
- Pearce, D. (2014): "Destinos Turísticos: conceptos e implicaciones para su gestión en tiempos de cambio". En López, F. et al. (Coords.): *Turismo y Territorio. Innovación, renovación y desafíos*. Valencia. Tirant Humanidades, 21-34.
- Pillet, F. (2011): "El turismo de interior y el patrimonio territorial en Castilla-La Mancha". *Cuadernos de Turismo*, 27, 725-741.
- Pillet, F., et al. (2010): "El policentrismo en Castilla-La Mancha y su análisis a partir de la población vinculada y el crecimiento demográfico". *Scripta Nova*, vol. XIV, nº 321. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-321.htm> [Consultado: 27/12/2014].
- Shaw, G. y Williams, A. M. (1994): *Critical Issues In Tourism. A Geographical Perspective*. Oxford, Blackwell.
- Secretaría de Estado de Turismo (2012): *Plan Nacional e Integral de Turismo 2012-2015*. Madrid, Ministerio de Industria, Energía y Turismo.
- Solís, E. y Troitiño, M. Á. (2012): "El paradigma de la red: bases para una nueva interpretación del territorio y de los procesos escalares de la urbanización". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 60, 141-164.
- Subirats, J. (2002): *Redes, territorio y gobierno. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*. Barcelona, Diputación de Barcelona.
- Urry, J. (2002): "Movility and proximiti". *Sage Journals*. Disponible en: <http://soc.sagepub.com/content/36/2/255.abstract> [Consultado: 21/01/2015].
- Vera, J. F. (Coord.) (2011): *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Valencia, Tirant lo Blanch.