

Metrópolis reflexiva: diálogos interdisciplinarios sobre la ciudad contemporánea



**Mc
Graw
Hill**

Coodinadores:
Javier Sierra Sánchez
Celia Rangel Pérez

METRÓPOLIS REFLEXIVA: DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARIOS SOBRE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

Coordinadores: Javier Sierra Sánchez y Celia Rangel Pérez

ISBN-13 (impreso) 978-84-486-4370-6

ISBN-10 (impreso) 84-486-4370-4

ISBN-13 (ebook) 978-84-486-4381-2

ISBN-13 (VS) 978-84-486-4382-9

MHID 978-000-85-0538-7

Depósito legal: M-32944-2023



Publicado por McGraw Hill
Edificio Oasis, 1.ª planta
Basauri, 17
28023 Aravaca (Madrid, España)
Tel. +34 91 1803000
www.mheducation.es

© 2023. Derechos exclusivos de McGraw Hill para manufactura y exportación. Este libro no puede ser re-exportado desde el país al que sea vendido por McGraw-Hill.

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de McGraw Hill.

Directora de la Colección de Comunicación: Sheila Liberal Ormaechea
Coordinación editorial: Cristina Sánchez Sainz-Trápaga
Dirección General Sur de Europa: Gonzalo Lafuente Villamor
Maquetación: José María Muntané
Arreglos de interior: ESTUDIO, C.B.
Diseño de cubierta: Javier Sierra Sánchez y José M^a Muntané
Arreglos de cubierta: Mar Nieto Novoa

Impresión: Liber Digital, S.L.

Impreso y encuadernado en ESPAÑA - Printed and bound in SPAIN

1234567890 – 23 24 25 26

Los nombres ficticios de compañías, productos, personas, personajes y/o datos que puedan haber sido aquí utilizados (en estudios de casos o ejemplos) no pretenden representar a ningún individuo, compañía, producto o situación de la realidad.



METRÓPOLIS REFLEXIVA: DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARIOS SOBRE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

Coordinadores

Javier Sierra Sánchez y Celia Rangel Pérez

**Mc
Graw
Hill**

Madrid • Milán • Londres • México D.F. • Sídney • Singapur • Taipéi • Shanghai
Seúl • Beijing • Hong Kong • Kuala Lumpur • Bangkok • Nueva York • Chicago
Dubuque • Los Ángeles • Columbus • Bogotá • Nueva Delhi • Toronto • Dubái

Contenido

LA CIUDADANÍA GLOBAL EN LA REVOLUCIÓN DE LAS MÁQUINAS	
Miguel Angel Ajuriaguerra Escudero.....	9
MARKETING DIGITAL COMO ESTRATEGIA DE ATRACCIÓN DEL TURISMO PARA LA CIUDAD DE VILLAHERMOSA	
José Manuel Santander Osorio, Gerardo Arceo Moheno, Martha Patricia Silva Payró, Guillermo de los Santos Torres	25
STREET ART AS CITIES CULTURAL BRANDING BUILDER	
Dr. José Antonio Ondiviela Garía, Marta Meneses Muñoz	37
EL ANÁLISIS DE CONTENIDO Y EL ESCENARIO DIGITAL: UNA PERSPECTIVA DE MÉTODOS MIXTOS	
Gabriella Punziano, Giuseppe Michele Padricelli	57
AISLAMIENTO Y SOLEDAD EN LA CIUDAD COMO OBJETO POÉTICO PARA LA VIDEODANZA	
Alma Llerena Fernández, Víctor Manuel Barbera Hernández.....	77
COMUNICACIÓN Y DERECHO A LA CIUDAD. LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN EN EL URBANISMO PARTICIPATIVO	
Emilio M. Martínez Gutiérrez	89
EXPLORANDO LA RELACIÓN ENTRE LAS VARIABLES URBANAS Y LA SOSTENIBILIDAD EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ	
María Gabriela Camargo Mora.....	103
EL ARTE DE LA SEDUCCIÓN TURÍSTICA: EL IMPACTO DEL MARKETING DE DESTINO EN LAS CIUDADES INTERNACIONALES	
Coral Cenizo	123
LA REPRESENTACIÓN DE LA CIUDAD DE NUEVA YORK EN MARVEL COMICS (1961-1989)	
Diego Mollá Furió	135
EL AULA: UN MODELO DINÁMICO DE REALIDAD VIRTUAL A TRAVÉS DEL COLOR	
Adrián Felipe García, Eva Ortiz Cermeño.....	155
ECOSISTEMAS INTERGENERACIONALES: LA PERTENENCIA DEL COMERCIO LOCAL EN EL BARRIO DE ITURRAMA, PAMPLONA	
Andrés Tabera Roldán, Álvaro Velasco Pérez.....	175

CITYBLOGGERS AS CITIES BRANDING BUILDERS

Dr. José Antonio Ondiviela García, Marta Meneses Muñoz..... 199

EL PAISAJE URBANO HISTÓRICO Y LA VALORACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO EN LAS CIUDADES. EL CASO DE EL CERRITO (QUERÉTARO, MÉXICO)

Ana Mercedes Rosales Vega..... 221

ARTE Y CREATIVIDAD EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA: LA GENTRIFICACIÓN OCULTA EN LOS PROCESOS DE REGENERACIÓN URBANA. EXPERIENCIAS EN LA CIUDAD DE MÁLAGA

Isabella Meloni Massarotto, Lourdes Royo Naranjo 259

CREATING CONVIVIAL SPACES: EAT, PLAY, CHAT

Maria Beltran Rodríguez..... 277

LA ESCUELA INFANTIL QUE QUEREMOS: UNA EXPERIENCIA DE APRENDIZAJE-SERVICIO DE VINCULACIÓN UNIVERSITARIA

Mª del Rocío Pascual Lacal, Dolores Madrid Vivar 297

SIMBOLOGÍA PARA DELIMITAR ESPACIOS LGBT EN LA CIUDAD. CASTRO Y CHUECA

Carlos Treviño Avellaneda 311

UNA CARTOGRAFÍA SONORA DE GRANADA COMO RECURSO PARA LA INTERVENCIÓN SOCIAL

Antonio Fernández-Jiménez 327

THE FIRST MODELS OF SMART CITIES: THE USE OF THE NEW TECHNOLOGIES FOR DIGITAL CITIZEN PARTICIPATION (E-PARTICIPATION)

Francisco J. Aranda Serna..... 339

DE LA COLONIA AL PORFIRIATO. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE CUATRO CIUDADES EN EL NOROESTE DE MÉXICO

Sergio Felipe Ruiz Gómez, José Enrique Romandía Matuz..... 353

ARQUITECTURAS DISFRAZADAS Y ENTORNO URBANO

Laura Sordo Ibáñez, MUSICAL CLÁSICO Y RETRATO URBANO: VINCENTE MINNELLI, UN AMERICANO RECREA PARÍS

Yolanda López López 395

LA GESTIÓN DEL MODELO CIUDAD INTELIGENTE EN MÉXICO: EL CASO APP CDMX

Humberto Merritt Tapia..... 411

LVMH Y PARÍS 2024: UNA ASOCIACIÓN CREATIVA SIN PRECEDENTES

Marina Rodríguez Hernández, Isabel A. Vázquez Sacristán..... 425

ENJOY MY JAPAN: ANÁLISIS DEL DISCURSO PUBLICITARIO A TRAVÉS DEL COLOR DE LA MARCA PAÍS JAPÓN	
Cynthia Carolina Marroquín Arámbula	441
RECICLA ESPERANZA: UNA CAMPAÑA SOCIAL Y AMBIENTAL QUE PROMUEVE UNA CIUDAD SOSTENIBLE	
María Gabriela Falconí Jaramillo, María José Enríquez Cruz, María Fernanda Paredes Gómez, Gustavo Cusot Cerda.....	467
VALORACIÓN ECONÓMICA EN PROCESOS DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO	
María Gabriela Camargo Mora, María Isabel Rojas Polanco	487
LA NATURALEZA EXTRAFISCAL DE LOS TRIBUTOS MEDIOAMBIENTALES EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO EUROPEO Y EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL	
Ana Montoro López	521
LA PROMOCIÓN DEL TURISMO DE LA CIUDAD DE SEVILLA A TRAVÉS DE INSTAGRAM	
María Bonilla-Quijada, Josep Lluís del Olmo-Arriaga, Joan Ripoll-i-Alcón.....	535
CIUDADES SOSTENIBLES: POLÍMEROS A PARTIR DE DESECHOS ORGÁNICOS	
María Gabriela Punín Burneo	547
LA CIUDAD EN LA OBRA LITERARIA DE JOSÉ DÍAZ FERNÁNDEZ	
Gonzalo Montero-Pérez	559
INSTAGRAM COMO HERRAMIENTA DE PROMOCIÓN DEL TURISMO: EL CASO DE CÓRDOBA	
María Bonilla-Quijada, Josep Lluís del Olmo-Arriaga, Joan Ripoll-i-Alcón.....	573
EL URBANISMO EN LAS CIUDADES. CONSTRUCCIÓN EDUCATIVA DEL ESPACIO PÚBLICO	
Joan A. Aparisi-Romero	583
LA DIVERSIDAD CULTURAL EN LAS CIUDADES. UNA APROXIMACIÓN A LA CONVIVENCIA	
Joan A. Aparisi-Romero	597
PAISAJE LINGÜÍSTICO EN CALLES PEATONALES DEL CENTRO HISTÓRICO, CIUDAD DE MÉXICO	
Gabriela Adriana Munguía Uribe, Pedro Joaquín Gutiérrez Yurrita.....	611
LA IDENTIDAD TERRITORIAL EN ZONAS TURÍSTICAS DE LA ISLA DE GRAN CANARIA. DEL “AGOTAMIENTO DEL TERRITORIO” A LA CONSTRUCCIÓN DE UN PAISAJE URBANO NEOREGIONAL	
Helena Iballa Naranjo Henríquez.....	631

LO HAS VISTO, PERO, ¿LO HAS MIRADO? EL PARÍS DE “LUPIN”: ENTRE LO ICÓNICO Y LO COTIDIANO

Mónica Tovar-Vicente 643

BENIDORM: MODELO DE POSICIONAMIENTO DE UN DESTINO TURÍSTICO DE SOL Y PLAYA A TRAVÉS DE LA FICCIÓN AUDIOVISUAL

Salvador Martínez Puche 661

IMAGINANDO LA CIUDAD DEL MÁS ALLÁ. ANÁLISIS DE BLACK MIRROR Y UPLOAD

Axel Jorquera Trascastro 691

ATMÓSFERAS DOMÉSTICAS EFÍMERAS EN ENTORNOS URBANOS

Sálvora Feliz Ricoy 705

LA CIUDAD REPRESENTADA: DE BIORRESIDUOS URBANOS DEL NO ARTE AL PROTOTIPO DE MATRIZ PARA LA CREACIÓN ARTÍSTICA

Rosangela Aguilar Briceño, Ana Tomas Miralles 719

CIUDADES DESAPARECIDAS, DISTOPÍAS Y MUNDOS POSTAPOCALÍPTICOS EN EL TEATRO

Diego Palacio Enríquez 751

LA MÚSICA URBANA COMO MEDIO DE EXPRESIÓN DE LA CIUDAD. SINERGÍA ENTRE INSTITUCIONES Y AGENTES ARTÍSTICOS EN LA PROGRAMACIÓN CULTURAL

Óscar Estévez García 773

LA IDENTIDAD TERRITORIAL EN ZONAS TURÍSTICAS DE LA ISLA DE GRAN CANARIA. DEL “AGOTAMIENTO DEL TERRITORIO” A LA CONSTRUCCIÓN DE UN PAISAJE URBANO NEOREGIONAL, EL CASO DE PLAYA DE MOGÁN

Helena Iballa Naranjo Henríquez 783

REPRESENTACIÓN DEL ESPACIO Y DE LA TEMPORALIDAD EN ARRÁNCAME LA VIDA DE ÁNGELES MASTRETTA Y SU ADAPTACIÓN CINEMATOGRÁFICA

Alexandra Marti 797

LA CIUDAD BIODINÁMICA

Enrique Barrera Martínez, Yolanda González Osuna 809

LO EXÓTICO ESTÁ EN LA CALLE: MUSEOS Y POSCOLONIALISMOS

Carmen Gaona Pisonero 829

DE LAS SMART CITIES A LAS CIUDADES CREATIVAS: HACIA UN NUEVO MODELO URBANO SOSTENIBLE PARA LAS CIUDADES INTERMEDIAS TURÍSTICAS

Pablo Miguel De Souza Sánchez 845

DE LAS SMART CITIES A LAS CIUDADES CREATIVAS: HACIA UN NUEVO MODELO URBANO SOSTENIBLE PARA LAS CIUDADES INTERMEDIAS TURÍSTICAS

Pablo Miguel De Souza Sánchez

Universidad Europea de Canarias, La Orotava, España

RESUMEN

El presente estudio aborda los problemas característicos de las ciudades intermedias turísticas, como son la congestión y presión sobre las infraestructuras, la degradación del patrimonio, y la desigualdad socioeconómica.

Expone cómo estas ciudades están redefiniendo su identidad urbana, superando el enfoque meramente tecnológico de las llamadas *Smart Cities* centrado en la eficiencia de los servicios urbanos y donde la planificación a menudo ha carecido de la participación activa de la comunidad -lo que limita su capacidad para abordar los problemas locales y fomentar un sentido de pertenencia- hacia el nuevo enfoque de las Ciudades Creativas como solución, centrado en la integración de la cultura y la creatividad, la participación ciudadana y la gobernanza colaborativa, el desarrollo sostenible junto a la diversificación económica, así como la conservación del patrimonio y la promoción de la identidad local.

Investiga cómo las tecnologías inteligentes, antes centradas en la eficiencia operativa, han dado paso a una mayor atención hacia la creatividad, la cultura y las artes como catalizadores del desarrollo. Y se ofrecen perspectivas sobre cómo estas ciudades están redefiniendo su desarrollo urbano para aprovechar al máximo su atractivo turístico mientras buscan un equilibrio entre la innovación tecnológica, la expresión cultural y la responsabilidad ambiental.

PALABRAS CLAVE

Creatividad; arquitectura; arte; ciudad; turismo.

1. INTRODUCCIÓN

Tras el cambio de milenio, el mundo ha experimentado una apertura sin precedentes de sus fronteras comerciales expandiendo los mercados de todos los países. Asimismo, la globalización ha traído también la eclosión del turismo de masas facilitado por la bajada en los costes del transporte (Pascual, 2017). Es por ello que, en estas últimas décadas, las ciudades intermedias han enfrentado múltiples desafíos derivados del turismo (Giussani et al. 2010), como son la congestión y presión sobre las infraestructuras, equipamientos y servicios, la degradación del patrimonio natural, urbano, artístico, arquitectónico, e incluso del patrimonio inmaterial de los pueblos, como son las tradiciones, usos y costumbres ancestrales e identitarias a cada región, y la desigualdad socioeconómica derivada de la especialización de la economía al llamado “monocultivo turístico” (Calderón, 2010).

En este contexto, el modelo de *Smart Cities* (Herrera y Fajardo, 2014) -expresión inglesa internacionalmente extendida que literalmente significa ciudades inteligentes, pero que abarca a las ciudades que han introducido en sus sistemas de control tecnologías digitales de recogida de información y, en algunos casos, respuestas automatizadas- ha demostrado limitaciones para abordar de manera integral estos problemas (Fernández González, 2016).

En contraste, a partir de la expansión de los medios digitales de comunicación y relación social, como son las redes sociales y los dispositivos electrónicos personales de comunicación, se ha experimentado un aumento considerable en la comunicación, divulgación y colaboración en las acciones artísticas que los ciudadanos realizan en los entornos urbanos. Así lo han dejado expuesto en su estudio “Entre la divulgación de la cultura digital y el surgimiento de los laboratorios ciudadanos...” las investigadoras Esther Schiavo, Camilla dos Santos y Paula Vera (2013) donde exponen que “los laboratorios ciudadanos traen consigo metodologías inéditas que tienden a promover la innovación social y tecnológica y, así, contribuyen a disminuir inequidades y asimetrías sociales”. Produciéndose de este modo un cambio de paradigma en el urbanismo, donde las ciudades han evolucionado desde el concepto de *Smart Cities* hacia un enfoque más amplio que promueve el desarrollo cultural y artístico propio, conocido como Ciudades Creativas (Florida, 2009).

Desde que Richard Florida definiera el concepto emergente de las Ciudades Creativas, diferentes estudios han presentado éste como una alternativa prometedora para la solución de los problemas de las urbes, promoviendo la sostenibilidad urbana, tanto desde el punto de vista ecológico y sostenible de los recursos, como desde el punto de vista del desarrollo y equilibrio social (Olmedo-Barchello et al., 2020).

A partir de estas bases, y en relación a los cambios que produce el turismo global en los espacios urbanos, se hace necesario estudiar cómo los sistemas de gobernanza urbana vinculados a nuevos modelos de innovación social, donde se priorice el desarrollo cultural y artístico propio, pueden mejorar el desarrollo económico y social de las ciudades intermedias turísticas. Este nuevo modelo urbano sostenible se centra en la combinación de innovación social, gobernanza urbana abierta y

desarrollo económico diverso, y es especialmente relevante para las ciudades intermedias que basan su economía principalmente en el sector turístico.

En este capítulo de libro, se presentará un análisis y exposición razonada y estructurada sobre cómo el enfoque de las Ciudades Creativas puede ofrecer un nuevo modelo urbano sostenible para las ciudades intermedias, abordando los problemas derivados del turismo. Esta argumentación se basará en la revisión bibliográfica selectiva de múltiples artículos científicos, capítulos de libro y publicaciones monográficas. Se presentarán las razones fundamentales de cómo los sistemas de gobernanza urbana vinculados a nuevos modelos de innovación social, que priorizan el desarrollo cultural y artístico propio, pueden mejorar el desarrollo económico de las ciudades intermedias. Además, se compararán los resultados obtenidos por la aplicación de estos sistemas en diferentes ciudades para extraer conclusiones relevantes.

2. CUERPO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Las ciudades intermedias (Bellet y Llop Torné, 2004) tienen una población menor en comparación con las grandes ciudades, generalmente oscilando entre 50,000 y varios millones de habitantes, pero no deben confundirse con las consideradas ciudades medias o de tamaño medio pues, aunque puedan estar englobadas por su tamaño en este grupo, su diferencia radica en que no son las principales ciudades de sus regiones, sino que se catalogan así por ser las ciudades que hacen de mediación (Bolay y Rabinovich, 2004; Salazar et al. 2018; Llop et al., 2021) entre el mundo rural y el urbano, y entre las ciudades capital, ciudades metropolitanas y cabeza de estado federado o autonómico, con las ciudades y pueblos de menor tamaño, que requieren de las ciudades intermedias para servicios comarcales y regionales comunes (Figura 1).

Figura 1. Segovia, ejemplo de ciudad intermedia en la jerarquía de ciudades de España.



Nota. Izq: relación de la ciudad de Segovia con los principales núcleos urbanos de la provincia vinculados con el mundo rural. Centro: relación de Segovia como ciudad intermedia con la Metrópolis. Derecha: detalle del mapa de jerarquías urbanas de España. Fuente: Elaboración propia a partir de Méndez y Molinero (1993)

Asimismo, tienden a tener una densidad de población más baja y una expansión urbana más contenida en comparación con las grandes ciudades nacionales e internacionales, también llamadas megaciudades (Castaños-Lomnitz, 2005) e incluso superciudades (Esteban Penelas et al., 2009) dependiendo de su tamaño

y su función territorial y mundial. A menudo, el área metropolitana de las ciudades intermedias es más compacta y limitada en tamaño. Y suelen tener una mayor vinculación con su entorno natural, el cual ha favorecido el desarrollo de una identidad cultural y social específica. Marina Gosselin (2016) define el entorno físico, social y económico en el que se circunscriben las ciudades intermedias como *hinterland* o biorregión, y su estudio y acotamiento ayuda a poder entender los procesos, funciones y roles que desempeñan las ciudades intermedias dentro de un territorio.

Aunque las ciudades intermedias pueden tener una economía sólida, generalmente tienen una influencia económica y una diversidad sectorial más limitadas en comparación con las grandes ciudades. En términos de infraestructuras y servicios, es posible que sean menos extensos o sofisticados en comparación con las ciudades capital y las grandes metrópolis que disponen de sistemas de transporte masivo extensos, con redes de metro, cercanías, trenes de media y larga distancia de alta velocidad, aeropuertos internacionales, instituciones culturales prominentes y cabeza de región, así como una amplia gama de servicios públicos. El acceso o no a infraestructuras de transporte, como son las líneas de transporte ferroviario de alta velocidad -TAV-, pudiendo parecer determinante para indicar las posibilidades de desarrollo local que pueden alcanzar las ciudades intermedias, no es un factor decisivo, tal como quedó demostrado por el estudio de Feliu Torrent (2007), sino que son las capacidades intrínsecas sociales y económicas las que pueden sacar provecho de estas infraestructuras supramunicipales e incluso supranacionales.

En cuestiones sociales, mientras que las grandes ciudades a menudo tienen una identidad cosmopolita, con una gran diversidad étnica, cultural y lingüística, y pueden ser centros de migración global y contar con una mayor diversidad, gracias a la mezcla de influencias culturales. Las ciudades intermedias tienden a tener una identidad más arraigada en la cultura local y pueden ser más homogéneas en términos de composición étnica y cultural. Estas características pueden ayudar a formar un sentido más fuerte de comunidad. Sin embargo, también las hace más débiles y menos resilientes ante los cambios, por lo que la identidad cosmopolita de las grandes ciudades, si es adecuadamente potenciada y enfocada, también puede generar un gran sentido de pertenencia a una comunidad excepcionalmente rica culturalmente por parte de los ciudadanos.

Estas grandes diferencias, expuestas esquemáticamente bajo estas líneas en la Tabla 1, reflejan las complejidades y dinámicas propias entre las grandes ciudades y las ciudades intermedias. Ambos tipos de ciudades desempeñan roles importantes en el panorama urbano mundial, aunque tienen características y retos diferentes en términos de planificación urbana, desarrollo económico y calidad de vida para sus habitantes.

Tabla 1. Diferencias entre las ciudades intermedias y grandes ciudades

Tipos de ciudades	Ciudades Intermedias	Grandes ciudades
Indicadores		
Tamaño de la población	Entre 50000 y dos millones	Dos o más millones
Densidad de población	Media o baja	Alta
Función	Intermediación entre ciudades	Cabeza de región, estado o país
Relación con su entorno físico	Muy relacionadas	Media o Baja relación
Patrimonio natural	Muy importante para la ciudad	Media o Baja importancia
Patrimonio cultural histórico	Muy importante	Media o Baja importancia
Economía	Poco diversificada	Muy diversificada
Infraestructuras y Servicios	De nivel regional	De nivel nacional o internacional
Servicios	Con carencias	Altamente dotada
Características sociales	Sociedades homogéneas	Sociedad muy cosmopolita
Identidad	Arraigada e histórica	En transformación

Fuente: Elaboración propia

2.2. CONFLICTOS Y DESEQUILIBRIOS DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS TURÍSTICAS

Aunque el turismo puede brindar beneficios económicos y culturales (Gambarota y Lorda, 2018), también puede generar desafíos significativos para las ciudades intermedias pues, como expone Calderón Vázquez (2010), el turismo es “un agente transformador de la realidad” generando distorsiones territoriales y sociales al ser un “fenómeno complejo que genera gran cantidad de interacciones tanto con otros sectores como con la economía y sociedad”. A continuación, se exponen los problemas comunes señalados por investigadores como Giussani, Luengo y Poujol, que han detallado los impactos del turismo sobre el metabolismo urbano y la sostenibilidad de las ciudades intermedias mediterráneas (2010).

- I. Congestión y presión sobre las infraestructuras y servicios públicos: Debido a la alta densidad de población y a las dimensiones de la actividad turística, las grandes ciudades suelen tener que enfrentar una mayor presión sobre la infraestructura y los recursos, como transporte, agua, energía y servicios básicos. La infraestructura existente puede sobrecargarse y dificultar la satisfacción de las necesidades de los residentes y turistas. Aunque en menor medida, las ciudades intermedias también pueden experimentar presión sobre su infraestructura y recursos debido al turismo, más si cabe cuando éste se desarrolla de forma estacional. La capacidad limitada de transporte, alojamiento y servicios presenta grandes desafíos para la ciudad para gestionar y satisfacer las demandas de los visitantes sin afectar negativamente a los residentes locales. Las calles, los sistemas de transporte público, los servicios básicos -agua, electricidad, alcantarillado- y las instalaciones turísticas pueden sobrecargarse, lo que afecta a la calidad de vida de los residentes locales. Experiencias como el diseño de ciclovías para ciudades intermedias han demostrado una mejora parcial de los problemas derivados de la congestión de las vías de comunicación y han

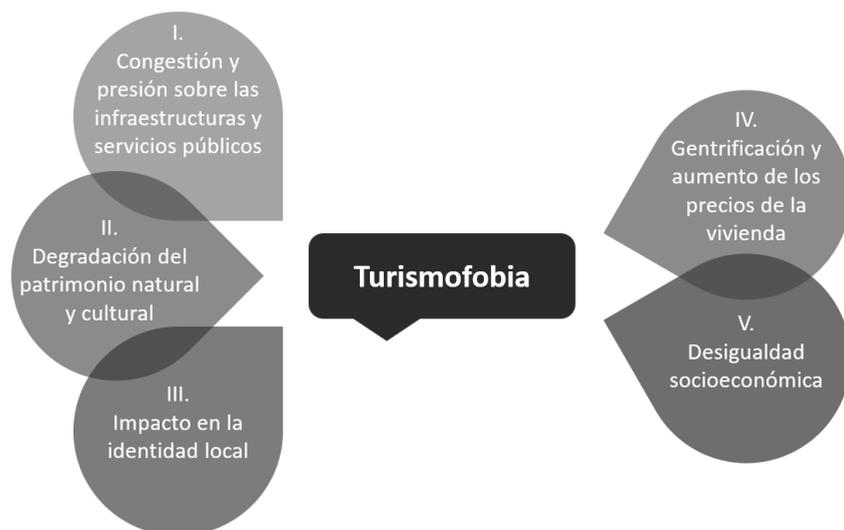
permitido mejorar el entorno urbano con mayor masa arbórea y espacio para viandantes (Muñoz Sotomayor et al., 2016).

- II. Degradación del patrimonio natural y cultural: El turismo masivo puede provocar una explotación excesiva de los recursos culturales y naturales, erosionando el patrimonio y la identidad local de las ciudades intermedias (Brandis et al. 1998). El aumento de la demanda de energía, agua y gestión de residuos puede ejercer presión sobre los ecosistemas locales, contribuir a la contaminación y erosionar la sostenibilidad ambiental. Especialmente paradigmáticos son los ejemplos de la desaparición de dunas en los litorales andaluces por urbanizaciones turísticas (Gómez Zotano, 2014).
- III. Impacto en la identidad local: En el estudio “Turismo y cultura en ciudades medias históricas (...)” la investigadora Libertad Troitiño (2022) pone de manifiesto el peligro de la sobre explotación turística *-overtourism-* y cómo puede ésta llevar a la expulsión de los propios residentes locales. Del mismo modo, Ricardo Dosso advierte de los conflictos que afronta la ciudad intermedia al convertirse en un producto urbano-turístico (2003). El turismo masivo puede conducir a la comercialización excesiva del espacio urbano y a la homogeneización de las áreas turísticas para adaptarlas a los estándares de las demandas turísticas internacionales, desconectándose de la cultura y la historia locales -los negocios tradicionales locales pueden verse reemplazados por tiendas de souvenirs y cadenas internacionales-, con una consecuente pérdida del carácter distintivo de la ciudad, de la autenticidad y la identidad regional.
- IV. Gentrificación y aumento de los precios de la vivienda: Hiernaux y González (2014) o Mansilla (2019) han trazado las vinculaciones entre el turismo y los procesos gentrificadores de los centros de las ciudades. El turismo puede elevar los precios de la vivienda, ya que la demanda de alojamiento temporal -hoteles, alquileres vacacionales, etc.- aumenta. Esto puede llevar a la gentrificación y la expulsión de los residentes locales de bajos ingresos, lo que contribuye a la creciente desigualdad en estas ciudades. En su extenso y detallado estudio sobre los Procesos y dinámicas de gentrificación en las ciudades españolas, los investigadores Daniel Sorando y Álvaro Ardura exponen que, aunque los procesos gentrificadores descritos inicialmente en ciudades anglosajonas no se produjeron con la misma intensidad en las ciudades españolas en el último cuarto del siglo XX e inicios del XXI, cumpliéndose solo de manera muy parcial en los centros urbanos algunas de las premisas de las teorías clásicas de la gentrificación “la depresión económica -acaecida entre el 2008 y el 2013- ha modificado de manera fundamental la posición de los barrios mezclados de los centros urbanos” (2018, p. 43) haciéndolos especialmente atractivos a la inversión especulativa global vinculada a los nuevos usos turísticos. Esto es favorecido por la desregulación del mercado de alquiler, la falta de control por las administraciones y la aprobación de leyes que facilitaban el flujo de capitales inversores especulativos internacionales a bienes inmuebles residenciales. Como señalan Sorando y Ardura (2018, p. 44) “la cualidad de España como potencia turística ha hecho que la explotación de la vivienda como activo turístico haya incluido también en el

- circuito internacional a ciudades de menor rango (...). Así, cantidades muy importantes de viviendas habituales han sido derivadas al alquiler turístico de corta estancia como 'uso óptimo' a través de plataformas como AirBnB".
- V. Desigualdad socioeconómica: Como apuntan Di Maso et al. (2021) el desarrollo turístico a menudo beneficia a ciertos grupos sociales con disponibilidad económica y contexto cultural adecuados para aprovechar los nuevos flujos de capital, y transforma las áreas urbanas en un proceso de gentrificación que deja rezagados a otros sectores de la sociedad y clases sociales menos favorecidas. Esta circunstancia podría verse limitada si se ahondara en el desarrollo económico diverso del municipio y, tal como señalan De Souza y Godoy (2021), si las ciudades intermedias fomentan la apertura de centros de formación profesional y universitaria que abran espacios de pensamiento, acción, transformación y reflexión que ayuden al desarrollo social, cultural y económico de la ciudad.
- VI. Turismofobia: El exceso de visitantes turísticos puede sobrepasar los límites de capacidad de recepción y acogida de las ciudades, provocando largas colas en los puntos turísticos, aglomeraciones en los espacios públicos y desequilibrios, deficiencias y carencias en los servicios básicos de la ciudad. Esta circunstancia que resume someramente los cinco puntos señalados anteriormente, puede provocar sentimientos de rechazo hacia los turistas, conocido como "turismofobia" (Milano, 2018), y afectar las relaciones entre los visitantes y los residentes locales.

Si bien se han expuesto estos problemas numerados del I al VI, tras su descripción, quedan evidentes las relaciones de causa entre ellos, por lo que proponemos aquí un gráfico resumen (Figura 2) que ilustra que los tres primeros puntos tienen relación entre sí y los problemas pueden venir concatenados. Así, del mismo modo ocurre con los puntos cuatro y cinco, pues la Gentrificación y el aumento del precio de la vivienda genera claros problemas de desigualdades sociales y económicas. El punto seis: Turismofobia es la consecuencia de la acumulación de los cinco problemas previamente expuestos.

Figura 2. Conflictos y desequilibrios de las ciudades intermedias turísticas



Fuente: Elaboración propia

2.3. LIMITACIONES DEL MODELO DE SMART CITIES PARA LAS CIUDADES INTERMEDIAS

El concepto de *Smart Cities* ha ganado relevancia a lo largo de las dos últimas décadas como una solución para mejorar la calidad de vida de los habitantes de las ciudades a través de la implementación de tecnología y la optimización de los recursos disponibles. Como apunta Hollands (2008) las *Smart Cities* se centran en el enfoque tecnológico para solucionar problemas urbanos mediante la aplicación de tecnología para mejorar la eficiencia de los recursos, pero no abordan de manera integral los problemas sociales y culturales derivados del turismo. Autores como Fernández Güell (2015) y Fernández González (2016) han puesto en evidencia la mitificación de las nuevas tecnologías como respuesta a los retos de las ciudades contemporáneas. Tal es la expansión de esta expresión como panacea y solución de todos los problemas urbanos que se ha transformado en un discurso transmitido y reproducido a través de una serie de mitos como significantes ideológicos que soportan esta narrativa. Numerosos investigadores critican la aplicación ciega de este concepto y abogan por nuevos paradigmas, Valérie Peugeot (2016) ve más pertinente, y menos normativo hablar de *data city* en vez de *smart city* y se pregunta si no sería mejor avanzar en pos de una ciudad colaborativa. Para V. Peugeot la urbe de mañana -inteligente, en transición, colaborativa y común- será más y más productiva de información, de datos -cantidad de basuras manejadas, movimientos migratorios, geolocalización de los servicios públicos, medidas de impacto energético...- o de contenido -archivos de las ciudades, proyectos urbanos, etc.-.

Las *Smart Cities* se han centrado tradicionalmente en la aplicación de tecnologías de la información y comunicación -TIC- para mejorar la eficiencia de los servicios urbanos. Sin embargo, estas iniciativas han mostrado algunas limitaciones en el impulso del desarrollo económico sostenible en las ciudades intermedias, pues,

como hemos visto, estas ciudades tienen características particulares que deben ser consideradas a la hora de buscar soluciones que impulsen su desarrollo económico y social.

Como apunta Komninos (2013) existe en la aplicación del concepto de *Smart Cities* una clara falta de participación ciudadana. La planificación de *Smart Cities* a menudo carece de una participación activa de la comunidad, lo que limita su capacidad para abordar los problemas locales y fomentar un sentido de pertenencia. Asimismo, tal como exponen los investigadores, Aldana, Ordínez y Kamiker (2022) “la mayoría -de los estudios abordados -sobre *Smart Cities*- e índices corresponden a grandes urbes, megaciudades, metrópolis y ciudades globales”, por lo que, recientemente, han desarrollado una propuesta metodológica cualitativa para poder analizar diferentes casos de ciudades intermedias turísticas que han implementado acciones para transformarlas en *Smart Cities* y Destinos Turísticos Inteligentes -DTI- mediante la aplicación de las TIC. Esta propuesta fue establecida por los investigadores en cuatro fases (Figura 3):

Figura 3. Fases para el análisis cualitativo de la implantación del modelo *Smart Cities* y DTI en Ciudades Intermedias Turísticas.

1. Análisis documental y bibliográfico referido a los conceptos centrales y su uso en diferentes casos.	2. Estudio de software de aplicaciones móviles y sistemas de acceso público.	3. Entrevistas semiestructuradas a funcionarios, prestadores turísticos y organismos afines.	4. Trabajo de campo.
---	--	--	----------------------

Fuente: Elaboración propia a partir de la propuesta de Aldana et al. (2022)

Sin embargo, un análisis cuantitativo puede mejorar significativamente la calidad del estudio, pues, tal como hemos expuesto anteriormente, el modelo *Smart Cities*, es sobre todo un modelo de recogida de datos numéricos. Para ello nos fijamos en el Sistema Municipal de Indicadores de sostenibilidad urbana y local, con los condicionantes para ciudades grandes y medianas establecido por el grupo Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL, 2010) perteneciente a la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible dependiente del Gobierno de España. Este sistema de cuarenta y tres indicadores se articula en siete grupos o ámbitos que a su vez se agrupan en cuatro ejes que son los definidores del modelo de ciudad (Figura 4):

Figura 4. Sistema de indicadores de sostenibilidad urbana

Eje 1: Compacidad y Funcionalidad	Eje 2: Complejidad	Eje 3: Eficiencia	Eje 4: Cohesión social
Ámbito 1. Ocupación del suelo	Ámbito 4. Complejidad urbana	Ámbito 6. Metabolismo urbano	Ámbito 7. Cohesión social
Ámbito 2. Espacio público y Habitabilidad	Ámbito 5. Espacios verdes y Biodiversidad		
Ámbito 3. Movilidad y Servicios			

Fuente: Elaboración propia a partir de la propuesta de EESUL (2010)

El estudio realizado por Rodríguez Bolívar (2018) sobre 47 gobiernos locales autoetiquetados como *Smart cities* que son miembros de la red EURO-CITIES y participan en un grupo de trabajo sobre “ciudadanía creativa”, relacionó positivamente este nuevo concepto para la implementación de entornos colaborativos en *Smart Cities*.

Y encontró amplios puntos de mejora en la participación ciudadana mediante la implantación de canales de comunicación digital, menos del 50% han creado plataformas de e-participación ciudadana para promover la involucración de la ciudadanía en los asuntos públicos, y sólo unas pocas de estas ciudades promueven el desarrollo de consultas, discusiones y peticiones online.

2.4. EL ENFOQUE DE LAS CIUDADES CREATIVAS COMO SOLUCIÓN PARA LAS CIUDADES INTERMEDIAS

Las Ciudades Creativas se basan en la idea de potenciar el desarrollo cultural y artístico propio de cada ciudad, fomentando la creatividad, la innovación y la participación ciudadana (Suárez y De Schant, 2021). La renovación de las ciudades intermedias en Ciudades Creativas debe venir aparejada a partir de la acción en cuatro ejes que contribuyen a la creación de entornos urbanos más vibrantes, inclusivos y habitables, mejorando la calidad de vida de los residentes (Figura 5):

Figura 5. Ejes de acción para el desarrollo de Ciudades Creativas.



Fuente: Elaboración propia

1. Integración de la cultura de la creatividad: Las Ciudades Creativas ponen énfasis en el desarrollo cultural y artístico propio como catalizador del cambio urbano sostenible, lo que permite abordar los problemas turísticos desde una perspectiva más holística. Los investigadores y filósofos Echeverri y Noguera, exponen que la cultura se constituye como un concepto integrador que ayuda a interpretar los fenómenos de las ciudades intermedias: "Las relaciones de la comunidad con sus espacios y monumentos, su identificación o extrañeza, son pauta para comprender los grados de pertenencia de la comunidad con su entorno físico-espacial" (1994, p. 162). Las Ciudades Creativas enfatizan la importancia del desarrollo cultural y artístico propio como motor de transformación urbana y económica. Este enfoque busca fomentar la creatividad, la participación ciudadana y la diversidad cultural como elementos clave para el desarrollo sostenible de las ciudades intermedias.
2. Participación ciudadana y gobernanza colaborativa: Para lograr este nuevo modelo urbano sostenible, es necesario innovar socialmente mediante la implementación de sistemas de gobernanza urbana abierta que promuevan la participación ciudadana y la colaboración entre diferentes actores, tanto públicos como privados. Es fundamental que las decisiones se tomen de manera consensuada y se tenga en cuenta la opinión de todos los sectores involucrados. La implantación de mecanismos de toma de decisiones mediante la participación ciudadana y la colaboración entre diversos actores, promueve la cohesión social y una planificación más inclusiva. Los sistemas de

gobernanza urbana vinculados a la innovación social y a la “nueva economía del conocimiento” (Vicario y Rodríguez, 2005) son fundamentales para promover la creatividad y el desarrollo cultural en las ciudades intermedias. Esto implica la participación activa de los ciudadanos, la colaboración público-privada, la creación de espacios de co-creación y la promoción de la economía creativa.

3. Desarrollo sostenible y diversificación económica: La promoción de la cultura y la creatividad puede diversificar la economía local y reducir la dependencia excesiva del monocultivo turístico, abriendo nuevas posibilidades a un turismo cultural no estacionario y generando empleo y riqueza de manera sostenible (Picco, 2019). Mediante la promoción de la cultura y el arte, las ciudades intermedias pueden diversificar su economía, generar empleo y atraer inversiones. Las industrias creativas, como el diseño, la moda, el cine, la música y las artes visuales, tienen un potencial significativo para impulsar la innovación y el crecimiento económico local.
4. Conservación del patrimonio y promoción de la identidad local: Ya adelantado por Alejandro Alfonzo en su extensamente divulgado alegato “Por una ciudad comunicable y comunicadora” (1996) donde expone los grandes problemas de pérdida de la capacidad histórica de las ciudades para favorecer, promover y facilitar la comunicación y la amistad cívica entre sus habitantes, generados por las crisis urbanas de finales del siglo tanto en las ciudades de regiones subdesarrolladas como en las megalópolis industrializadas. Alfonzo confronta la opulencia y sobredimensión de los recursos de comunicación contemporáneos a los altos y reales déficit de comunicación en términos ciudadano-ciudadano, pues los desarrollos urbanos descontextualizados de sus entornos físicos, culturales y sociales, han producido una fractura en la raíz histórico-cultural que unía a la persona con su hábitat urbano, erosionando las identidades colectivas.

Las Ciudades Creativas valoran y preservan el patrimonio cultural y natural, promoviendo una identidad local fuerte y un turismo más responsable. Al priorizar el desarrollo cultural y artístico, las Ciudades Creativas buscan fortalecer la identidad cultural de cada ciudad, promoviendo la diversidad y la inclusión. Esto genera un sentido de pertenencia en los habitantes, quienes se sienten parte activa de su comunidad y se comprometen con su desarrollo. Además, las Ciudades Creativas buscan impulsar la economía sostenible a través de la cultura y el arte. El turismo cultural se convierte en una fuente de ingresos para la ciudad, generando empleo y atrayendo visitantes interesados en conocer la identidad y la oferta cultural de la ciudad. El desarrollo de determinados Atractores urbanos y culturales puede favorecer la centralidad de nuevos barrios a través del desarrollo de acciones artísticas (De Souza y Naranjo, 2023). En palabras de De Souza Sánchez (2022, p. 15):

“Las habilidades y destrezas creativas que se desarrollan mediante la práctica artística, así como el espíritu y talante crítico e indagador que despierta en el sujeto ciudadano la experiencia artística contemporánea, facilitan el desarrollo en los individuos de capacidades adaptativas como sujetos reactivos ante cambios en el entorno y mejoran la actitud y el posicionamiento en la

sociedad como ciudadanos creativos en el actual contexto histórico, de rápidas transformaciones económicas, sociales y ambientales”.

El aprendizaje y la práctica del arte plástico ayuda a la comprensión y aprehensión del entorno, a su conocimiento e integración en la identidad cultural de la sociedad por parte de los ciudadanos. El pensamiento encuentra entre las herramientas del dibujo como el lápiz y el papel la materialización más efectiva y rápida de su forma (De Souza, Ferrer y Naranjo, 2023). El dibujo del entorno urbano y su intervención en él se convierten así en una especie de bisturí quirúrgico que desgrana los secretos compositivos de la forma urbana. Como exponen De Souza, Martínez, Naranjo y Sellet (2022, p.123), los nuevos lenguajes surgidos de los medios artísticos tecnológicos y audiovisuales y la mayor accesibilidad que nos ofrecen a campos de acción y reflexión hasta ahora lejanos social y físicamente están ayudando a la transformación de las disciplinas artísticas y arquitectónicas hacia una transversalidad de géneros y creaciones que potencia la creación en grupo y la participación ciudadana.

3. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La organización internacional Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU, 2014) define las Ciudades Intermedias como urbes que crean nexos entre el ámbito rural y las áreas urbanas, y expone que la incorporación de las ciudades intermedias en los mecanismos de gobernanza global de los países y naciones ayuda a la revalorización de lo rural como espacios de oportunidades, como territorios para el desarrollo de un modelo de hábitat urbano más sostenible. Sin embargo, las ciudades intermedias se enfrentan a la disyuntiva de la creciente conciencia por la conservación del medio ambiente en el que se sitúan, y su necesidad de aprovechamiento como una de las bases de su economía. Por lo que un excesivo proteccionismo puede limitar su desarrollo futuro. Esta disyuntiva también se da en la protección del patrimonio histórico artístico y arquitectónico de las ciudades intermedias:

“Un escrupuloso celo por la protección del patrimonio puede percibirse como una imposición a los ciudadanos para que vivan en entornos históricos convertidos en cementerios, los complejos y costosos procesos que suponen la restauración y rehabilitación de edificios protegidos limitan los intentos de mejora del dinamismo comercial y residencial en pos de una redensificación de los centros urbanos históricos de ciudades intermedias, las cuales tienen el hándicap de no ser atractoras de recursos administrativos al no representar la capitalidad de su región”. (De Souza y Godoy, p. 21)

Para solventar los problemas, conflictos y desequilibrios de las ciudades intermedias turísticas señalados en el punto 2.2 se requiere de una planificación y gestión adecuadas por parte de las autoridades locales, con el objetivo de equilibrar los beneficios del turismo con las necesidades y preocupaciones de los residentes locales. Medidas como la planificación urbana sostenible, la diversificación de la economía local, la participación ciudadana y la promoción de un turismo responsable pueden contribuir a abordar estos desafíos y crear ciudades intermedias más equitativas, sostenibles y habitables. Bajo estas líneas se presenta la Tabla 2

resumen con los conflictos e indicadores causales de los desequilibrios de las ciudades intermedias turísticas.

Tabla 2. Conflictos e indicadores causales de los desequilibrios de las ciudades intermedias turísticas.

Descripción del problema	Indicadores causales
<i>I. Congestión y presión sobre las infraestructuras y servicios públicos.</i>	<i>Carencia de infraestructuras o servicios previa Falta de planificación administrativa para acomodar los servicios a la demanda prevista.</i>
<i>II. Degradación del patrimonio natural y cultural</i>	<i>Falta de protección, supervisión y adaptación de las actividades en los entornos naturales y culturales por parte de las administraciones públicas.</i>
<i>III. Impacto en la identidad local</i>	<i>Falta de control por parte de las administraciones para restringir y adecuar los permisos de apertura a franquicias internacionales en áreas centrales e históricas de la ciudad. Falta de apoyo en reducción de la fiscalidad a empresas tradicionales e identitarias.</i>
<i>IV. Gentrificación y aumento de los precios de la vivienda</i>	<i>Falta de una bolsa de vivienda pública de alquiler que contenga los precios. Falta de control de las administraciones para que se cumpla la ley de usos del suelo, separando así los usos residenciales de los turísticos que deben quedar acotados a la planta hotelera previamente planificada en los PGOU.</i>
<i>V. Desigualdad socioeconómica</i>	<i>Déficit en la diversidad económica del municipio y en las políticas públicas de empleo y formación. Falta de centros de formación profesional y universitaria cercanos o integrados en el municipio.</i>
<i>VI. Turismofobia</i>	<i>Falta de preparación global de la ciudad para adaptarse a su nuevo rol de ciudad turística.</i>

Fuente: Elaboración propia

El Sistema de indicadores de sostenibilidad urbana establecido por el grupo EESUL de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible de España, avanzó un alto grado de desarrollo en la definición tanto de los ámbitos de estudio de las ciudades medias y grandes como de los indicadores y subindicadores que debían tenerse en cuenta. Sin embargo, consideramos que éste queda limitado si no se incluye un nuevo ámbito que proponemos denominarlo Sostenibilidad Económica, vinculado al Eje 3: Eficiencia, en el que ya se incluye el Ámbito del Metabolismo Urbano. Este nuevo ámbito de Sostenibilidad Económica se definirá por tres indicadores: 44.- Economía circular y kilómetro cero, 45.- Indicadores de consumo sostenible, y 46.- Grado de diversificación de las actividades económicas. También proponemos que el subindicador 43. Tasa de asociacionismo, del Ámbito de la de la Cohesión social cambie su nombre por el de Participación ciudadana, pues la Tasa de asociacionismo es uno más de los subindicadores de la Participación ciudadana (Figura 4). Asimismo, proponemos sustituir el título del Ámbito 1. Ocupación del suelo por el de Morfología Urbana.

Figura 6. Propuesta de modificación del Sistema de indicadores de sostenibilidad urbana.

Ámbito 01. OCUPACIÓN DEL SUELO -> MORFOLOGÍA URBANA	Ámbito 06. METABOLISMO URBANO
01 Ocupación de los usos del suelo	24 Consumo energético final
02 Superficie artificial por habitante	25 Demanda energética residencial
03 Superficie urbanizada del término municipal	26 Producción local de energías renovables
04 Compacidad absoluta	27 Autosuficiencia energética
05 Densidad de viviendas	28 Consumo de agua potable en la vivienda
Ámbito 02. ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD	29 Eficiencia de la red de distribución de agua potable
06 Calidad del aire	30 Conexión de aguas marginales a depuradora
07 Confort acústico	31 Regeneración de aguas depuradas
08 Accesibilidad del viario	32 Generación de residuos
09 Espacio viario destinado al peatón por tramo de calle	33 Recogida separada bruta
10 Proporción de la calle	34 Proximidad al sistema de recogida
Ámbito 03. MOVILIDAD Y SERVICIOS	35 Proximidad a un punto limpio
11 Distribución modal del transporte urbano	36 Cierre del ciclo de la materia orgánica
12 Espacio viario para peatones	Ámbito 07. COHESIÓN SOCIAL
13 Proximidad de las viviendas a una parada de transporte público	37 Índice de envejecimiento
14 Proximidad de las viviendas a redes de transporte público alternativas al automóvil	38 Población extranjera
15 Proximidad de las viviendas a un carril bici	39 Titulados de tercer grado
16 Proximidad de las viviendas al aparcamiento para bicicletas	40 Autocontención laboral
Ámbito 04. COMPLEJIDAD URBANA	41 Proximidad a servicios urbanos básicos
17 Equilibrio entre actividad y residencia	42 Satisfacción de los ciudadanos con la comunidad local (encuesta sobre percepciones y hábitos)
Ámbito 05. ESPACIOS VERDES Y BIODIVERSIDAD	43 Tasa de asociacionismo (Participación ciudadana)
18 Extensión de ecosistemas antrópicos de valor para la biodiversidad	Ámbito 08. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
19 Extensión de ecosistemas naturales	44. Economía circular y kilómetro cero
20 Agricultura y ganadería ecológica	45. Indicadores de consumo sostenible
21 Índice de permeabilidad del suelo	46. Grado de diversificación de las actividades económicas
22 Superficie verde por habitante	
23 Proximidad a espacios verdes	

PROPUESTA DE NUEVO INDICADOR

Fuente: Elaboración propia a partir de la propuesta de EESUL (2010)

El planteamiento de las Ciudades Creativas, que prioriza el desarrollo cultural y artístico propio, ofrece un nuevo modelo urbano sostenible para las ciudades intermedias, que aborda de manera más integral y sostenible, en comparación con el restrictivo modelo de *Smart Cities*, los problemas derivados del turismo. La revisión bibliográfica realizada de los múltiples artículos científicos y fuentes bibliográficas monográficas respaldan esta argumentación, destacando los beneficios del enfoque de las Ciudades Creativas en la resolución de los problemas de las urbes turísticas en ciudades intermedias. Los casos de la evolución de diferentes ciudades intermedias como son Segovia, Valladolid o La Orotava, en Tenerife, demuestran que la apuesta por el desarrollo cultural y artístico propio mediante, por ejemplo, la apertura de centros de formación superior y universidades puede generar resultados positivos en términos de desarrollo económico, transformación urbana y calidad de vida. Especialmente relevantes son los numerosos estudios de los investigadores Carme Bellet y Eduardo Olazabal en relación a las dinámicas y procesos de urbanización recientes de las ciudades intermedias (2017) y los cambios de modelo de crecimiento urbano de éstas (2018), pues evidencian las amenazas y debilidades que las ciudades intermedias sufren ante procesos especulativos urbanizadores.

Mediante el modelo de las Ciudades Creativas, las ciudades intermedias diversifican su economía, potenciando de este modo el desarrollo económico global sin desarrollar burbujas expansionistas en el territorio. Al promover las industrias creativas fortalecen la identidad cultural y ayudan a un desarrollo equitativo y sostenible de las ciudades, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos. Para ello, es necesario implementar sistemas de gobernanza urbana colaborativa que promuevan la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre la ciudad y la colaboración entre diferentes actores, para así lograr un desarrollo sostenible y equitativo. Asimismo, es necesario que estos sistemas de gestión urbana

participativa se vinculen a la innovación social aprovechando las nuevas tecnologías de la comunicación, pues así se sentarán las bases fundamentales para impulsar la creatividad y el desarrollo económico basado en la cultura y las artes.

5. REFERENCIAS

- Aldana, J., Ordinez, L., Kaminker, S. A. (2022). Propuesta metodológica para la caracterización de ciudades inteligentes y destinos turísticos inteligentes en ciudades intermedias turísticas: El caso Puerto Madryn. *Simposio Argentino sobre Tecnología y Sociedad (STS 2022)*. 75-84. URL: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/151804>
- Alfonzo, A. (1996). Por una ciudad comunicable y comunicadora. *Chasqui*, 55. 66-71. Handle: <http://hdl.handle.net/10469/13005>
- Bellet, C., y Llop Torné, J. M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 8 (165). 1-28. Handle: <http://hdl.handle.net/10459.1/41650>
- Bellet, C. y Olazabal, E. (2017). Las ciudades intermedias en España. Dinámicas y procesos de urbanización recientes. En *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica*. Instituto de Geografía; Pontificia Universidad Católica de Chile, 144-181.
- Bellet, C. y Olazabal, E. (2018). ¿Cambio de modelo? Expectativas de crecimiento urbano en áreas urbanas articuladas por ciudades medias. Algunos casos de estudio. En: *Ciudades medias y áreas metropolitanas. De la dispersión a la regeneración*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha
- Bolay, J.-C., & Rabinovich, A. (2004). Intermediate Cities in Latin America, Risks and Opportunities of Coherent Urban Development. *The International Journal of Urban Policy and Planning*, 21, 407-421. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2004.07.007>
- Brandis García, D., y del Río Lafuente, M. I. (1998). La dialéctica turismo y medio ambiente en las ciudades históricas: una propuesta interpretativa. *Ería*, (47), 229-240. DOI: <https://doi.org/10.17811/er.0.1998.229-240>
- Calderón Vázquez, F. J. (2010). ¿Turismo versus desarrollo?: Una perspectiva crítica de las interacciones entre turismo y desarrollo. *TURYDES: Revista sobre Turismo y Desarrollo local sostenible*, 3(7), 8. URL: <https://www.eumed.net/rev/turydes/07/fjcv.htm>
- Castañón-Lomnitz, H. (2005). Las megaciudades y la transición urbana. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 47 (195), 95-122. URL: <https://www.scielo.org.mx/pdf/rmcps/v47n195/0185-1918-rmcps-47-195-95.pdf>
- CGLU (2014). Las ciudades intermedias en la nueva agenda urbana. Ciudades y Gobiernos Locales Unidos. *Revista Ciudades Sostenibles*. URL: <https://www.old.uclg.org/es/media/noticias/las-ciudades-intermedias-en-la-nueva-agenda-urbana>
- De Souza Sánchez, P. M. y Godoy Rodríguez. R. (2021). A.B.P. real de promoción de la arquitectura, el arte y la naturaleza de La Orotava. En: *De la Polis a la Urbe a través de miradas interdisciplinarias*. McGraw-Hill, 715-740. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6372910> Handle: <http://hdl.handle.net/11268/10900>

- De Souza Sánchez, P. M. (2022). Barrios Creativos: propuestas urbanas para la solución de problemas sociales de equidad. En: *La representación de la ciudad en la sociedad contemporánea*. McGraw-Hill. 27-46. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7390739>
- De Souza Sánchez, P. M., Martínez Martínez, N., Naranjo Henríquez, I. y Sellet, D. (2022). Las artes plásticas en la mejora del aprendizaje experiencial interdisciplinar. Un acercamiento con estudio de casos y propuestas. En: *Innovación Docente e Investigación en Arte y Humanidades: Experiencias de cambio en la Metodología Docente*. Dykinson. 123-138. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7493297>
- De Souza Sánchez, P. M., y Naranjo Henríquez, H. (2023). Case study of strategies for the conversion of Intermediate Cities from a tourist product to an Urban and Cultural Attractor. V *International Conference on Tourism Dynamics and Trends New Frontiers in the Tourism and Hospitality Industry*, 65. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.8377542>
- De Souza Sánchez, P. M., Ferrer Román, E. y Naranjo Henríquez, I. (2023). Innovación metodológica de las actividades de dibujo de la titulación de arquitectura: Revisión del submódulo de dibujo del Grado en Fundamentos de la Arquitectura como adaptación al Espacio Europeo de Educación Superior. *HUMAN REVIEW. International Humanities Review / Revista Internacional De Humanidades*, 17(1): Monograph: "Proposals for quality higher education", 1–27. DOI: <https://doi.org/10.37467/revhuman.v12.4712>
- Di Masso, A., Jorquera, V., Ropert, T., y Vidal, T. (2021). Gentrification and the Creative Destruction of Sense of Place: A Psychosocial Exploration of Urban Transformations in Barcelona. En: C. Raymond, L. Manzo, D. Williams, A. Di Masso, y T. Von Wirth (Eds.), *Changing Senses of Place: Navigating Global Challenges*. 221-233. Cambridge University Press. 221 – 233 DOI: <https://doi.org/10.1017/9781108769471.020>
- Dosso, R. (2003). La ciudad intermedia como producto urbano - turístico. Conflictos y estrategias de acción en el mercado turístico de ciudades. *IV Seminario Internacional de Estudios Urbanos*, Tandil. URL: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/839/>
- Echeverri, J., y Noguera, P. (1994). La cultura: concepto integrador para interpretar fenómenos de las ciudades intermedias. *Cultura y Droga*, 1(1), 160-176. URL: <https://revistasojs.ucaldas.edu.co/index.php/culturaydroga/article/view/6356>
- Esteban Penelas, J. L., Belzunce Tormo, E., Guinea Martín, A., Coello Muñoz, I., Fonseca Gallego, M., Fernández Ruiz, J., Guijarro García, A., y De Souza Sánchez, P. M. (2009). El territorio fluido. Saemangeum. *The Fluid Territory. Future Arquitecturas*. 16-17. Madrid. 48-57. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6403341>
- EESUL (2010). Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local. Gobierno de España. URL: <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/arquitectura-vivienda-y-suelo/urbanismo-y-politica-de-suelo/urbanismo-y-sostenibilidad-urbana/sistema-municipal-de-indicadores-de-sostenibilidad-urbana-y-local>

- Feliu Torrent, J. (2007). El desarrollo local en la ciudad media europea ante los proyectos de T.A.V. *Estudios Geográficos*, 68 (262). 65-90. ISSN: 0014-1496. DOI: <https://doi.org/10.3989/egeogr.2007.i262.6>
- Fernández Güell, J. M. (2015). Ciudades Inteligentes: La mitificación de las nuevas tecnologías como respuesta a los retos de las ciudades contemporáneas. *Economía Industrial*, 395. 17-28. ISSN 0422-2784. URL: <https://oa.upm.es/40941/>
- Florida, R. (2009). *Las ciudades creativas*. Ediciones Paidós Ibérica.
- García Pascual, F. (2017). Tres décadas de cambios en el turismo mundial: el impacto de la globalización en los flujos turísticos. *Boletín de la asociación de geógrafos españoles*, 75. 595-597.
- Gambarota, D. M., y Lorda, M. A. (2018). Análisis de los atractivos turísticos de una ciudad intermedia: El caso de Bahía Blanca, Argentina. *Revista interamericana de ambiente y turismo*, 14 (2), 134-160. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-235X2018000200134>
- Giussani, S., Luengo, M. H., y Poujol, G. (2010). Impactos del turismo sobre el metabolismo urbano y la sostenibilidad de las ciudades intermedias mediterráneas. En: Ponencia presentada en SB10mad. *Sustainable Building Conference*.
- Gómez Zotano, J. (2014). La degradación de dunas litorales en Andalucía: aproximación geohistórica y multiescalar. *Investigaciones Geográficas*, 62. Instituto Interuniversitario de Geografía. 23-39. URL: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17632456002>
- González Fernández, M. (2016). La construcción del discurso de la smart city: mitos implícitos y sus consecuencias socio-políticas. *URBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales*, 6 (2), 83-99. URL: http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/fernandez_manu
- Gosselin, M. (2016). Ciudades intermedias, hinterland y sustentabilidad: Canmore como caso de estudio. *Revista Planeo*, 28. ISSN 0719-2932 URL: https://revistaplaneo.cl/wp-content/uploads/Ciudades-intermedias_Canmore.pdf
- Herrera Priano, F., y Fajardo Guerra, C. (2014). A framework for measuring smart cities. En: *Proceedings of the 15th annual international conference on digital government research*. 44-54. DOI: <https://doi.org/10.1145/2612733.2612741>
- Hiernaux, D., y González, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de geografía Norte Grande*, (58), 55-70. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022014000200004>
- Hollands, R. G. (2008). Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial? *City*, 12 (3), 303-320. DOI: <https://doi.org/10.1080/13604810802479126>
- Komninos, N. (2013, 1ª edición 2002). *Intelligent cities: Innovation, knowledge systems and digital spaces*. Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780203857748>
- Llop, J. M., Iglesias, B. M., Vargas, R., Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones. *Ciudades*, 22, 23-43. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>

- Mansilla López, J. A. (2019). Turismo y gentrificación. La reestructuración social, económica y espacial de tres ciudades de Europa y América Latina. *Tendencias Sociales. Revista De Sociología*, (4), 5–25. DOI: <https://doi.org/10.5944/ts.4.2019.25254>
- Méndez, R. y Molinero, F. (eds.) (1993). *Geografía de España*. Ariel, Barcelona.
- Milano, C. (2018). Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16 (3), 551-564. DOI: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.041>
- Muñoz Sotomayor, V. A., Betancourt, D., y Sangurima, W. J. (2016). Diseño de ciclovías para ciudades intermedias, una propuesta para Loja. *INNOVA Research Journal*, 1 (12), 11-22. DOI: <https://doi.org/10.33890/innova.v1.n12.2016.77>
- Olmedo-Barchello, S., Cristaldo, J. C., Rodríguez, G., Silva, M. da, Acosta, A., y Barrios, O. (2020). Ciudades creativas y su aporte a la creación de un nuevo modelo de desarrollo económico, social y cultural. Una revisión de la literatura. *Población y Desarrollo*, 26 (50), 53-63. DOI: <https://doi.org/10.18004/pdfce/2076-054x/2020.026.50.053-063>
- Peugeot, V. (2016). ¿Colaborativa o inteligente? La ciudad entre dos imaginarios. *URBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales*, 6 (2) Número monográfico sobre “Smart Cities: realidades y utopías de un nuevo imaginario urbano”. ISSN-e 2014-2714, 63-81. URL: <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/peugeot>
- Picco, M. P. (2019). Marketing urbano, ciudades creativas y turismo. Análisis turístico de las transformaciones urbanas en la ciudad de Santa Fe (2004-2017), Argentina. *Realidad, Tendencias y Desafíos en Turismo (CONDET)*, 17(2), 105-133.
- Rodríguez Bolívar, M. P. (2018). Creative citizenship: the new wave for collaborative environments in smart cities. *Academia Revista Latinoamericana de Administración*, 31 (1), 277-302. DOI: <https://doi.org/10.1108/ARLA-04-2017-0133>
- Salazar, G., Fonck, M., y Vergara, L. (2018). Ciudades intermedias: dinámicas de intermediación desde la noción de lugar. El caso de la región de la Araucanía, Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, (70), 109-130. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022018000200109>
- Schiavo, E., dos Santos Nogueira, C., y Vera, P. (2013). Halfway between the dissemination of digital culture and the emergence of public laboratories: The case of Argentina within the Latin American context. *Revista iberoamericana de ciencia tecnología y sociedad*, 8(23), 179-199.
- Sorando Ortín, D., y Ardura Urquiaga, Á. (2018). Procesos y dinámicas de gentrificación en las ciudades españolas. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (60), 34-47. URL: <https://raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/339239>
- Suárez, P. M., y De Schant, H. E. (2021). Ciudad Creativa. Ciencias sociales para ciudadanos del Siglo XXI. Proyecto educativo: Creative City. Social sciences for citizens of the XXI Century. Educational Project. *South Florida Journal of Development*, 2(3), 4287–4312. DOI: <https://doi.org/10.46932/sfjdv2n3-038>

- Troitiño Torralba, L. (2022). Turismo y cultura en ciudades medias históricas: del peligro del *overtourism* a la gestión del *undertourism*. En: *Cultura y turismo en ciudades medias: diálogos para un escenario postcovid*, 73-79. URL: <https://www.torrossa.com/en/resources/an/5490919>
- Vicario Martínez, L., y Rodríguez Álvarez, A. (2005). Innovación, Competitividad y Regeneración Urbana: los espacios retóricos de la “ciudad creativa” en el nuevo Bilbao. *Ekonomiaz: Revista vasca de economía*, (58), 262-295. URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2008997>

ICONO
14

Mc
Graw
Hill

EduLAB

DEPARTAMENTO DE
CIENCIAS DE LA
COMUNICACIÓN
APLICADA



STARTUP
EUROPE



fundación para
la investigación
social avanzada

registraSoft

MHID: 978-0008505387



9 780008 505387