

Planificación y Gestión Medioambiental de Recursos Turísticos

- 1.Desarrollo insostenible. Cambio climático. Amenazas.**
- 2.Turismo sostenible. Gestión medioambiental**
- 3.Planificación estratégica y desarrollo turístico**

3.Planificación y desarrollo turístico.

El consumo de espacio finito. El urbanismo

Planificación estratégica. Gijón, Marbella...

Sobre el Plan de Turismo España 2020

El plan General de Turismo de Andalucía 2008-2011

Agendas locales 21.Otras planificaciones estratégicas.

Herramienta: Carga turística

Discusión: Los museos de Allariz

Capacidad de carga turística

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA):

“el máximo número de personas que pueden visitar un lugar al mismo tiempo, sin causar daños físicos, económicos, socioculturales o ambientales, así como un inaceptable descenso de la satisfacción de los visitantes.”

Hace referencia al número máximo de visitantes que puede contener un determinado espacio/recurso/destino:

¿?

12 millones de visitantes Notre Dame

10 la muralla china

2 la Alhambra

¿Venecia, El Vaticano?

23.000 Santiago de Compostela 15 agosto 2008

Capacidad de Carga

La capacidad de carga es una herramienta de planificación que permite a los administradores de un área protegida tomar decisiones respecto a la cantidad de visitantes que se permitirá ingresar dentro de un espacio natural y en cada uno de los sitios de uso público, a lo largo del año, a su vez la capacidad de carga facilita definir políticas de manejo que buscan regular y normalizar la visita dentro del área protegida (Báez , A y Acuña, A, 2003).

Para determinar la capacidad de carga turística de un área, es necesario conocer la relación existente entre los parámetros de manejo del área y los parámetros de impacto de las actividades a realizar en esta zona y de esta manera, tomar decisiones para estimar la Capacidad de Carga Turística. Por lo tanto la capacidad de carga es una estrategia potencial para reducir los impactos de la recreación de los visitantes en Áreas Naturales Protegidas (Cifuentes et al 1999).

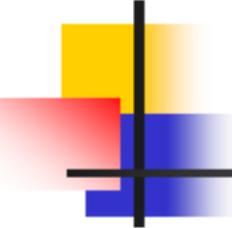
•Objetivos Capacidad de carga

Busca establecer el número máximo de visitas que puede recibir un área protegida con base en las condiciones físicas, biológicas y de manejo que se presenta en el área en el momento del estudio.

Capacidad de carga en expresión minimalista

Superficie patrimonial a visitar/ ratio de superficie necesaria en la que el visitante se siente cómodo (4/5 metros).

Múltiples matizaciones: áreas estanciales, senderos..., visitas individuales, en grupos...



Capacidad de Carga

- La capacidad de carga de visitantes o turistas debe ser considerada a cuatro niveles consecutivos, a saber:
capacidad de carga física, capacidad de carga real, capacidad de manejo y capacidad de carga de manejo.



CC - Componentes

Capacidad de Carga Física (CCF)

- Entendida como el límite máximo de visitas que se pueden hacer al sitio durante un día. Está dada por la relación entre factores de visita (horario y tiempo de visita), el espacio disponible y la necesidad de espacio por visitante (Cifuentes et al 1992).

Capacidad de Carga Real (CCR)

- Es el resultado de asociar la capacidad de Carga Física con una serie de elementos que afectan o limitan el uso del sendero, llamados factores de corrección en este caso en la Caverna Terciopelo. Los factores de corrección se obtienen considerando variables físicas, ambientales, ecológicas, sociales y de manejo (Cifuentes et al 1992), que modifican o podrían cambiar su condición y su oferta de recursos.



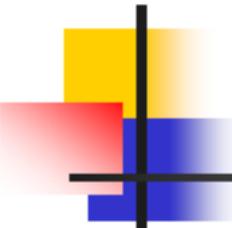
CC - Componentes

Capacidad de Manejo (CM)

- Es aquella capacidad donde intervienen variables como respaldo jurídico, políticas, equipamiento, dotación de personal, financiamiento, infraestructura y facilidades o instalaciones disponibles (Cifuentes, 1992). La capacidad de manejo óptima es definida como el mejor estado o condiciones que la administración de un área protegida debe tener para desarrollar sus actividades y alcanzar sus objetivos.

Capacidad de Carga Efectiva (CCE)

- Es el resultado de combinar la capacidad de carga física y real con la capacidad de manejo que tenga el área protegida. En otras palabras, es el límite máximo de visitantes que se puede permitir, dada la capacidad para ordenarlas y manejarlas.

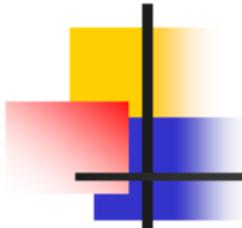


Cálculo de capacidad de carga física (CCF)

- El CCF es el límite máximo de visitas que se pueden hacer al sitio durante un día. Está dada por la relación entre factores de visita (horario y tiempo de visita), el espacio disponible y la necesidad de espacio por visitante. Para el cálculo se utilizó la siguiente fórmula:

$$CCF = S/SP * NV$$

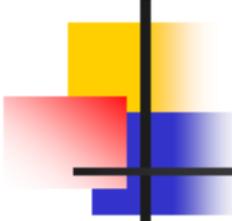
- S = longitud del sendero (m)
- sp = longitud usada por persona dentro del sendero (m)
- NV = número de veces que el sitio puede ser visitado por la misma persona en un día.



Cálculo de Capacidad de Carga Real (CCR)

- En el cálculo de la CCR es necesario el análisis de varios factores de corrección particulares para cada sitio. Los factores de corrección considerados en este estudio fueron:

<ul style="list-style-type: none">- Factor Social (FCsoc)- Erodabilidad (FCero)- Accesibilidad (FCacc)- Precipitación (FCpre)- Brillo solar (FCsol)- Cierres temporales (FCctem)- Anegamiento (FCane)- Humedad relativa (FCHr)- Aire (FcAire)- Sonido (FcSon)	<ul style="list-style-type: none">- Factor Social (FCsoc)- Erodabilidad (FCero)- Accesibilidad (FCacc)- Precipitación (FCpre)- Cierres temporales (FCctem)- Vulnerabilidad de las formaciones (FCvul)
--	--



Cálculo de Capacidad de Manejo

- Esta capacidad es un porcentaje cuyo cálculo considera tres variables:
 - Infraestructura,
 - Equipamiento y
 - Personal con sus respectivos indicadores.



Cálculo de Capacidad de Efectiva

- La Capacidad de Carga Efectiva (CCE) representa el número máximo de personas que pueden visitar la

$$CCE = CCR * CM$$

Donde:

- CCR = Capacidad de Carga Real
- CM = Capacidad de Manejo

6. LA CARGA NÁUTICO DEPORTIVA

Cada año el total de embarcaciones de recreo matriculadas por provincia marítima en España asciende de forma considerable, como puede observarse en el Gráfico 6.1.¹ Para hacer frente a este crecimiento varias de las instalaciones de la Costa de la Luz se han sometido recientemente a proyectos de ampliación o mejora a fin de aumentar la oferta de atraques de los que disponían o los servicios útiles, tal es el caso, ya mencionado, del puerto deportivo de Mazagón, en Palos de la Frontera, o el de Ayamonte, que en 2006 amplió su dársena de 173 a 311 amarres. En la misma línea se encuadran las obras de Marina de El Rompido, la segunda ampliación ejecutada en Chipiona en el año 2002 o la aprobación de la construcción de atraques flotantes en la dársena de Gallineras (24/06/2005) en el que la solución adoptada ha consistido en la ejecución de un pantalán principal de hormigón que rodee a los atraques junto con una barrera antioleaje que proteja a las embarcaciones de los flujos de la ría (EPPA, 2006).

Ratio de demanda. De esta forma, para calcular el grado de ocupación en las instalaciones se utilizará la siguiente razón matemática

$$\text{Ratio de demanda} = \frac{\text{Demanda}}{\text{Oferta}} = \frac{\text{Ocupación teórica} + \text{listas de espera}}{0,75 \times \text{total de atraques (esloras)}}$$



Imagen 9.5. Marina seca de Puerto Sherry
Fuente: imagen propia, 2008.

Evolución de la lista de espera por esloras en el puerto deportivo de Isla Cristina

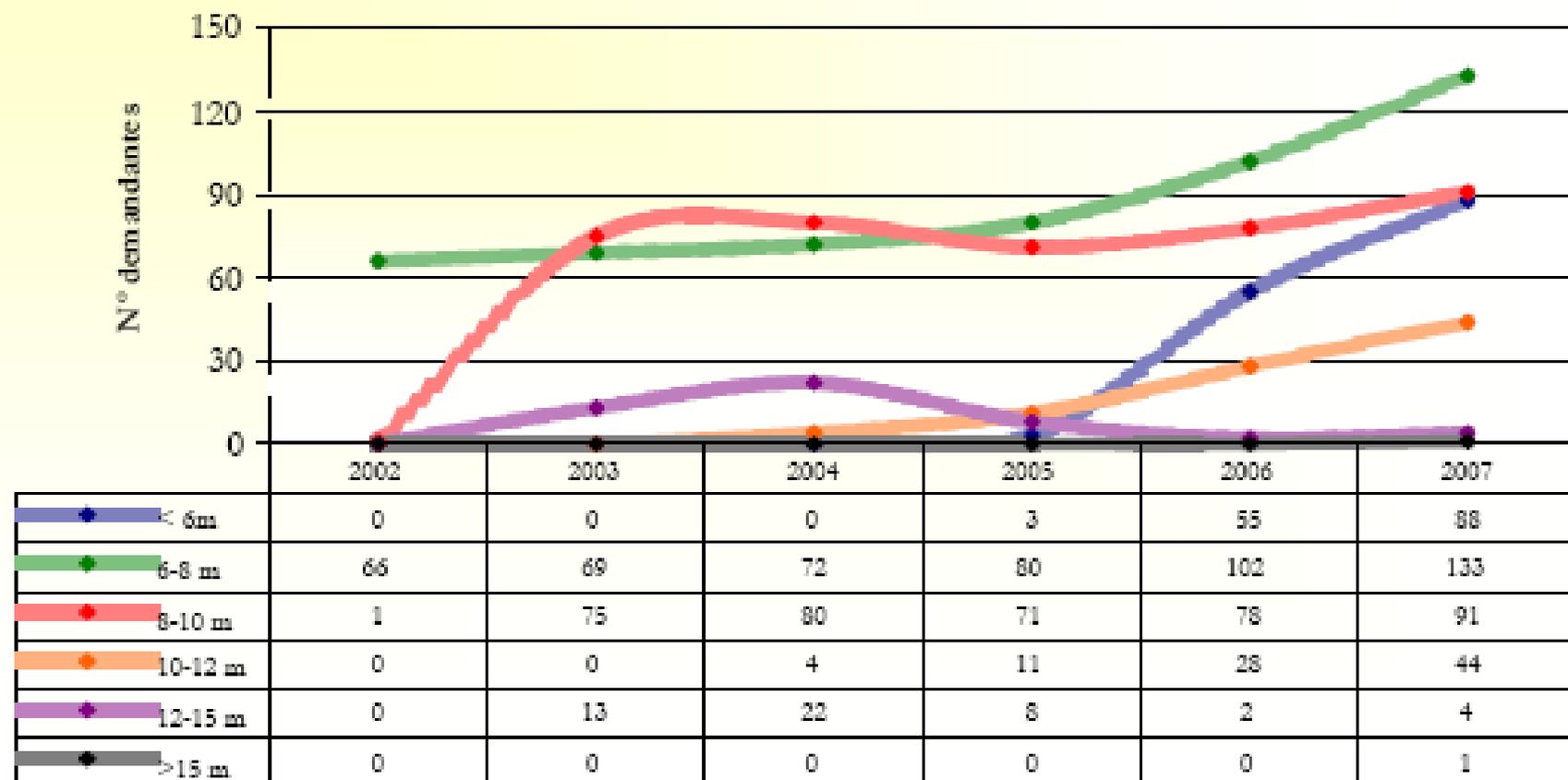


Gráfico 6.3. Evolución de la lista de espera en el puerto deportivo de Isla Cristina
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la EPPA, 2007.

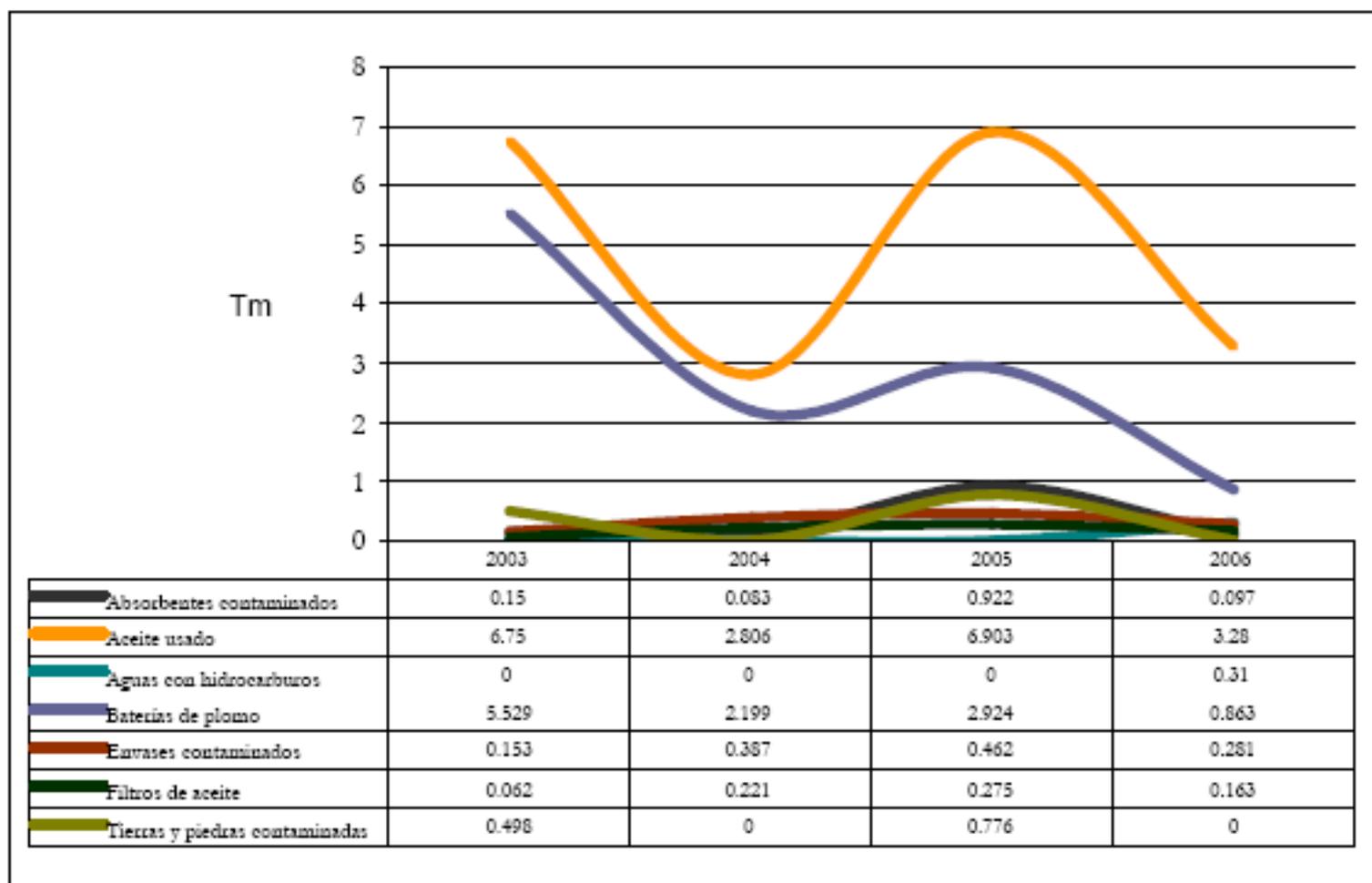


Gráfico 7.4. Evolución de residuos gestionados en el puerto deportivo de Mazagón (2003-2006)

Fuente: Elaboración propia en 2007 a partir de datos de la Delegación Provincial de Medio Ambiente en Huelva, 2007.

Vista aérea de la zona de localización de Puerto Sherry en el
1984 (antes de la existencia del Puerto) y en 1992 (tras la edificación de la obra)

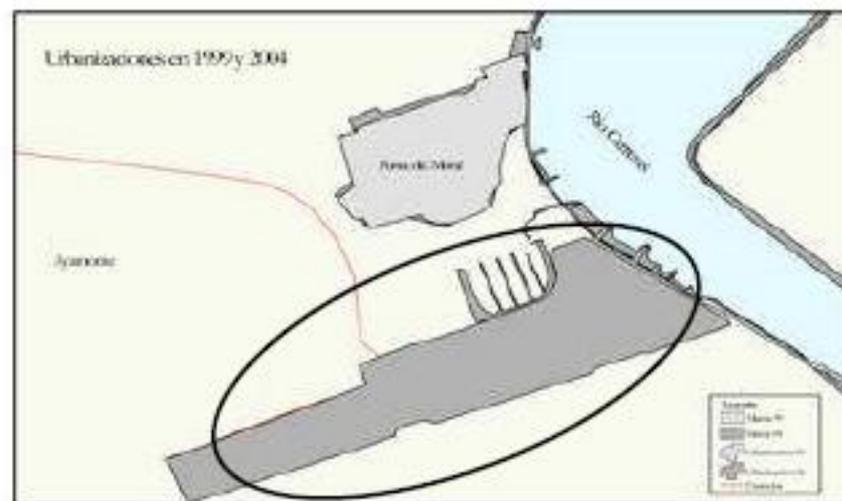
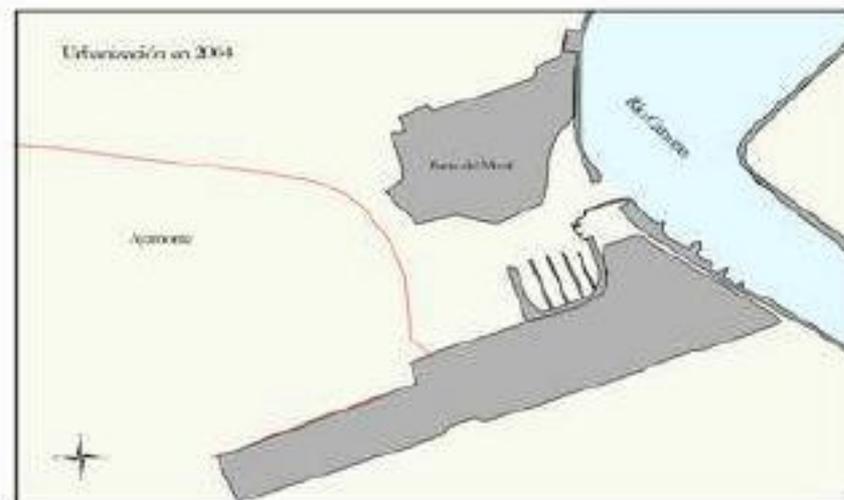
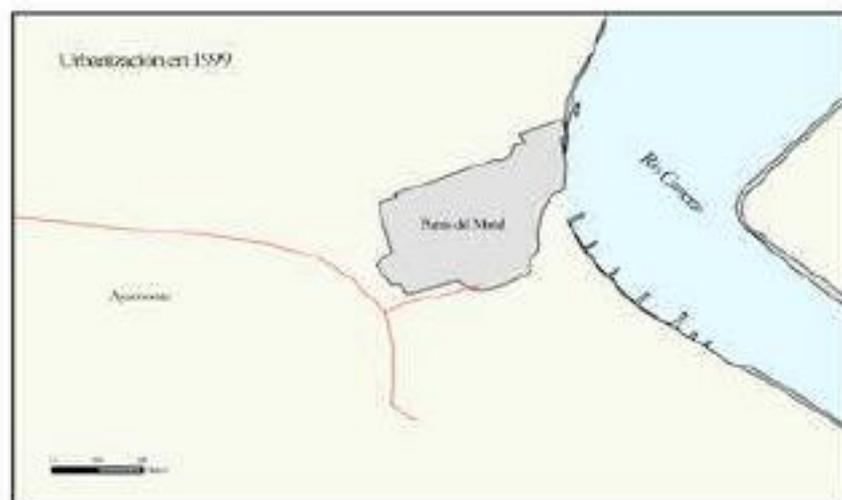


0 20 40
Metros



0 20 40
Metros

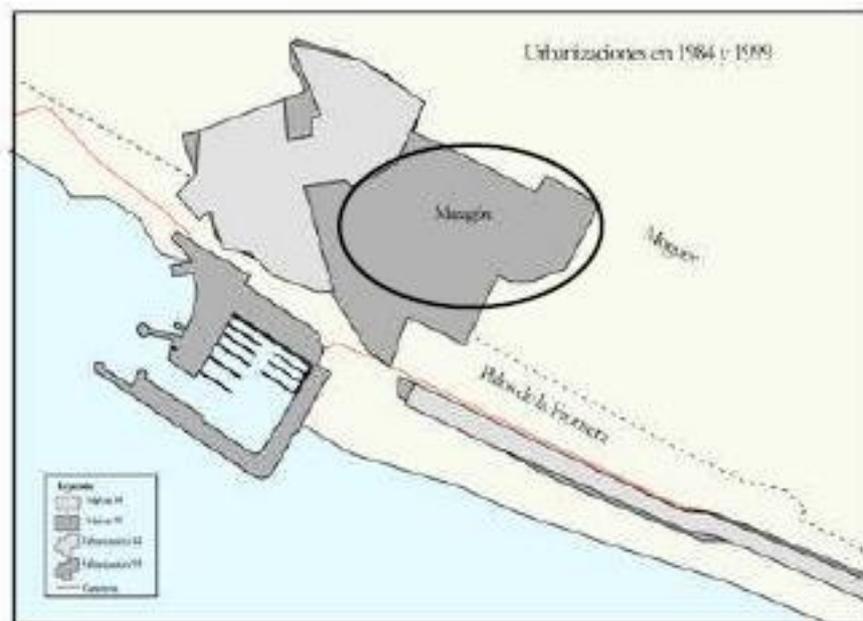
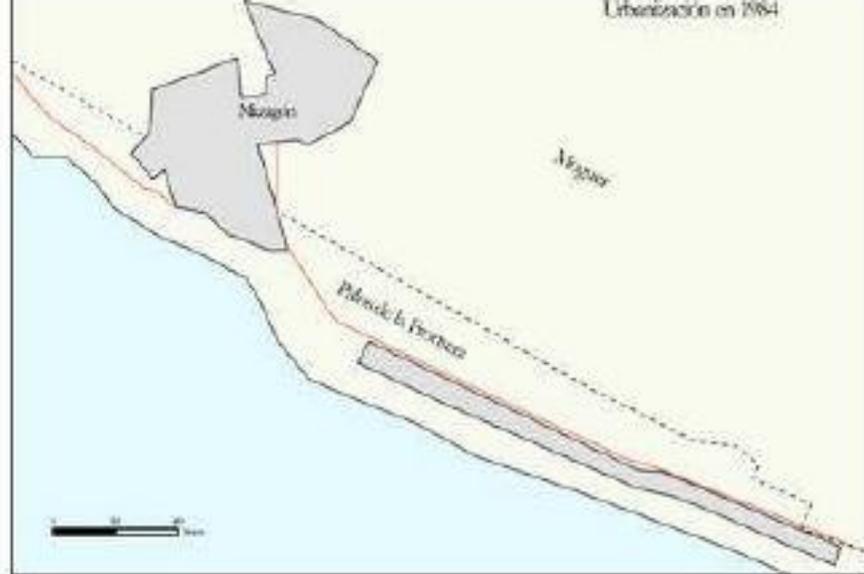
Crecimiento del núcleo de La Punta del Moral (Ayamonte)



Fuente: Información geográfica digital de arquitectos, 1999 y 2004, 1:20.000 (escalas). Elaboración propia, 2007.

en 7.5. Crecimiento del núcleo urbano de La Punta del Moral (Ayamonte)

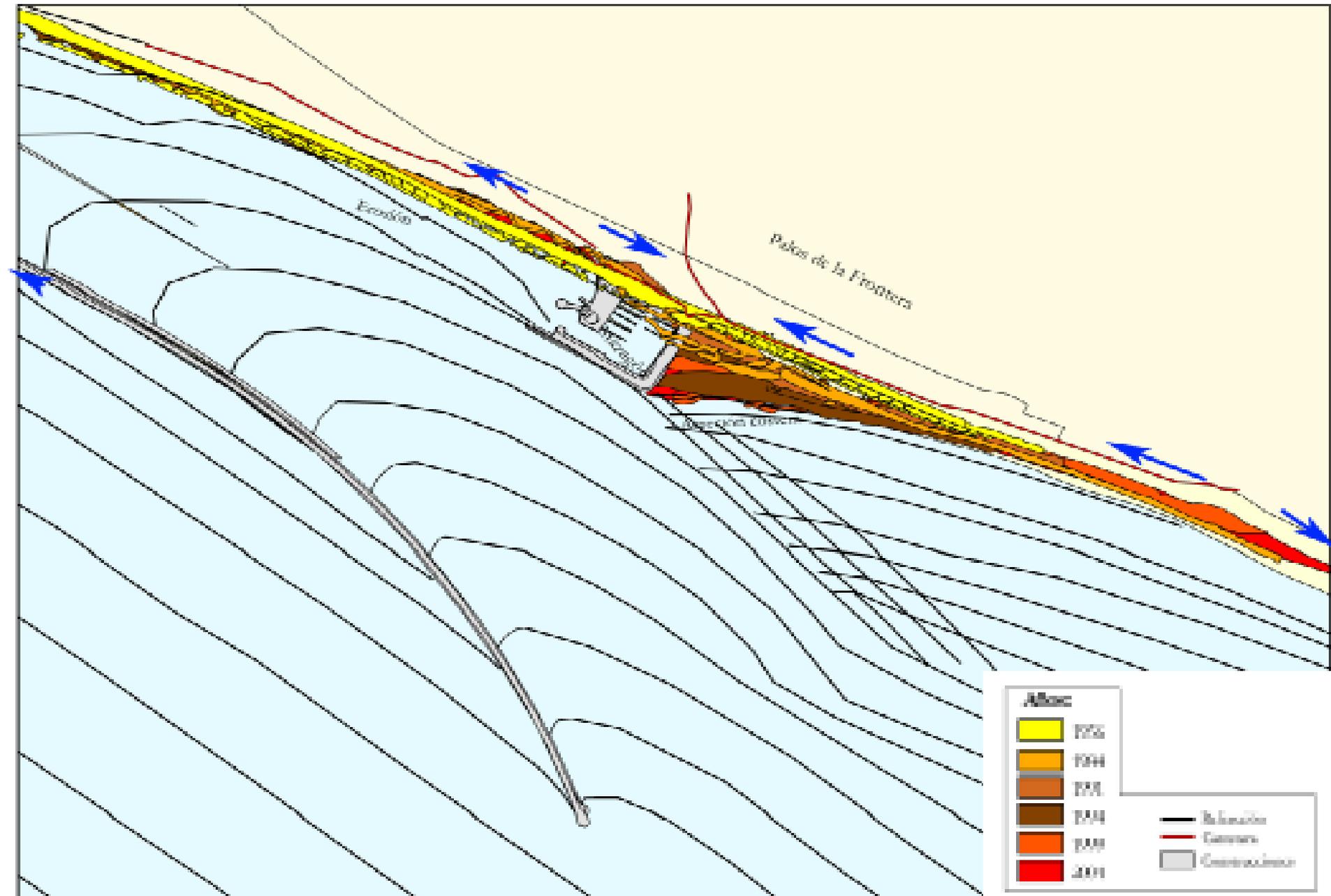
Fuente: Elaboración propia en 2007 a partir de Ortofotoc



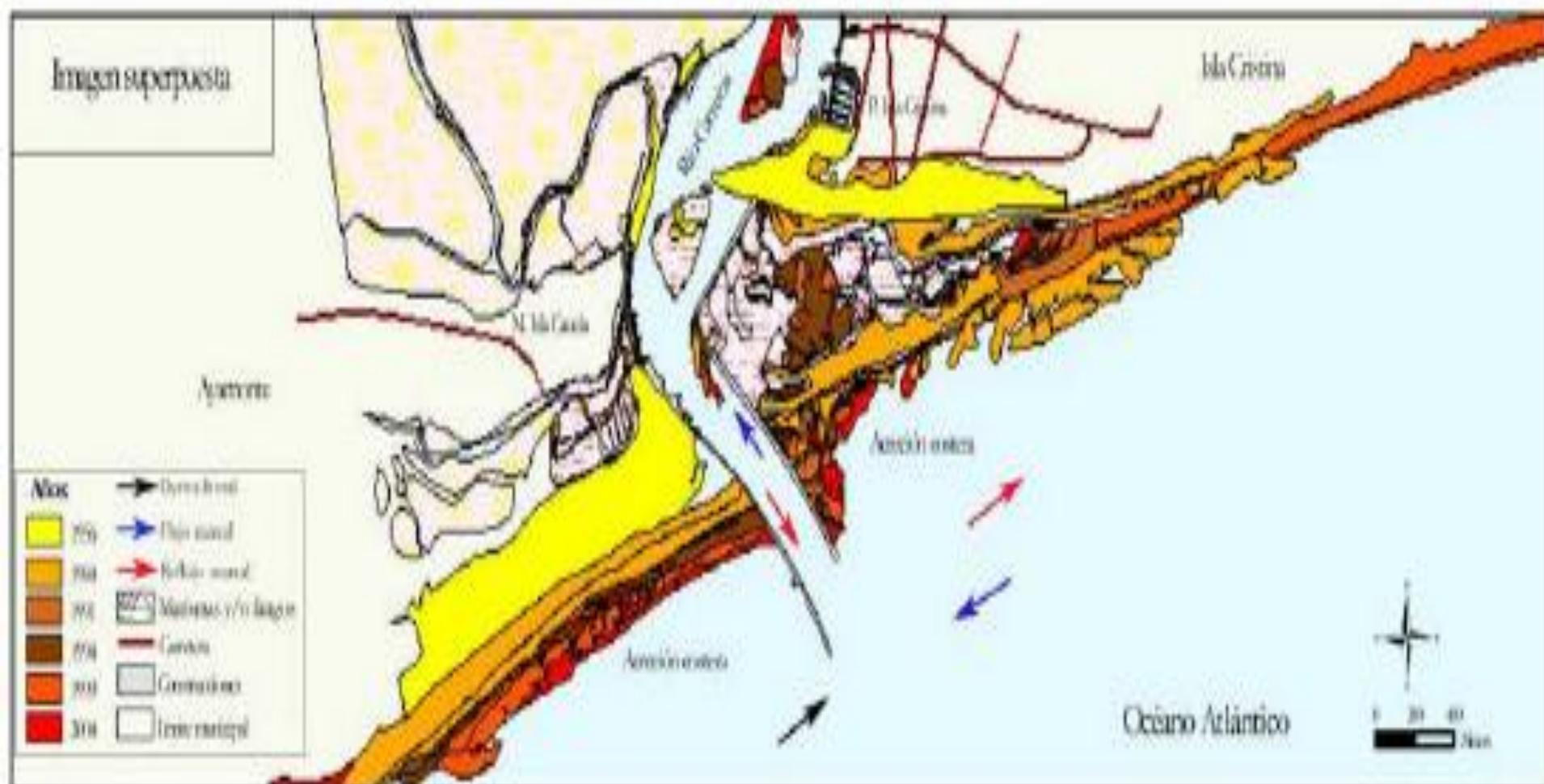
Punta del Moral



Refracción del oleaje: Mazagón



Evolución de la costa en el entorno de los puertos de Isla Cristina e Isla Canela (1956-2004)



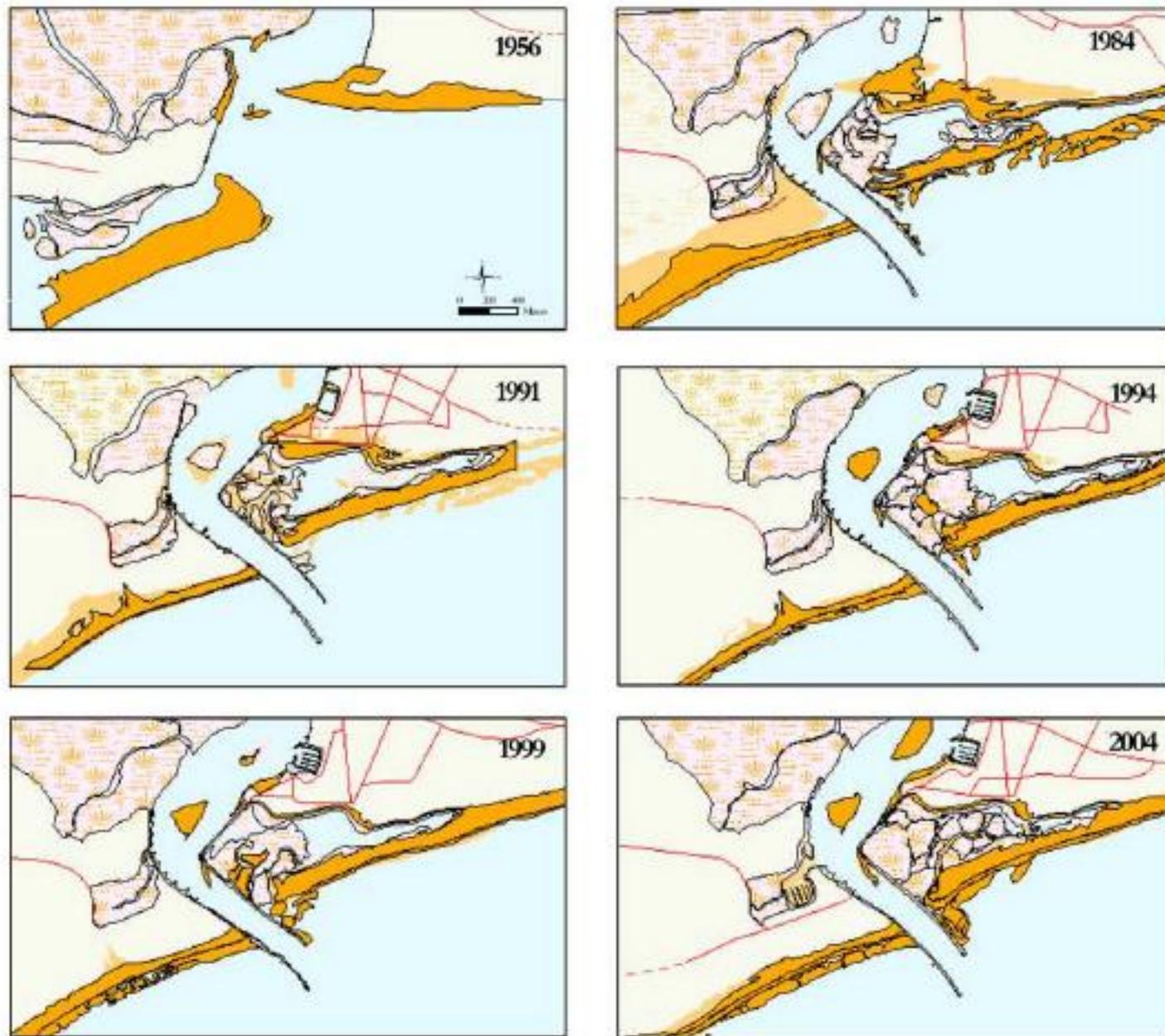
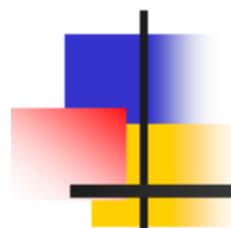


Imagen 8.21. Evolución de la costa en el entorno de Isla Cristina-Punta del Moral (1956-2004)

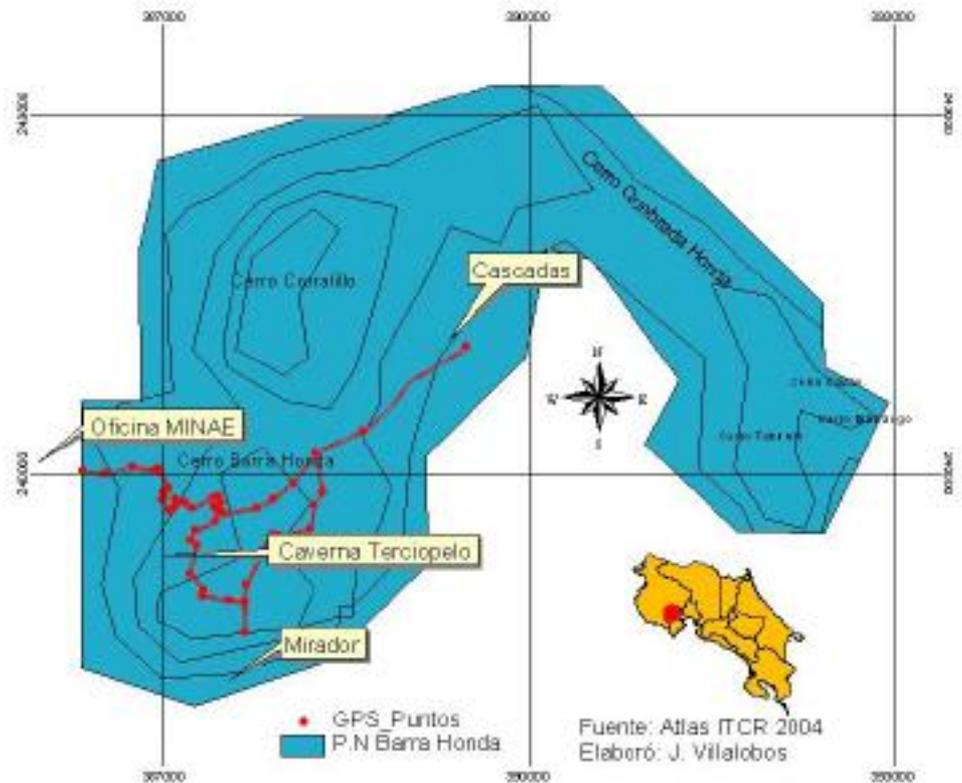


Estudio Capacidad de Carga / Caverna Terciopelo, Parque Nacional Barrahonda

Gustavo Quesada
1er Congreso Centroamericano de
Espeleología
Catacamas, Honduras
Abril, 2006

Área de Estudio

- El Parque Nacional Barra Honda (el Parque), es una de las áreas protegidas ubicadas en la Península de Nicoya, la cual registra un clima seco y ventoso, y posee una cobertura boscosa alterada, limitando con ello su biodiversidad.
- Extensión de 2.295.5 hectáreas
- Abarca los cerros de Barra Honda, Corralillo, Caballito y Quebrada Honda, todos de naturaleza calcárea





Importancia del sitio

- El principal atractivo turístico de éste Parque, son las cavernas; sin embargo, el área que cubre el mismo posee nacientes de agua que abastecen los poblados locales, y sirve de refugio a la escasa fauna remanente de la zona.

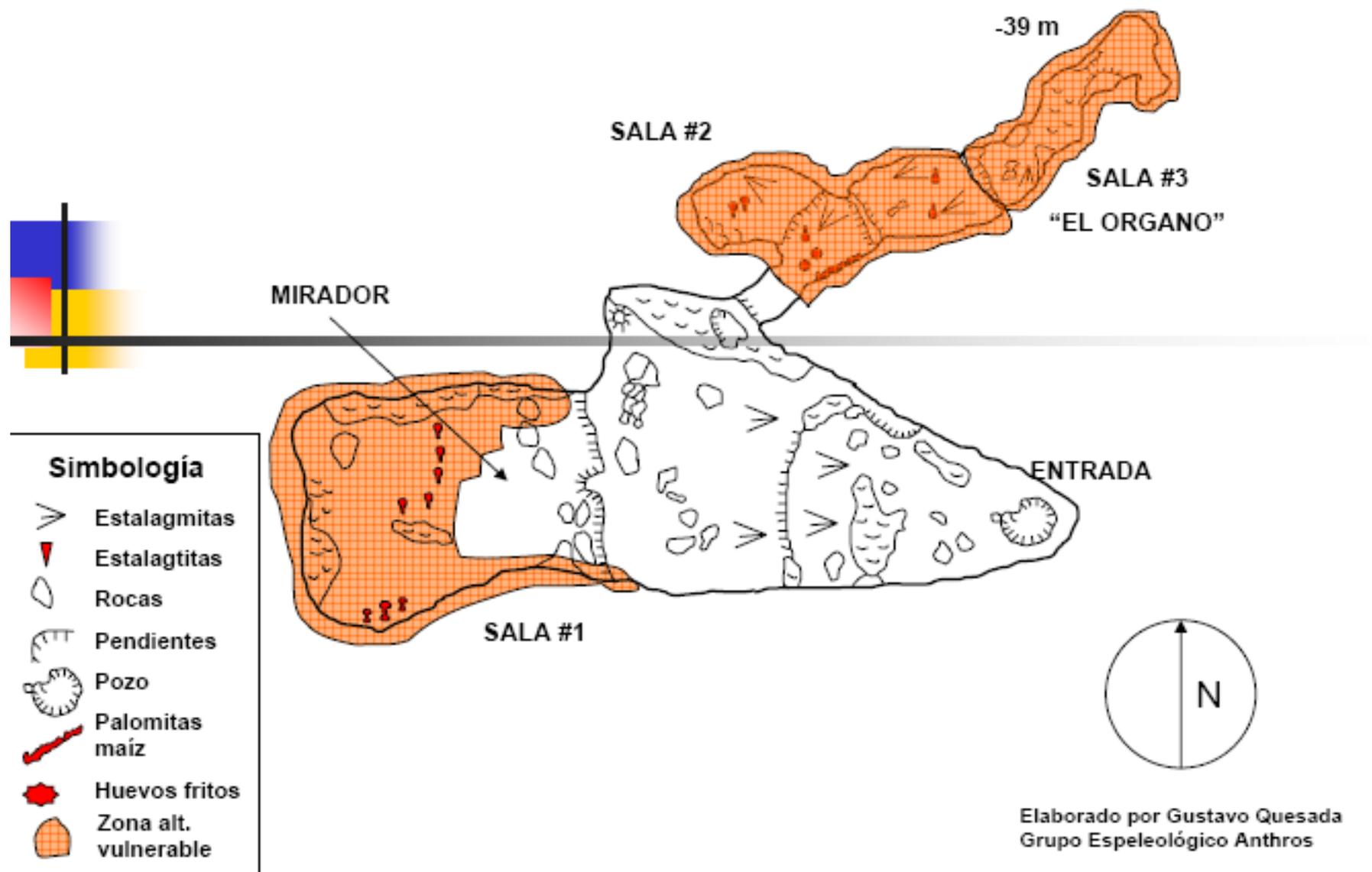


Impacto

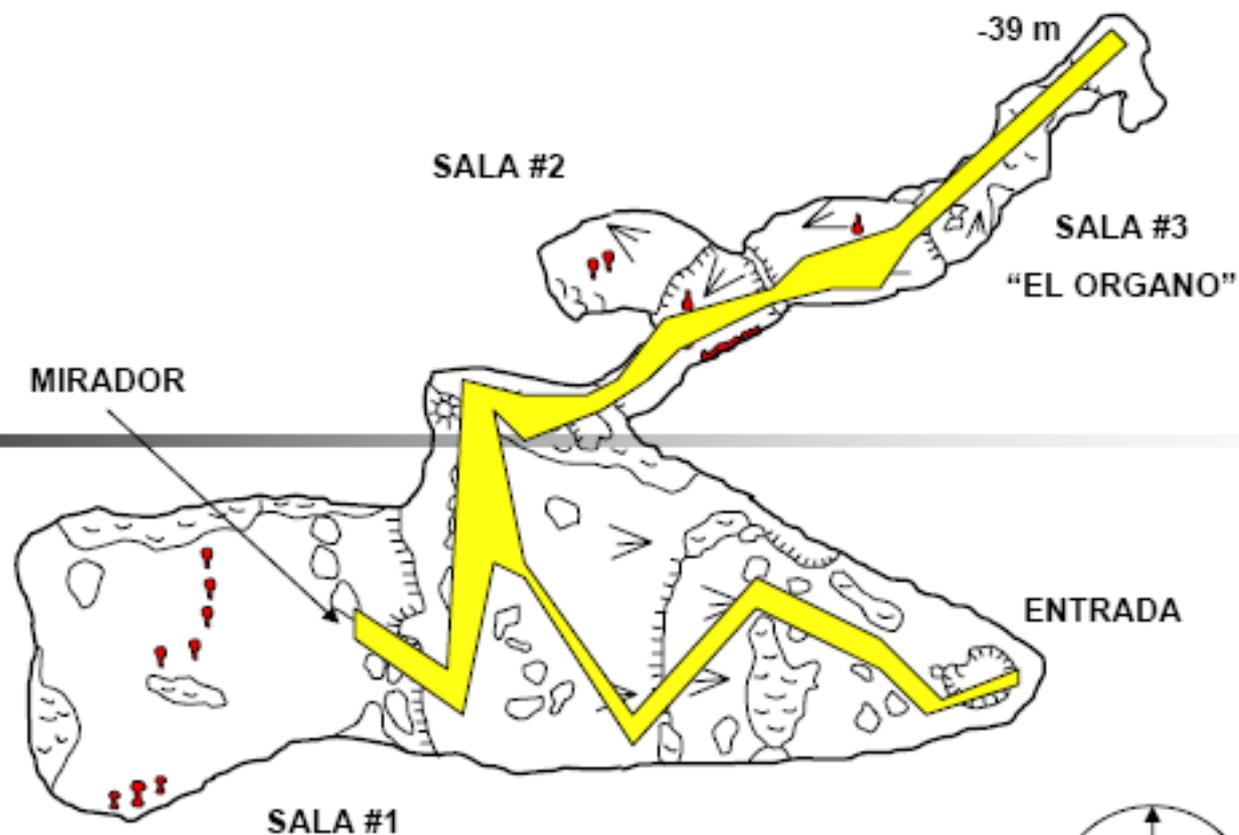
- Esta visitación está causando un deterioro debido a tres razones: a. la suciedad e impregnación del lodo proveniente de las manos y botas de los visitantes; b. la fragmentación de las formaciones y; c. la extracción de estos fragmentos.

CAVERNA TERCIOPELO

PLANO & AREAS ALTAMENTE VULNERABLES



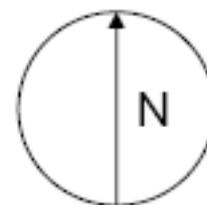
CAVERNA TERCIOPELO PLANO & SENDERO TURISTICO



Simbología

- Estalagmitas
- Estalagtitas
- Rocas
- Pendientes
- Pozo
- Palomitas maíz
- Huevos fritos
- Sendero

Distancia total del Sendero: 110,01 m.



Elaborado por Gustavo Quesada
Grupo Espeleológico Anthros



Objetivos

Objetivo General

- Generar insumos para diseñar estrategias de manejo de la Caverna Terciopelo en el Parque Nacional Barra Honda

Objetivos Específicos

1. Determinar la capacidad de carga turística de la Caverna Terciopelo abierta al público en el Parque Nacional Barra Honda.
2. Contribuir al diseño de un protocolo de uso de la Caverna Terciopelo
3. Establecer sugerencias y recomendaciones que contribuyan a mejorar el manejo de la visitación de la caverna.