

# MEMORIA DEL TRABAJO FIN DE GRADO

Gestión de la movilidad de los turistas en espacios naturales. El caso de Tenerife

Management of the mobility of the tourists in natural spaces. The case of Tenerife.

Autor/a: D/ Eduardo Martín Perera

Tutor/a: D<sup>a</sup> Rosa Marina González Marrero

Grado en Administración y Dirección de Empresas  
FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO  
Curso Académico 2014 / 2015

La Laguna a 27/07/2015

---

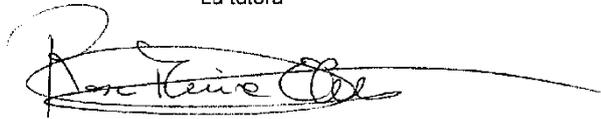
Dña. Rosa Marina González Marrero de Departamento de Economía, Contabilidad y Finanzas

**CERTIFICA:**

Que la presente Memoria de Trabajo Fin de Grado en Administración y Dirección de Empresas titulada "**Gestión de la movilidad de los turistas en espacios naturales. El caso del Tenerife**" y presentada por el alumno Eduardo Marín Perera, realizada bajo mi dirección, reúne las condiciones exigidas por la Guía Académica de la asignatura para su defensa

Para que así conste y surta los efectos oportunos, firmo la presente en La Laguna a 27 de julio de dos mil quince

La tutora



Fdo: D./Dña Rosa Marina González Marrero .

La Laguna a 27 de julio de 2015

## INDICE CONTENIDO

1. Introducción .....	1
2. El valor de la red de parques nacionales .....	3
3. Experiencias en otros espacios naturales protegidos referidas a la aplicación de medidas de gestión de movilidad .....	4
4. Experiencias en otros espacios naturales protegidos que cuentan con teleféricos	14
5. Experiencias en otros espacios naturales protegidos referidas a la no aplicación de medidas de gestión de movilidad .....	18
6. Gestión de la movilidad de los turistas en espacios naturales (Teide) .....	20
6.1. Gestión movilidad turistas en el Parque Nacional del Teide	
6.1.1. Descripción General Parque Nacional del Teide	
6.1.2. Descripción del sistema de uso público.	
6.2. Análisis del perfil de visitante y las actividades ofrecidas por el Parque Nacional Teide	
6.3. Análisis DAFO del Parque Nacional Teide	
6.4. Medidas de movilidad sostenible para el Parque Nacional del Teide	
7. Conclusiones .....	27
8. Bibliografía .....	30

## **RESUMEN**

El objetivo es analizar distintos lugares protegidos los cuales son de interés turísticos para la población. Se estudiará cómo se organiza la movilidad en torno a ellos, es decir, los distintos accesos. La motivación del tema se debe que en Tenerife, se sitúa uno de los parques nacionales más visitados de España y Europa, el Parque Nacional del Teide y sin embargo, no existe una política que gestione la movilidad de los visitantes. Por tanto, parece justificada la necesidad de realizar un estudio acerca de cómo se podría regular esta movilidad.

Palabras claves: Parque Nacional, accesos, movilidad, visitantes

## **ABSTRACT**

The objective is to analyze different protected places which are of interest tourist for the population. There will be studied how the mobility organizes concerning them, that is to say, the different accesses. The motivation of the topic owes that in Tenerife, there places one of the national parks most visited of Spain and Europe, the National Park of the Teide and nevertheless, there does not exist a politics that manages the mobility of the visitors. Therefore, it seems to be well-taken the need to realize a study brings over of how it might regulate this mobilit

Key words: National park, accesses, mobility, visitors

## INDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

### Tablas

- Tabla 1: Número visitantes por Parque Nacional y Periodo en Canarias ... 19
- Tabla 2: Niveles de ruido en el Parque Nacional del Teide ..... 21
- Tabla 3: Duración visita al Parque Nacional del Teide ..... 23

### Gráfico:

- Gráfico 1: Evolución de visitantes del PNT que acuden a los centros de interpretación. periodo (2011-2013). (%) .....23

## 1. INTRODUCCIÓN.

La motivación principal de este estudio viene determinada por la importancia del turismo en Canarias y de la gestión de los Espacios Naturales Protegidos, los cuales se consideran uno de los principales reclamo para los turistas. En este sentido, cabe destacar el papel del Parque Nacional del Teide en Tenerife. Los Espacios Naturales Protegidos están adquiriendo una creciente importancia como recursos turísticos, lo cual pone de manifiesto la necesidad de abordar estudios en relación con su planificación y gestión, en vista a hacer compatible la conservación con el uso público por parte de los turistas y residentes.

La principal fuente de riqueza de Canarias es el turismo. Uno de cada tres euros generados, provienen de este sector. En el empleo ocurre algo similar, es decir, se generan muchos empleos gracias al sector. Cuantificándolo, el sector supone una aportación del 31,4% al PIB total de Canarias según Impactur Canarias 2014<sup>1</sup>, que es un estudio que proporciona datos del impacto económico del turismo en Canarias. Estos datos ponen de manifiesto la dependencia que tiene la economía en Canarias de este sector y la necesidad de garantizar un turismo sostenible. La Organización Mundial del Turismo (1992) ya indicaba en relación con el turismo sostenible que “sólo puede tener lugar si se establecen capacidades de carga para los destinos turísticos... y después se respetan esas capacidades de forma rigurosa mediante un sistema de planificación eficaz y llevando a cabo revisiones del funcionamiento”.

Dentro del ámbito turístico, cabe destacar el papel importante que juegan los parques nacionales como atractivo turístico. De ahí la importancia de garantizar la conservación y mantenimiento de estos espacios a la vez que se posibilite el disfrute de los mismos por parte de los visitantes.

Según Casas (2008), los Parques Nacionales quedan conformados como espacios naturales poco transformados por la explotación o actividad humana que, en razón de la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas, o la singularidad de su flora, de su fauna, de su geología o de sus formación geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, culturales, educativos, y científicos destacados cuya conservación merece una atención preferente y se declara de interés general del Estado. El objetivo prioritario de su declaración es la conservación de la integridad de sus valores naturales, representando al sistema natural que caracterizan, pero, al tiempo, los Parques Nacionales deben facilitar el uso y disfrute ordenado por los ciudadanos, promover el conocimiento de sus valores y la concienciación ambiental, así como contribuir al fomento de la investigación científica.

En Tenerife se encuentra el Parque Nacional del Teide, que se creó en 1954 y en el año 2007 ha sido declarado *Patrimonio Mundial como Bien Natura* por la Unesco. Este parque, con una extensión de 18.990 hectáreas, es el más grande y el más antiguo de las Islas Canarias. Se encuentra en el centro de la isla y es el parque más visitado de Canarias y de España, así como el segundo más visitado del mundo. En el año 2014 alcanzó una cifra aproximada de 3.212.632 visitantes. De ahí que la gestión y planificación del uso de este espacio adquiere aún más importancia, dado el elevado número de visitantes. Por ello, uno de los principales objetivos que se persiguen en este

---

<sup>1</sup> Véase <http://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2015/06/IMPACTUR-Canarias-2014.pdf>

trabajo es analizar algunas medidas que permitan el acceso y movilidad de los visitantes en el parque de una forma más ordenada y sostenible en el tiempo. Para alcanzar este objetivo, se realizará una búsqueda y análisis de las medidas aplicadas en otros espacios naturales, referidas a los aspectos de acceso y movilidad de los visitantes. Este análisis ayudará a conocer que actuaciones se pueden llevar a cabo en el caso del Parque Nacional del Teide. Además, se hace un análisis DAFO que ayudará a identificar puntos fuertes y débiles del Parque.

Cabe resaltar el papel que tiene el teleférico al pico del Teide, dentro del Parque Nacional del Teide, como uno de los principales atractivos turísticos del parque. El teleférico al pico del Teide está en funcionamiento desde 1971, año en el que fue inaugurado y siempre se planteó con fines turísticos. Sin embargo, dado que se encuentra situado dentro del Parque Nacional del Teide, a lo largo de su historia ha existido un debate entre los que lo defienden y los que están en contra. En la actualidad el teleférico opera en un espacio natural declarado Patrimonio de la Humanidad.

En este trabajo se van a estudiar experiencias en lugares similares en los que funcionan teleféricos, con el objeto de ver si se puede extraer alguna conclusión para el estudio del Parque Nacional del Teide. También en este trabajo se estudian casos de lugares en los que no se aplica ninguna medida de gestión de la movilidad de los visitantes.

A partir de los casos estudiados y del análisis de la situación del parque nacional del Teide, se proponen distintas medidas para gestionar el acceso al parque y la movilidad de los visitantes dentro del mismo.

El trabajo se estructura de la siguiente forma: en el apartado 2 se analizará el valor de la Red de Parques Nacionales, en el apartado 3 se enunciará distintas experiencias en otros espacios naturales protegidos en donde se hayan aplicado medidas de gestión de movilidad. En el apartado 4, se mostrará experiencias en espacios naturales que cuentan con un teleférico. En el apartado 5, se presentan distintas experiencias en donde no se aplica ninguna medida de movilidad. En el apartado 6, nos centraremos en el Parque Nacional del Teide, referido a aspectos relativos a la gestión de movilidad y por último se finalizará con la conclusión que se extraen de este trabajo.

## 2. EL VALOR DE LA RED DE PARQUES NACIONALES

Según Casas (2008), la Red de Parques Nacionales tutela la conservación de algunas de las mejores muestras del patrimonio natural español, es decir son un referente para la administración de los espacios protegidos. Se ha convertido en la figura más rigurosa del ordenamiento ambiental, y la que su gestión arrastra un mayor número de condicionantes. Esto supone que la Red, como sistema, implica un coste importante para la administración. Este coste es superior al coste generado por los espacios protegidos sin esta denominación de tal calibre. Paralelamente, existe un reconocimiento social del valor de la Red, y unas repercusiones económicas sobre los entornos locales que, se considera que equilibran ampliamente el coste de gestión de estos espacios. En resumen La Red tiene un coste para los ciudadanos, pero también tiene un reconocimiento general en la valoración social y unos efectos sobre sus entornos. Y es razonable pensar que estos dos últimos sumados son mayores que el primero.

En primer lugar, cabe destacar que es posible cuantificar, objetivamente, cuanto “cuesta” la Red de Parques Nacionales. Esto es, qué esfuerzo presupuestario hacen los contribuyentes para la preservación de estos espacios.

Según Casas (2008), el gasto total medio por hectárea en los parques nacionales de España fue de 172,23, siendo el parque más costoso el de las Tablas de Daimiel (1.361,29€/Ha) y el menos costoso el de Sierra Nevada (74,92€/Ha). El coste por hectárea en el Parque Nacional del Teide se sitúa en una zona intermedia con un valor de 260,87€/Ha.

Los valores anteriores alcanzan un mayor significado si se trata de establecer una relación entre el coste por hectárea de cada Parque Nacional con el tamaño del parque. Este análisis pone de manifiesto una tendencia inequívoca de que a partir de 50.000 hectáreas el coste se sitúa en unos 70 euros por hectárea.

En definitiva, se puede aproximar el cálculo de los gastos. Por una parte estaría la parte fija con 2 millones de euros, y por otra, la parte variable que según el modelo, se estimaría en 70 euros por cada hectárea de cada parque nacional. En segundo lugar se trata de estimar cual es la estimación cuantitativa que hacen los ciudadanos de los servicios ambientales que prestan los Parques Nacionales, y si estos guardan relación o proporción con el coste de su conservación aproximado en el apartado anterior.

Según el Organismo Autónomo Parques Nacionales (2003), se realizó un estudio de valoración contingente con el objetivo de evaluar el valor de los parques nacionales. De acuerdo a los resultados de este estudio; en general, cualquier ciudadano español que no haya visitado los Parques Nacionales ni tenga un conocimiento básico de la implicación de la Red, estaría dispuesto a pagar globalmente 5,49 euros para asegurar que estos espacios sigan realizando su contribución al uso público y a la conservación. Sin embargo, estas cantidades aumentan significativamente para aquellos ciudadanos conocedores de la Red, pero que no visitan asiduamente los Parques Nacionales, la disposición a pagar se eleva a 11,24 euros. Y en los ciudadanos que unen a su condición de conocedores de la Red la de visitantes y usuarios, la disposición se eleva a 17,18 euros. Si estas cifras las cruzamos con el hecho de que sólo el 38% de los españoles, de acuerdo con los resultados de la última encuesta realizada en el año 2007, es conocedor

de la Red, se puede inferir que, con un cierto esfuerzo activo de divulgación y difusión, el valor que la sociedad otorga a la Red de Parques Nacionales puede aumentar significativamente.<sup>2</sup>

Por último, se puede analizar las consecuencias económicas locales de la declaración de un Parque Nacional. La declaración de un Parque Nacional supone un cambio jurídico y una interacción social que afecta a los municipios y a los ciudadanos de su entorno. Existe un efecto asociado de limitaciones de uso a determinadas actividades incompatibles que, evidentemente, gravita sobre el modelo, pero tanto la activación económica local como la intervención pública también alcanzan otros niveles, probablemente superiores.

### **3. EXPERIENCIAS EN OTROS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS REFERIDAS A LA APLICACIÓN DE MEDIDAS DE GESTIÓN DE MOVILIDAD**

#### **▪ TIMANFAYA**

El Parque Nacional de Timanfaya es un lugar natural protegido que al igual que el Teide se encuentra en una isla, en el que se han adoptado medidas diferentes a las aplicadas en el Parque Nacional del Teide.

Timanfaya es un parque nacional declarado en 1974 que se encuentra situado en las Islas Canarias, concretamente en la isla de Lanzarote. Es el tercer parque más visitado de España teniendo 1.452.365 millones de visitas en el año 2013, tan solo por detrás del Teide y Picos de Europa. Esta isla al haber sido declarada Reserva de la Biosfera, tuvo que realizar un cambio de modelo de gestión de visitantes, debido a la sobrecarga de visitantes, albergando más al día de lo que aconsejable. El Parque Nacional posee un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) el cual fue aprobado el 14 de diciembre de 1990. Actualmente, han creado un nuevo PRUG, siendo una revisión del anterior y se encuentra en estado de borrador, a la espera de la aprobación del Plan de Accesos para iniciar el período de información pública.

Según Szeliánszky (2003) podemos sacar algunas conclusiones del análisis de la gestión de visitantes de Timanfaya. En primer lugar se clasifica a los visitantes como un turismo masivo que visita el Parque Nacional de manera ocasional como parte de excursiones organizadas. Por otra parte, se han impuesto tácticas directas para establecer un control dentro del parque. Mediante la estricta zonificación del Parque se prohíbe la entrada a más de 90% del territorio. También al solo poder desplazarse por el parque con un autobús interno, solo pueden moverse por determinados lugares, garantizando de esta forma la conservación de determinados espacios dentro del parque. También nos indica que la relación entre el Parque Nacional y la población local es escasa o poco desarrollada, por lo que urge mejorar la situación. En general haría falta involucrar a los visitantes que lo deseen en el mantenimiento del Parque, fomentando así el turismo comunitario, consistente en mejorar la calidad de vida y el desarrollo socioeconómico de los residentes y también fomentar la conservación de la naturaleza y

---

<sup>2</sup> Véase:

[http://www.cordilleracantabrica.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1555:el-valor-de-los-parques-nacionales&catid=147:espacios-naturales&Itemid=82](http://www.cordilleracantabrica.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1555:el-valor-de-los-parques-nacionales&catid=147:espacios-naturales&Itemid=82)

cultura, habiendo respeto hacia el medioambiente. Para esto demostradamente existe una demanda como la mostró el recién iniciado programa de voluntariado en Parques Nacionales.

Para gestionar el acceso al parque y la movilidad en él, las principales medidas que se adoptaron fueron en primer lugar cobrar por la visita al parque. Esto genera una recaudación que se puede utilizar para ayudar a la conservación del mismo. Esta política por ejemplo, no se aplica en el Teide, ya que es todo gratis. La segunda medida fue que solo se podía visitar el parque con un único medio de transporte, que era el autobús. Los visitantes pueden llegar en su coche particular hasta un determinado punto, en donde se ven obligados a utilizar el autobús si quieren seguir observando y visitando el parque. Esto tiene aspectos positivos ya que ayuda a la conservación y sostenibilidad del mismo y a su vez, al encontrarse en espacios cerrados los visitantes, jamás podrán tirar basura dentro del parque nacional, lo que supone una gran ventaja, ya que se mantendrá limpio. Como podemos comprobar, en el Teide, se puede acceder hasta cualquier punto en el vehículo particular del visitante. Sin embargo, genera problemas en el estacionamiento de los coches y el acceso de los mismos hasta el parque, ya que en muchas ocasiones los coches que acceden superan la capacidad de los estacionamientos.

#### ▪ **MONFRAGÜE**

Monfragüe se encuentra en la provincia de Extremadura, concretamente en Cáceres y se convirtió en Parque Natural el 4 de abril de 1979. En julio de 2003, pasó a formar parte de la UNESCO reconociéndola como reserva de la biosfera. Además en el año 2007 se redactó la Ley de declaración del Parque Nacional de Monfragüe siendo modificada por última vez en el año 2014.

Uno de los aspectos más importantes de esta declaración es que obligará a cambiar el inadecuado modelo de gestión que se ha venido realizando en el Parque Natural por parte de la Junta, ya que ahora deberá adaptarse al modelo de gestión de los parques nacionales y cumplir el Plan Director de Parque Nacionales, erradicando actividades incompatibles como la caza. Concretamente las monterías llevadas a cabo en los últimos años con el uso de rehalas chocan de pleno con los objetivos de conservación del Parque Nacional. También es criticable que cada vez hubiera más cemento en zonas naturales y la calidad del agua del río entre otras cosas.

A partir de ahora, la gestión ordinaria y habitual del parque nacional corresponderá a la Junta de Extremadura, que la organizará de forma que resulte coherente con los objetivos de la Red de Parques Nacionales y el Plan Director. La Junta de Extremadura atenderá, con cargo a sus presupuestos, los gastos derivados de la gestión ordinaria y habitual del Parque Nacional, si bien la Administración del Estado y la Junta de Extremadura establecerán, de común acuerdo, los instrumentos de cooperación financiera precisos para asegurar el cumplimiento de los objetivos de la presente ley y la aplicación en el Parque Nacional de Monfragüe de las directrices básicas que se establezcan en el Plan Director.

Según Leco, Alberdi, Pérez Díaz y Rengifo (2010) en un estudio sobre la accesibilidad y turismo en el Parque Nacional de Monfragüe<sup>3</sup> se informa de los diferentes cambios que se han llevado a cabo en este parque. Se puede resumir en lo siguiente. Con el objetivo de mejorar la movilidad en la zona, en los últimos años se ha venido realizando un proyecto que se inició para mejorar la accesibilidad de los visitantes al mismo.

La principal razón para llevarlo a cabo fue la deficiencia que existía en los accesos del mismo dando un trato discriminatorio a muchas personas que sufren algún tipo de discapacidad y no pueden acudir de manera satisfactoria y plena. Se estimó que en España hay cerca de 3.5 millones de personas en esta situación, aumentándose a 50 millones si hablamos de Europa y 500 millones si estimamos mundialmente, por lo que existe una demanda urgente para facilitar las posibilidades de este segmento de la población.

Se ha realizado un estudio evaluando la accesibilidad de las áreas de uso público del parque y por consiguiente se han establecido unas propuestas de mejora, aun sabiendo que en algunos casos de ninguna manera se podrá acondicionar el medio al objetivo que se persigue, por lo que nos vemos revocados a aceptar que en algún tramo será imposible la mejora del acceso y su consecuente no utilización por parte de este sector.

Analizando los datos, se obtuvieron varias valoraciones que exponemos. Si el criterio trata sobre las señalizaciones, observamos que en los miradores la mayoría de votantes opinan que es de buena calidad con un 87%. Disminuiría con un 54% los itinerarios y por último la puntuación más baja sería para los senderos con un 42%, por lo que los votantes califican de mala calidad los senderos existentes en la zona.

Por lo que llegamos a unas conclusiones a través de las encuestas que son que Monfragüe le urge una serie de modificaciones para adaptarse de manera satisfactoria al conjunto al completo de visitantes en donde lo más requerido es desde rampas para personas no capacitadas, accesos a distintas zonas y mejorar en lo posible en adaptaciones posibles para las personas que sufren alguna discapacidad. Lo que menos exigen los votantes son escaleras, aseos adaptados y coches adaptados, ya que no lo ven prioridad.

#### ▪ **FLUVIAL DEL ELBA**

El río Elba se encuentra en Alemania. Nace en la frontera de la República Checa y Alemania. Desde su inicio hasta su desembocadura, pasa por cinco estados federados de Alemania. Es el segundo río más grande de este país por lo que tiene un valor cultural importante. Destacar que el río se encuentra en mitad de la ciudad, por lo que la proximidad con la población es alta. Anualmente recibe 1.3 millones de visitantes.

Fue declarado Reserva de la Biosfera en el año 1990, coincidiendo con un antecedente grave para el lugar. El río era un lugar muy contaminado debido a las actividades industriales que se hallaban alrededor y se tuvo que tomar medidas serias para mejorar el porvenir del mismo. No es el lugar que más respeta las normas medioambientales, porque a pesar de declararse reserva de la biosfera, se siguen realizando otras

---

<sup>3</sup> Véase

[http://www.academia.edu/5915709/ACCESIBILIDAD\\_Y\\_TURISMO\\_EN\\_EL\\_PARQUE\\_NACIONAL\\_DE\\_MONFRAGUE](http://www.academia.edu/5915709/ACCESIBILIDAD_Y_TURISMO_EN_EL_PARQUE_NACIONAL_DE_MONFRAGUE)

actividades dañinas para el área natural. Un ejemplo es la central eléctrica de carbón que se pretende instalar en Hamburgo, por donde pasa el Río Elba. La situación es que Alemania ha dado el visto bueno a la construcción de dicha central. Esto provoca que muchas especies protegidas de peces se vean perjudicadas por el proceso de captación de agua para la refrigeración de la central. El proyecto se autorizó a condición de que se construyera otra escala para peces en el azud de Geesthacht, a 30 km de la central de Hamburgo. Al final está en manos de los tribunales al no respetar plenamente las normas medioambientales.

Reseñar por otra parte que el Valle del Elba en Dresde fue Patrimonio de la Humanidad de la Unesco entre 2004 y 2009, pero perdió su sitio en dicha lista debido a la construcción de un puente a dos kilómetros del centro histórico. De este modo, se convirtió en el primer lugar en Europa y segundo en todo el mundo en perder esta condición.

Si nos referimos a las medidas de movilidad, es cierto que son más positivas que lo comentado anteriormente. Entre las medidas que se han ido promoviendo en la zona se encuentra la de potenciar la movilidad de manera sostenible mejorando el acceso. Además se implantó un carril bici cuyo recorrido va bordeando el muelle del Elba pasando incluso por encima de él. Esta medida ha supuesto una gran mejora para la zona, ya que con la dimensión y las instalaciones implantadas, hacen que se encuentre libre de tráfico en la mayor parte del recorrido. Esta ruta ciclo turista cuenta con una longitud de 860 kilómetros, conectando varias regiones entre sí y es el 8º mejor valorado de toda Alemania.

Lo importante es mantener un equilibrio que no dañe el ecosistema y para ello se han propuesto diferentes medidas como el objetivo de tener conectadas entre sí las diferentes ciudades en donde se habiliten diversos lugares como pueden ser espacios de ocio, zonas de juego y como no, áreas protegidas, en donde se pueda acceder o atravesar bien con bicicleta o a pie, evitando así tener que desplazarse en vehículo, consiguiendo ser más sostenibles. Se denomina “red verde” que incluye una cierta conectividad no solo para los humanos, sino también para los propios animales, para que puedan desplazarse facilitándoles la vida en el hábitat salvaje, procurando que haya un libre tránsito de distintas especies. Es por esto, la medida de crear una ruta para bicicleta a lo largo del Elba.

En 2009, se promovió una iniciativa denominada “StadtRAD” consistente en crear una red de estaciones de bicicletas a lo largo de las ciudades para que pudieran hacer uso los usuarios que se registraran. El objetivo desde el gobierno local, fue aumentar desde un 12% en 2008 a un 18% en 2009 tras la implantación de nuevos carriles de bici y programas de alquiler de bicicletas. Esto afectó positivamente al lugar ya que según datos, desde la implantación del mismo, se han registrado 53.000 usuarios de bicicletas según Iria Boscá (2003).<sup>4</sup>

Es importante destacar, el papel importante que tienen los hoteles en donde han llegado a incluir promociones como puede ser “Bett & bike”, en donde incluyen el alojamiento y bicicleta, generando así mayor cultura a los propios turistas y vecinos del lugar para así hacer mayor uso de las mismas, y contaminar por consiguiente en menos medida al medioambiente.

---

<sup>4</sup> Véase:

[https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/34055/CIUDADES%20VERDES%20EUROPEAS\\_Regina%20Bosc%C3%A0.pdf?sequence=1](https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/34055/CIUDADES%20VERDES%20EUROPEAS_Regina%20Bosc%C3%A0.pdf?sequence=1) pp 30

En definitiva, en este lugar no hay que realizar un pago para observar dicho paraje natural ni se cuenta con peaje alguno, ya que como mencionamos antes, a pesar de la abundante afluencia de visitantes, el recorrido es tan holgado y grande que no se producen concentración de visitantes salvo en determinadas zonas.

#### ▪ **MONT SAINT-MICHEL**

El Mont Saint-Michel se encuentra en la desembocadura del río Couesnon en Francia. Es una isla o promontorio rocoso en donde se ha construido diferentes edificios e iglesias. Como podemos comprobar, no está dentro de un núcleo urbano, ya que se encuentra en pleno mar, aunque existe un camino para poder atravesar el mar y llegar hasta él. Fue declarado patrimonio de la UNESCO en 1979 por partida doble: por su bahía, que se extiende sobre 500 kilómetros cuadrados, y por la joya arquitectónica que representa su abadía gótica, construida desafiando la geografía de la roca de granito. Suelen visitarlo unos 3,5 millones de visitantes al año.<sup>5</sup>

Como curiosidad en la zona, se producen unas mareas de hasta 14,5 metros de altura, por lo que hace muchos años, el acceso a dicho monte se realizaba solo cuando la marea se encontraba a poco nivel por vía terrestre y cuando estaba alta por vía marítima.

Para mejorar la movilidad y acceso al mismo, actualmente, se encuentra en proceso de remodelación el acceso, debido que el mar, la tierra, los prados salados y el desgaste por parte de los turistas, hacen que dicho pasaje se encuentre desnaturalizado.

Por otra parte, se procederá a la destrucción del dique-carretera que une a la isla con tierra firme desde finales del XIX y rompe la trayectoria de la corriente. A lo largo de más de un siglo, a ambos lados del enorme bloque de hormigón se ha formado una explanada de hierba de varios metros de ancho que sigue progresando. Algunos turistas la aprovechan para hacer *pic-nic*, ajenos al atasco que se forma en ambas vías de entrada y de salida, más propio de una gran ciudad que de un paraje natural protegido.

El islote renovado ofrecerá un modo diferente de acercarse al monumento. Desaparecerá el dique así como el enorme aparcamiento de 15 hectáreas construido a los mismos pies de la roca. Los coches, autobuses e incluso caravanas que llegan a diario al peñasco deberán quedarse en tierra firme, en un nuevo emplazamiento que se situará a unos dos kilómetros y medio del peñasco, cuidadosamente camuflado entre los árboles.

Destacar que se cuenta con carriles exclusivamente para autobuses para aligerar el tráfico el cual transporta de manera gratuita a los visitantes hasta el Mont. También se puede utilizar un vehículo tirado por dos caballos llamado Maringote, para aquellos que quieran tener una experiencia diferente del lugar. Un gran acierto es que también se les proporcionará servicio a personas con movilidad reducida gracias al Montoise, que es un vehículo especializado para estas ocasiones.

#### ▪ **YELLOWSTONE**

La caldera de Yellowstone, también conocida como súper volcán de Yellowstone, es una caldera volcánica ubicada en el Parque Nacional de Yellowstone en Estados Unidos. La caldera se encuentra en la esquina noroeste de Wyoming, donde se sitúa la

---

<sup>5</sup> Véase: <http://www.france.fr/es/baja-normandia/la-bahia-del-monte-saint-michel.html>

mayor parte del parque. Como en la mayoría de los países, el volcán no se suele encontrar dentro del núcleo de una ciudad ni cerca de población, por lo que para visitarlo, los turistas tendrán que desplazarse para llegar a él. Según el “National Park Service”, en el año 2014 tuvo 3.513.484 millones de visitas.<sup>6</sup>

Se extiende en un área de 8983 km<sup>2</sup>, formado por lagos, cañones, ríos y múltiples montañas. Se considera un ecosistema antiguo y casi intacto, de ahí la importancia. En él, habitan numerosos animales como lobos, bisontes y alces entre otros.

El parque de Yellowstone se declaró Reserva Internacional de la Biosfera el 26 de octubre de 1976 y fue integrado en el patrimonio mundial de la UNESCO el 8 de septiembre de 1978. Pero en 1995, el Comité encargado de seleccionar los lugares que deben ser patrimonio mundial, decidió colocar al parque en la lista del patrimonio mundial en peligro. La región entonces estaba amenazada por las actividades mineras. La mala calidad del agua, la multitud turística y el uso de motoneieves constituían otros motivos de inquietud. A raíz de los esfuerzos llevados por el Gobierno de los Estados Unidos de América, la situación mejoró y el parque se retiró de la lista de patrimonio en peligro en julio de 2003.

Es un lugar que presenta muchas similitudes con el objetivo de nuestro estudio que es el Teide, debido que los dos volcanes se encuentran activos.

Es un lugar que tiene unas reglas bastante estrictas para regular la movilidad. Comprobaremos que existen varias carreteras para acceder, dividido por zonas norte, sur, oeste y este que solamente se encuentran abiertas según la época del año para evitar colapsos.<sup>7</sup> En primavera se abre la entrada norte hasta nordeste. Una vez que se abra la carretera, esta permanecerá abierta 24 horas, cerrándola cuando existen restricciones tanto de obras como climáticas. Dentro de esta estación del año, se subdividen los meses y carreteras secundarias, ya que en Abril estarán abiertas algunas y en Mayo otras. Digamos que estas carreteras se encuentran abiertas todo el año para vehículos como bicicletas o a pie. En otoño, el tiempo fluctúa negativamente, por lo que dicho acceso podría cerrarse temporalmente, incluso necesitando materiales adicionales como pueden ser cadenas para la nieve. Existe un medidor concreto de cantidad de nieve para cerrar dicho acceso. En invierno, solo existe una carretera que se encuentra abierta para el acceso de vehículos motorizados durante todo el año a excepción de tormentas de invierno que cancelaría dicho acceso.

Existen “autobuses de nieve” pero con un límite diario que es de 7 de la mañana a 9 de la noche, no pudiendo rebasar dicha imposición.

- Tarifas y Reservas:

Existe una regulación monetaria para acceder al Yellowstone la cual puede variar por cambios en la normativa, pero hoy en día si deseas visitar la zona con un vehículo particular pero no comercial tendrás que pagar 25 dólares, si lo haces con una motocicleta o autobús de nieve serán 20 dólares y si deseas hacerlo a pie, con bicicleta o esquí y eres mayor de 16 años, pagarás el módico precio de 12 dólares. Cabe reseñar que una vez se adquiera dicho permiso, este se podrá validar los próximos 7 días para visitar con tiempo la gran extensión del parque. Otra modalidad podría ser adquirir un

---

<sup>6</sup> Véase <http://www.lavanguardia.com/vangdata/20150325/54429200173/10-parques-nacionales-estados-unidos.html>

<sup>7</sup> Véase: <http://www.nps.gov/yell/espanol/index.htm>

pase anual del parque por 50 dólares en donde se permite ingresar al titular del pase y como plus, los acompañantes que lleve en su vehículo particular puedan acceder sin tener que desembolsar nada a cambio.

#### ▪ **LAGOS DE PLITVICE**

El Parque Nacional de los Lagos de Plitvice se encuentra en la región de Lika, en el centro de Croacia y muy cerca de la frontera con el noroeste de Bosnia. Esta región fue declarada Parque Nacional en 1949 y catalogada Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO en 1979. Recibe más de 1.200.000 visitantes al año<sup>8</sup>. Por su ubicación, se encuentra lejos de las grandes ciudades. El parque abarca 33.000 hectáreas, de las cuales sólo unas 800 comprenden la zona de lagos donde se concentra el turismo. El agua con sus diferentes colores, la roca caliza, el musgo o las algas son algunos de los protagonistas de este paisaje de fantasía conformado por cerca de 20 lagos interconectados, más de 90 cascadas y un denso bosque de hayas.

La movilidad es restringida ya que para acceder es necesario respetar un horario, que va desde las 7:00 hasta las 20:00 para entrar, aumentándose una hora para la salida. La mejor forma para acceder es en coche pero cuenta con el impedimento de que el parking se llena rápido y por tanto se debe madrugar. Reseñar que es de pago, 1€ cada hora. Si no también existen alternativas como el autobús. Existe también una tarifa por entrar a los Lagos que depende del periodo del año en el que vayas. En temporada alta que comprende los meses de verano julio y agosto el precio es de 180 kunas que equivale a 23,75€. En temporada media que son los meses abril, mayo, junio y septiembre el precio es de 110 kunas que correspondería a 14,50€ y por último en temporada baja que son desde noviembre hasta marzo, cuesta 55 kunas que son 7€ por cada persona. Es cierto que el billete de entrada incluye entre otras cosas un paseo en barco por el lago más grande de los 19 que los conforman. Además existe un tren que te acerca de la zona de aparcamiento a la entrada del parque, teniendo una frecuencia de cada media hora en temporada media y alta.

#### ▪ **CONGOST' DE MONT-REBEI**

Congost de Mont-Rebei es un desfiladero virgen, que cuenta con un estrecho recorrido que sigue una ruta excavada en 1982 en la roca, siguiendo el cauce un río llamado Noguera, haciendo frontera con Aragón. Está situado en Catalunya, concretamente en Lleida. Este espacio natural tan peculiar hace que se encuentre alejado de núcleos urbanos.

Tiene una extensión de 600 hectáreas. Fue adquirido por la Fundación Catalunya-La Pedrera en 1999 con el objetivo de preservar sus valores naturales y de paisaje. En su mayor parte, está incluido dentro del espacio de interés natural del Montsec y también limita con la Reserva Natural Parcial del desfiladero de Mont-Rebei. El 14 de abril de 2005, el desfiladero fue declarado Refugio de Fauna Salva.

Además es el único desfiladero de Catalunya que se mantiene más o menos virgen sin que lo cruce ninguna carretera, ferrocarril o línea eléctrica. Solo lo cruza un camino de

---

<sup>8</sup> Véase: <http://www.losapuntesdelviajero.com/2014/04/lagos-de-plitvice-joya-de-la-unesco-en-croacia.html>

herradura parcialmente excavado en la roca que permite disfrutar del lugar de forma más amena.

Como novedad, la fundación Catalunya-La Pedrera, este año, está adecuando la zona de aparcamiento, incrementando y mejorando el número de plazas, y también con el objetivo de evitar los problemas de barro los días de lluvia, y ajardinando las zonas de aparcamiento para minimizar el impacto visual y conseguir la máxima integración paisajística. Lo curioso de este lugar es que al entrar, el buen ambiente que se genera además de lo bien cuidado que se encuentra siendo respetada la naturaleza, hacen que los propios visitantes sean los que depositen unas ayudas en forma de donativo para poder conservar dicho lugar. Es cierto que es una de las pocas reservas naturales que están siendo gestionadas de manera privada.

Esta temporada también está previsto abrir un nuevo centro de visitantes en el Congost de Mont-Rebei que permitirá disfrutar aún más de este paraje singular de Cataluña.

El atractivo principal, es el puente colgante del Barranco de Sant Jaume en donde hay 40 metros de vacío bajo nuestros pies. En verano los visitantes suelen recorrerlo con kayak incluso en bicicleta dando una sensación de vértigo grande.

Además de la exitosa fórmula de pago voluntario que costean gran parte del mantenimiento por parte de los casi 55.000 visitantes de media cada año, se le suma lo recaudado en el parking que son 3€ por vehículo. En definitiva todo se recauda para vigilancia ambiental y tareas de gestión del entorno. Por si fuera poco, se ha abierto unas cajas de donativos adicionales de lo ya comentado en donde se han visto desbordados según las previsiones más generosas. Lo cual pone de manifiesto que en ocasiones salen iniciativas propias de los visitantes para pagar de forma voluntaria.

#### ▪ **LAGOS DE COVADONGA**

Nos situamos al norte de España, concretamente en Asturias. Allí podemos encontrar el Parque Nacional de los Picos de Europa a más de mil metros de altitud y dentro los Lagos de Covadonga. Por su situación geográfica, podemos decir que se encuentra lejos de las zonas urbanas o pobladas.

Fue distinguida Parque Nacional en 1918 por lo que obtuvo el máximo rango legal en materia de protección y reconocimiento de los valores ambientales en España.

Pero no fue hasta el 9 de julio de 2003 cuando la UNESCO aprobó la propuesta que lo convirtió en Reserva de la Biosfera. En la actualidad, el Parque Nacional de los Picos de Europa es el segundo parque nacional más visitado de España, después del Parque Nacional del Teide. En el año 2013, recibió 1.545.830 millones de visitantes, según el Ministerio de Agricultura Alimentación y Medioambiente (2013).<sup>9</sup>

De acuerdo al trabado de Lago (2008), podemos obtener referencias de un análisis DAFO de un lugar tan visitado, que permite resaltar los siguientes aspectos:

En primer lugar destaca que las debilidades encontradas son entre otras, que existe una crisis del modelo económico tradicional ya que siempre el sector primario era el más destacado. Actualmente, la estructura económica ha variado por factores como que la industrialización y urbanización vividas por nuestro país, hacen que la actividad

---

<sup>9</sup> Véase: <http://www.magrama.gob.es/es/red-parques-nacionales/>

empresarial se produzca en las ciudades y en sus respectivas áreas metropolitanas. Existe también un déficit de recursos humanos, ya que la población ha disminuido en los últimos años, trasladándose a las ciudades, lo que provoca que cada vez menos personas trabajen en esta zona y pulan las virtudes que ofrece dicha área natural. Otro motivo sería la falta de apoyo local a las figuras de protección. Muchos habitantes creen que la distinción de parque natural y protegido es un paso atrás para el lugar, ya que no creen que reporten beneficios. Se piensa que la protección de la naturaleza es un freno para el desarrollo.

Si nos referíamos a las amenazas, nos encontramos que existen deficiencias en la gestión del espacio natural. Un ejemplo sería que en el año 2004 dicha complejidad de la situación administrativa se vio acrecentada. Una reciente sentencia del Tribunal Constitucional obliga a ceder a las comunidades autónomas la gestión de los parques nacionales (Torres 2005). En el caso de Picos el traspaso acumula un notable retraso al no ponerse de acuerdo las cuatro administraciones implicadas sobre el modelo de organización a practicar, existiendo el riesgo real de que la gestión no sea unitaria, con toda la carga de excentricidad política que ello pueda suponer.

También existe un peligro de sobreexplotación turística. Distinguir un territorio con la categoría de parque nacional incrementa un interés de visita que, en el caso de los Picos de Europa, ha sido un fiel reflejo de esta premisa, hasta el punto de ser el parque nacional más frecuentado de la Península. Esta cifra global de visitantes, que sobrepasa 1.700.000 turistas anuales, presenta comportamientos muy desiguales, pues más de la mitad (61%) son entradas localizadas en Asturias. La zona cántabra contabiliza en torno a un 29%, mientras que en la vertiente leonesa se cifra en un escaso 10%.

La fortaleza sería la calidad del patrimonio natural que hace que el lugar posea muchos atributos positivos como por ejemplo los valores y las cualidades biogeográficas de los Picos de Europa.

Las oportunidades claras serían las distintas menciones de calidad ambiental que hace que el lugar tenga una etiqueta de calidad y prestigio importante

El PRUG del Parque Nacional Picos de Europa fue aprobado en 2002, pero según una sentencia en 2005 del Tribunal Supremo, este nunca pudo que entrar en vigor puesto que junto a ella no se publicó simultáneamente el pertinente régimen económico y de compensación. Se tiene un plazo de un año en el que se debía proceder a la aprobación del PRUG y del régimen económico y de compensaciones de su área de influencia socioeconómica, algo que nunca llegó a suceder. Este hecho, marcó un antes y un después en el PRUG, ya que Los Picos de Europa fueron traspasados posteriormente a las comunidades autónomas, arreglándose la situación.

Para mejorar la movilidad se propuso un plan que se sigue llevando a cabo en la actualidad. Es una medida que se ejecuta solamente en épocas en donde las autoridades creen que existe riesgo de que haya muchos visitantes en el parque.

Con el fin de preservar dicho lugar, se establece un plan de acceso al mismo consistente en regular el acceso en periodos puntuales como son Semana Santa, puente de Mayo, todo el verano y el puente de la Constitución. En estas fechas solamente se puede acceder a través de autobuses, si bien existen algunas excepciones. De resto, en cualquier periodo del año se puede llegar con vehículo particular.

Existen unas tarifas tanto de parking 2€ como de bus para mayores de 12 años 8€, menores de 12 años 3€, y menores de 3 años de manera gratuito. Reseñar que para no obstaculizar el trayecto, los autobuses solamente se pararán en lugares indicados y así aligerar el recorrido.

Con el dinero obtenido del parking y autobuses privados, se mejoran las condiciones del parque en general.

#### ▪ **SOUTH DOWNS NATIONAL**

Este parque se encuentra situado en Gran Bretaña, concretamente en Inglaterra. Se sitúa en la capital del país, en Londres, a las afueras de la ciudad. Lo conforman 1627 km cuadrados. El número de visitas del lugar es difícil de medir ya que actualmente 112.000 personas viven dentro de los límites del Parque Nacional y 1.970.000 millones de personas viven en 5 kilómetros si sales fuera del área del parque nacional, por lo que es un lugar muy transitado.

Se convirtió en Parque Nacional en 2009 tras la confirmación de la designación que se había propuesto años anteriores y no había sido aceptada al estar bajo proceso judicial tras ponerse en discusión qué área se vería afectada por esta nueva denominación. Lo curioso es que hasta 2011 no ejerce plenamente como parque nacional. Hoy en día, es administrado por el SDNPA (National Park Service), que es la autoridad pertinente. Es un organismo público financiado por el gobierno central. Es el responsable de la promoción de los propósitos estatuarios del parque nacional y de defender los intereses del lugar como es conservar el patrimonio natural y tratar de fomentar el bienestar económico y social de las comunidades que viven dentro del parque nacional.

Para mejorar la movilidad, se han adoptado diferentes medidas. Entre ellas, la existencia de un departamento que gestiona dicho parque. El objetivo principal del mismo es fomentar el transporte sostenible, llegando a dotar con hasta 5 millones de euros en distintas iniciativas que ayuden a implantar esta nueva filosofía. También implican a los establecimientos y comercios externos, ofertándoles distintos descuentos o rebajas en pagos que tengan que realizar. También ofrecen subvenciones a los mismos.

El objetivo primordial es incentivar a la población para que use el transporte público, bicicletas o a pie. Existen unos programas que se han implantados sobre mejoras en accesos para ciclistas y caminantes así como introducción de un parking para bicicletas y mobiliario urbano. También se han actualizado los mapas y se proponen distintas rutas turísticas que puedan parecer interesante al visitante. Por último, se está empezando a implantar un establecimiento que permita realizar cargas de vehículos eléctricos.

#### ▪ **CUYAHOGA VALLEY**

El Cuyahoga Valley se encuentra en EEUU, concretamente en Ohio. Fue nombrado Parque Nacional en el año 2000. Actualmente es administrado por el Servicio de Parque Nacionales de Estados Unidos que es una agencia federal responsable de la administración de los parques nacionales, monumentos nacionales y otras propiedades

históricas y áreas protegidas en el ámbito federal. Tiene al año cerca de 2.500.000 millones de visitas.<sup>10</sup>

Para mejorar la movilidad se han tomado diferentes iniciativas. Una de ellas es la disposición de un ferrocarril específico para transportar bicicletas alrededor del parque que se encuentra dentro de dicho valle. Es una ventaja para los visitantes ya que pueden transportarse entre las distintas estaciones que conforman el parque con el ferrocarril. Pero la idea es que lo visiten junto con su bicicleta y en ciertos momentos lo cojan para evitar el cansancio o simplemente porque algunos recorridos son más exigentes que otros. Dicho programa se llama “bike aboard”.

La entrada al parque es gratis aunque como en casi todos los parques se anima a que los visitantes aporten una donación. Solamente se cobra cuando se realizan conciertos u otras actividades especiales como son la posibilidad de realizar sesiones de fotos para bodas en los numerosos paisajes o bien alquilar refugios dentro del parque. Existen regulaciones en cuanto a horarios de visitas y épocas del año.

#### ▪ **ROCKY MOUNTAIN NATIONAL PARK**

Es un parque nacional situado en el centro-norte del estado de Colorado en Estados Unidos. El parque está situado al noroeste de la ciudad de Boulder en el corazón de las Montañas Rocosas. Su extensión es de 1075 km<sup>2</sup>.

Tiene 3.434.751 millones de visitas al año<sup>11</sup>. Se encuentra gestionado como casi todos los parques nacionales en Estados Unidos, por el Servicio de Parques Nacionales. Fue nombrado Parque Nacional en el año 1915, por lo que es uno de los primeros lugares que obtuvo dicha denominación.

Una medida para potenciar el turismo en el lugar fue colocar carteles luminosos informativos por las distintas calles en donde se van ofreciendo distintos mensajes a los visitantes, cuya información puede ir desde disponibilidad de parking en las distintas zonas a informarte de zonas de congestión para evitar desplazarse hasta el lugar.

También se implementó un sistema automático de control de entrada, proporcionando rapidez a la entrada de los visitantes que cuenten con un pase anual o bien tengan un ticket previamente comprado.

### **4. EXPERIENCIAS EN OTROS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS QUE CUENTAN CON TELEFERICOS**

#### ▪ **SIERRA NEVADA**

Sierra Nevada es un macizo montañoso que se encuentra en Andalucía. Está situado en mayor parte en Granada, pero también se extiende por Almería. Hablando en términos montañosos, se encontraría en el conjunto de las Béticas, concretamente en los sistemas Penibéticos. Por sus características, se encuentra alejado de las ciudades, lejos de donde reside la población.

---

<sup>10</sup> <http://www.lavanguardia.com/vangdata/20150325/54429200173/10-parques-nacionales-estados-unidos.html>

<sup>11</sup> <http://www.lavanguardia.com/vangdata/20150325/54429200173/10-parques-nacionales-estados-unidos.html>

El teleférico de Sierra Nevada se construyó exclusivamente para usos deportivos y turísticos<sup>12</sup>. Antes de construirse dicho teleférico, la promotora encargada de llevar a cabo la ejecución, sufrió en gran medida las trabas puestas por muchos sectores de la población, basándose en gran medida que sería perjudicial para el medioambiente. Dicha promotora se defendió considerando que este teleférico, el cual iba a ser el más grande jamás construido, reduciría notablemente el tráfico privado, además de poder disminuir la emisión de gases invernaderos, con lo que lo posicionaría como mejor medio de transporte público con diferencias.

Por otro lado, habría un efecto positivo en la creación de más de 2000 puestos de trabajo ya que se extendería la temporada de la Sierra más allá de los límites invernales y potenciar el turismo durante la primavera y el verano. Además, potenciaría la creación de otras infraestructuras turísticas no ligadas a la nieve, como el turismo rural o ligado a la naturaleza.

#### ▪ CERRO DE LA SILLA

Este teleférico se encuentra hoy en día en proyecto de ejecución. Se debate construirlo en Monterrey (Uruguay), concretamente en el Cerro de la Silla. Esta ciudad está sujeta a una protección especial por ser considerado un Monumento Natural Protegido desde el año de 1991 por lo que por ley está prohibido construir en esa área. Sin embargo excluye de esta restricción a una zona llamada Santa Ana, donde sí contempla obras e instalaciones de apoyo al turismo. Es precisamente la zona donde se construyó un teleférico, que tuvo que clausurarse en la década de los 60's después de un accidente mortal. Por tanto, se convertiría en la reutilización del teleférico que ya una vez existió. Desde entonces, han pasado más de 40 años en donde se ha propuesto bastantes veces volverlo a construir, siendo rechazado por bastantes asociaciones puesto que defienden que el proyecto representaba un riesgo ambiental y de seguridad en este sector.<sup>13</sup>

Pese a la oposición de los vecinos, en el año 2005 el Municipio de Guadalupe presentó la Manifestación de Impacto Ambiental con el propósito de obtener el aval de la Semarnat (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales) para la construcción de esta obra. La Semarnat rechazó otorgar los permisos por considerar que la construcción de la obra tendría un impacto ecológico negativo en el Monumento Natural Protegido Cerro de la Silla. El proyecto fue cancelado por el Municipio de Guadalupe de manera definitiva.

Es el alcalde actual, César Garza quien ha decidido retomar este proyecto con la intención, no de construirlo porque no le alcanza el tiempo, pero sí de darle certeza legal con los permisos y beneficiar a los particulares.

Se puede decir, que es uno de los pocos lugares donde la presión social y medioambiental ha impedido la construcción en suelos protegidos. A día de hoy sigue sin renovarse de nuevo.

---

<sup>12</sup> Véase :<http://www.nevasport.com/noticias/art/22196/Teleferico-de-Sierra-Nevada-defiende-su-proyecto/>

<sup>13</sup> Véase: <http://www.reporteindigo.com/reporte/monterrey/resucitan-teleferico-en-cerro-de-la-silla>

## ▪ TEIDE

El teleférico del Teide situado en el Parque Nacional del Teide fue impulsado en su momento por Andrés de Arroyo, permitiendo así una ascensión mecánica y rápida a la cumbre de la montaña. Es por tanto, su principal impulsor y defensor.

Es una de las atracciones más demandadas y mejor valoradas por los turistas en una isla tan turística como es Tenerife, de ahí la importancia de tal obra. Además, tras la reciente declaración del Teide como Patrimonio de la Humanidad por parte de Unesco, obliga por parte de los encargados de la gestión del teleférico a tener una responsabilidad y compromiso para promover el conocimiento y defender los valores medioambientales que deben tener una construcción en un lugar natural tan importante

Según Cedrés (2009) fue sin duda, un antes y después para el turismo de la isla de Tenerife. La tarea de la construcción no fue nada sencilla, ya que tuvieron que lidiar con numerosos impedimentos. Entre ellos, la dificultad propia de trabajar a más de 2500 metros de altitud, junto con las rachas de viento propias de la zona y las bajas temperaturas, llegando incluso a 20 grados menos cero. Además se tenía que transportar a brazo los distintos elementos metálicos y centenares de toneladas de peso en materiales. Una de las tareas más complicadas fue la de insertar anclajes a la roca de los cimientos de las torres, mediante la introducción de barras de 50 metros de longitud, enterradas en un terreno descongelado que previamente debía descongelarse mediante la inyección de vapor de agua a alta temperatura. Fue sin duda, un reto para la época que se vivía.

Entre los años 1998 y 2000 sufrió una renovación completa de la instalación, dotándose de una importante inversión con el objetivo de modernizarla, superando así los requerimientos europeos, añadiendo además tecnologías innovadoras. Con el término de esta remodelación, el teleférico se ha convertido en una seña de identidad en cuanto a teleféricos se refiere.

Como curiosidad, destacar que al principio, hubo una época en la que se pensó que no solo tendría un uso turístico, sino que también se podría explotar con un negocio dedicado a baños de vapor en el cono. Esta opción, al final, acabó desterrada.

Para acceder al teleférico, existen diferentes accesos desde cualquier punto de la isla. El acceso del norte de la isla, tiene dos carreteras diferentes. Por un lado está la TF-21 que une La Orotava con el Portillo de la Villa y cruza todo el Parque Nacional del Teide y por otro lado la TF-23 que va desde Boca Tauce hasta Chío, enlazando con la TF-21. El acceso del sur de la isla es la carretera TF-21 que va desde Vilaflor hasta el parque. Por último, el acceso que se encuentra más cerca de la capital de la isla, es la carretera TF-24, que conecta La Laguna con la TF-21. También está disponible el servicio de autobús público (Titsa) con varias líneas, entre ellas la 348 y la 342.

Actualmente el horario de funcionamiento del teleférico del Teide es de 9 de la mañana a las 4 de la tarde, siendo la última subida a esta hora y la última bajada a las 16:50.

Existen varias tarifas vigentes. Se diferencian básicamente en la edad y si eres residente o no. Si eres adulto residente 13,50 euros, si no lo eres, costará 27 euros. Si eres menor residente costará 9,50 euros mientras que si no eres residente 13.50 euros. Además existen tarifas de un solo trayecto. Es imprescindible, obtener un permiso gratuito que

concede la Administración del Parque Nacional y que se puede tramitar bajo la web oficial.<sup>14</sup>

#### ▪ **VEGA DE PAZ**

El teleférico Vega de Paz se convertirá en realidad en los próximos meses. Se construirá en la comunidad de Cantabria, concretamente en Santander. Se encontrará en pleno parque natural. El impacto en la economía y el empleo se puede resumir en un estudio realizado por el Gobierno de Cantabria cifrando el impacto económico total de la infraestructura cerca de los 21 millones de euros, de los que 3,6 corresponden al impacto directo del gasto realizado en el sector turístico de la zona y 17,1 corresponden al impacto, tanto indirecto como inducido. El estudio estima en 152 los puestos de trabajo totales que generará esta instalación.<sup>15</sup> No todo es positivo, porque como cada construcción de este calibre, existen muchos detractores. En este sentido, la presión social y mediática es alta debido que se quejan de que hay numerosas irregularidades administrativas, tanto para adjudicarse la obra del mismo, como para construir en un área que no se debería. Además critican el gran desembolso que se realizará para la construcción, pudiendo ser utilizado ese dinero público en otras partidas que son de mayor interés social.

#### ▪ **METROCABLE MEDELLÍN**

El teleférico o metrocable de Medellín, se encuentra en Colombia. Fue construido en el año 2004 y gracias a él, permite transportar a los visitantes hasta el Parque Ecoturístico Arví.<sup>16</sup> Fue introducido con el fin de tener una alternativa de movilidad y brindar una solución a los problemas de tránsito y congestión de los vehículos. Este sistema no requirió la tala de árboles ni la demolición de edificios o carreteras, sus sistemas de cableado son ecológicos, su consumo de energía es muy bajo y los vehículos son eléctricos y silenciosos. Este sistema no contamina, ni produce emisiones dañinas para el ambiente o la salud humana, funciona con baterías Ion-Litio recargables y utiliza energía gratuita de los ríos mediante hidrocargadores de baterías. Por lo que no tuvo muchas críticas aun construyéndose sobre áreas verdes. Su creación se produjo tras ejecutarse un plan de inversión destinado al Parque Ecoturístico en mayor medida. Con él, se logró aumentar las dimensiones considerablemente del mismo, poniéndolo en mejores condiciones, y convirtiéndose en un referente para los lugares turísticos y ecológicos.

#### ▪ **TELEFÉRICO BOSQUE LLUVIOSO.**

Se encuentra situado en Costa Rica, concretamente a los alrededores del Parque Nacional Braulio Carrillo. Fue construido en el año 1994 y suele tener una afluencia de 60.000 visitas en un año. Este es un ejemplo positivo en cuanto a conservación. Originalmente, la construcción de este teleférico<sup>17</sup> obedeció a fines científicos ya que era de interés de los investigadores y profesores de la universidad el poder estudiar la importancia del bosque tropical lluvioso. Este medio de transporte facilitó en mayor medida la obtención de pruebas y estudios. Posteriormente, tras ver el éxito, se utilizó con fines turísticos. Tenía un objetivo primordial, financiar los viajes de los científicos a

---

<sup>14</sup> [www.reservasparquesnacionales.es](http://www.reservasparquesnacionales.es)

<sup>15</sup> Véase: <http://www.eldiariomontanes.es/bahia-centro-pas/201503/23/cantur-volvera-licitar-teleferico-20150323195729.html>

<sup>16</sup> Véase: <http://www.medellin.travel/es/transporte-terrestre/metro-y-metrocable>

<sup>17</sup> Véase: <http://www.actionbioscience.org/esp/ambiente/lowman.html>

través del dinero que pagaban los turistas por visitar la zona. De esta manera, se aseguraban no tener costes que asumir y así poder seguir investigando, ya que el coste mayor provenía de la energía eléctrica que necesitaban, el cual lo generaba una planta de energía diésel convencional. Por tanto, esta es una experiencia de un teleférico positiva en todos los sentidos, ya que toda la población era consciente de los fines con el que se utilizaba y en este caso, no hubo quejas ni presión social por la utilización del mismo.

Aparte de estos lugares, existen numerosos parques nacionales que cuentan con teleféricos. Entre ellos el de Banff que se encuentra en Canadá, el de Chicamocha en Colombia, el de Jennerbahn situado en el Parque Nacional de Berchtesgaden en Alemania.

## **5. EXPERIENCIAS EN OTROS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS REFERIDAS A LA NO APLICACIÓN DE MEDIDAS DE GESTIÓN DE MOVILIDAD**

### **▪ PARQUE NACIONAL SIERRA GUARRAMA**

Se encuentra en Madrid. Fue declarado parque nacional en el año 2013. Cada día lo visitan más de 10.000 personas tanto en tren, coche como autobuses, teniendo gran repercusión acústica y ambiental en los alrededores.

Los instrumentos de planificación y gestión actualmente son los siguientes. En primer lugar está regulado por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Guadarrama en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid desde el año 2010. También por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Espacio Natural Sierra de Guadarrama aprobado en el año 2010 también. Posteriormente en el año 2013, se aprobó el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional. Este nuevo instrumento estará presente y se compatibilizará con los dos anteriores, teniendo preferencia este último en materia de aplicación.

A pesar de la aprobación de todos estos instrumentos, el Parque Nacional de Sierra Guarrama no se encuentra lo bien gestionado que debería, presentando numerosos problemas.

Por un lado, el nulo control del tráfico de acceso que genera continuos colapsos en la circulación, con todo tipo de vehículos estacionando en los parkings de manera incorrecta e incluso bloqueando carreteras de acceso y tránsito.

La única medida que se ha tomado por parte del ayuntamiento, es generar una normativa que explica que en caso de que se quiera realizar alguna actividad en la zona y el grupo lo formen más de 10-15 personas, deberán comunicarlo por escrito y se les concederá si se estima oportuno y hay hueco, permiso para poder llevar a cabo dichas actividades.

Aparte existen prohibiciones de distintas actividades que sin permiso previo no se puede realizar en el Parque Nacional Guadarrama. Entre ellas:

- Prohibido pasear por el Parque en grupos de más de 15 personas, sin permiso escrito previo
- Prohibido hacer esquí de fondo en Cotos en grupos de más de 10 personas, sin permiso escrito previo.

- Prohibido hacer vivac en grupos de más de 10 personas sin permiso escrito previo.

#### ▪ PARQUE NACIONAL DE LA AMISTAD

Se encuentra situado entre dos países que son Panamá y Costa Rica. El parque fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 1983, y declarado Parque Internacional de la Paz, al seguir la recomendación de la Unesco del año 1988.

La dirección del parque es compartida por ambos países. Hoy en día no es nada efectiva debido a los numerosos problemas que presentan y que a día de hoy son difíciles de resolver, a pesar de que se haya impuesto medidas<sup>18</sup>.

Entre ellos destacan:

Turismo no controlado dentro del mismo, a pesar de que inicialmente el parque no se consideró un destino turístico, actualmente hay empresas que de manera ilegal están explotando algunas áreas del parque.

Cacería ilegal: A pesar de que se han desarrollado diferentes acciones de control y de educación ambiental, el problema de la cacería ilegal persiste y sigue afectando especies que se encuentran amenazadas o en peligro de extinción.

Incendios forestales: Muchos de estos casos obedecen al uso del fuego para facilitar las labores agrícolas, así como el mantenimiento de áreas de pastos, principalmente ubicados en las sabanas naturales. En algunos casos, los incendios son provocados por los cazadores, que lo usan como una de sus estrategias de caza.

## 6. GESTION MOVILIDAD TURISTAS EN ESPACIOS NATURALES.

En España hay 15 parques nacionales, siendo el Parque Nacional del Teide el más visitado, con un total de 3.292.247 visitantes que supone un 32% del total de visitantes en los parques de España en el año 2013. En la tabla 1, se muestra la evolución de visitantes a los parques nacionales en Canarias desde 1989 hasta 2014, donde se pone de manifiesto la importancia del parque nacional del Teide y la evolución creciente del número de visitantes.

**TABLA 1: NÚMERO VISITANTES POR PARQUE NACIONAL Y PERIODO EN CANARIAS**

Año	CANARIAS	Lanzarote: Timanfaya	Tenerife: Teide	La Gomera: Garajonay	La Palma: Caldera de Taburiente
2014	6.265.878	1.575.029	3.212.632	1.085.227	392.990
2013	5.937.012	1.452.365	3.292.247	817.220	375.180
2012	5.234.442	1.474.383	2.660.854	744.304	354.901
2011	5.530.957	1.549.003	2.731.484	825.638	424.832
2010	4.840.244	1.434.705	2.407.480	610.254	387.805
2009	5.387.629	1.371.349	3.052.830	625.801	337.649
2008	5.734.320	1.600.175	2.866.057	860.000	408.088
2007	6.164.449	1.748.149	3.142.418	884.858	389.024
2006	6.569.502	1.787.776	3.567.701	842.467	371.558
2005	6.363.309	1.778.882	3.349.204	854.824	380.399
2004	6.583.179	1.815.186	3.540.195	859.860	367.938
2003	6.243.322	1.841.431	3.364.873	641.754	395.264
2002	6.139.941	1.768.566	3.488.622	507.000	375.753
2001	6.352.890	1.866.000	3.589.164	520.000	377.726

<sup>18</sup> Véase: [http://www.inbio.ac.cr/pila/pdf/diagnostico\\_ecologico\\_pilaweb.pdf](http://www.inbio.ac.cr/pila/pdf/diagnostico_ecologico_pilaweb.pdf)

2000	6.485.532	1.800.000	3.722.913	615.000	347.619
1999	6.467.958	1.742.087	3.868.839	569.000	288.032
1998	6.037.090	1.691.347	3.554.782	525.000	265.961
1997	5.603.779	1.606.638	3.237.000	550.000	210.141
1996	5.275.135	1.575.135	3.000.000	450.000	250.000
1995	4.650.000	1.450.000	2.500.000	500.000	200.000
1994	4.853.844	1.757.513	2.434.152	450.000	212.179
1993	4.174.705	1.300.000	2.250.000	300.000	324.705
1992	3.829.101	1.200.000	2.250.000	221.581	157.520
1991	3.614.553	1.000.000	2.227.000	245.386	142.167
1990	2.070.000	700.000	1.100.000	150.000	120.000
1989	2.025.000	800.000	1.000.000	125.000	100.000

Fuente: Istac

Como se puede observar, a lo largo de los últimos años, la cifra de visitantes al Parque Nacional del Teide se ha situado en torno a los 3 millones, cifra muy alta en comparación con los 5.148.453 millones de turistas que visitaron en 2014 la isla de Tenerife.<sup>19</sup>. Se trata, por tanto, de un punto de visita prácticamente obligado para gran parte de los turistas que visitan la isla de Tenerife, a la vez que despierta una afectividad especial en todos los habitantes de la isla. Además, el turismo que visita la isla no se concentra en los meses estivales como ocurre en general en el resto de las Comunidades Autónomas, sino que se mantiene relativamente constante, con ligeras oscilaciones, durante todo el año.

## 6.1 GESTIÓN MOVILIDAD TURISTAS EN EL PARQUE NACIONAL DEL TEIDE

La gestión de la movilidad es el procedimiento por el cual se regula el tránsito de visitantes de un lugar hacia otro. El objetivo fundamental es gestionar de manera adecuada el acceso y transporte interno, fomentando la sostenibilidad y conservación del medio natural. Por tanto, una correcta gestión de la movilidad hará que cada vez se utilicen técnicas o métodos más eficientes para la sociedad, proporcionando y promoviendo alternativas.

Con el paso de los años, se ha incrementado el uso de coche particular con los aspectos negativos que conlleva como por ejemplo impactos en el medioambiente con la polución del aire y la contaminación acústica. También genera impactos en el consumo de energía aumentando la dependencia de los combustibles fósiles, impactos en la sociedad por los distintos accidentes que pueden ocurrir y también impactos en la economía por la pérdida de productividad en atascos.

Un ejemplo de gestión de la movilidad son las actuaciones encaminadas a que el usuario cambie la forma de transporte, del vehículo privado al transporte público y colectivo, al ser mucho más eficientes en el consumo de energía.

La gestión de movilidad en el ámbito del turismo es fundamental para los entornos y medio ambiente que nos rodea, debido que si se hace un mal uso cuando se realicen visitas, esto provocará distintas erosiones en las superficies, algunas irreparables. Por tanto, debe haber una normativa a cumplir que beneficie en primer lugar al espacio natural en cuestión.

<sup>19</sup> Véase: <http://www.todotenerife.es/es/article/show/2755/turismo>

La gestión de movilidad turística que vamos a estudiar es el Parque Nacional del Teide, que es el principal parque nacional de España, siendo el más visitado., seguido de Picos de Europa y Timanfaya.

### 6.1.1 Descripción General de El Parque de El Teide.

El Teide es un volcán que se encuentra en las Islas Canarias, concretamente en Tenerife. Posee una altitud de 3718 metros sobre el nivel del mar y es el pico más alto de España y la décima isla más alta del mundo.

La montaña del Teide se encuentra dentro del Parque Nacional del Teide, siendo esta declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO el 28 de junio de 2007. Como curiosidad, es uno de los volcanes que se mantienen en activo. Prueba de ello, es que no hace mucho tiempo, en 1798 sufrió una erupción.

Es por tanto, un monumento natural para los canarios, ya que atrae a un gran número de turistas al año, siendo el parque más visitado en España. En 2010 fue el más visitado en Europa y segundo del mundo.

Entre otras características propias del lugar podemos destacar:

**Clasificación climática:** el lugar presenta unas condiciones climáticas distintas al resto de la isla, debido a su altura. Se encuentra sujeta a los vientos alisios del noreste. En invierno se dan nevadas fuertes coincidiendo con las olas de aire frío. En la zona alta de la isla (más de 2000 metros), por el día, la fuerte insolación provoca altas temperaturas (hasta más de 40oC) que luego, por la noche, bajan bruscamente llegando en invierno a los 8°C bajo cero.

**Ruidos:** Se cuenta con el inconveniente de que no se puede obtener mediciones de ruido en las zonas acotadas como protegidas, ya que está prohibido, por lo que nos basamos en las mediciones fuera de esta área pero que se encuentra a su vez muy cerca. Según un estudio del 10 al 16 de marzo en 2014 realizado por Díaz (2015), los niveles de ruido alcanzados en el Parque Nacional del Teide fueron los que presentan en la Tabla 2. Se observa como los niveles superar el límite legal de 45 dB (A) en la mayoría de puntos del lugar.

**TABLA 2: NIVELES DE RUIDO EN EL PARQUE NACIONAL DEL TEIDE (Db)**

	Centro Vis. Portillo	Centro Vis. Cañada Blanca	Centro Activ.
Valor según limite OMMun.	45	45	50
Medición LAEQ (dB)	63.6	56	44.3

Fuente: Díaz (2015)

### 6.1.2 Descripción del sistema de uso público.

Desde su declaración en 1954, el Parque Nacional del Teide ha contado con un desarrollo progresivo de su Uso Público, desde la apertura del Centro de Visitantes “El Portillo” hasta la apertura de varias sendas y rutas, pasando por su clásico teleférico. Tuvo una reclasificación con la Ley 5/1981, de 25 de marzo y posteriormente se elaboró un PRUG en el año 2002 con el decreto 153/2002, de 24 de octubre, que es el que existe en la actualidad. Reseñar que este año el Cabildo de Tenerife pasó a ser la autoridad competente encargada de mantener al Parque Nacional del Teide.

Cuenta además con reconocimientos como:

#### Figuras de Protección:

Diploma Europeo, concedido por el Consejo de Europa (en 1989 y renovado en 1994, 1999, 2004 y 2009), Zona Especial de Conservación Comunitaria de la Región Biogeográfica Macaronésica (ZEC), Área de Sensibilidad Ecológica, a efectos de lo indicado en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención de Impacto Ecológico

#### Reconocimientos internacionales:

Lugares Red Natura 2000 (incl. Z.E.C. y Z.E.P.A.), Diploma Europeo del Consejo de Europa, Patrimonio Mundial de la UNESCO en el año 2007.

#### Certificaciones:

Gestión Ambiental ISO 14.001

En la actualidad, cuenta con un Sistema de Uso Público compuesto por los siguientes equipamientos:

- Centro de Visitantes de Cañada Blanca (acuden más de cien cincuenta mil personas al año).
- Centro de Visitantes del Portillo, pionero en España (abierto en 1977) y que es recorrido por más de cien mil personas al año.
- Jardín Botánico de El Portillo.
- Museo de Sitio de Juan Évora
- Casetas de Información (El Portillo, en el norte del Parque, y Boca Tauce, sur).
- Centro de Actividades en la Naturaleza “Emilio Fernández Muñoz”, utilizado cada año por unas 3.250 personas (está ocupado unos 250 días)
- Miradores: existen miradores perfectamente acondicionados para aparcar y con mesas interpretativas (24) para comprender el paisaje.
- Refugio de Altavista para permanecer de noche en el Parque Nacional.
- El Parador del Teide. Consiste en una casona de montaña.
- Teleférico del Teide que permite la ascensión al mismo.

También se cuenta con pistas en las que la mayoría se encuentran cerradas al tráfico de vehículos. Por otra parte, existe una red de senderos recomendados que cuenta con 35 senderos. Existen también otros senderos no autorizados por razones de gestión e investigación y otros senderos autorizados pero no incluidos en la red por su mal estado de conservación o por su escasa relevancia para el público general.

Si queremos relacionar la afluencia media de visitantes al Parque por meses del año, vemos en los datos del Plan Maestro de Accesos que los meses de menor número de visitantes son mayo y junio. Los meses de mayor afluencia de visitantes son agosto, septiembre y el que coincide con Semana Santa (marzo o abril). Hay un factor externo que provoca que disminuyan las visitas, que son un grupo de abejas que suelen introducirse en el parque nacional durante alguna época del año.

Suelen aparecer un grupo de abejas en los meses previos al verano. Los meses preferidos por los visitantes para caminar son abril y mayo seguidos de marzo y junio. Julio, agosto y septiembre son meses de muy baja afluencia de caminantes, probablemente por ser la época de mayor insolación. Por lo tanto es en mayo cuando la probabilidad de encuentros abejas - visitante es más alta, y por tanto es más alta también la probabilidad de que ocurra algún accidente, aunque por supuesto, este hecho no descarta que se deban extremar las medidas de seguridad durante toda la campaña apícola.

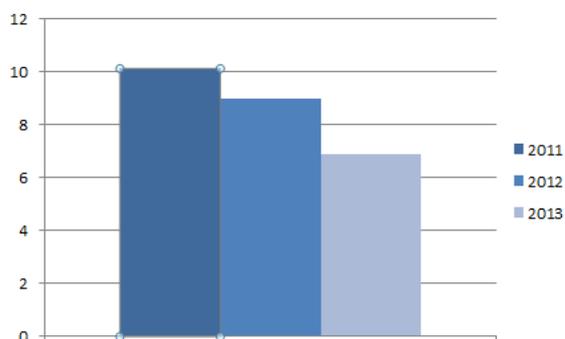
## 6.2. ANÁLISIS DEL PERFIL DE VISITANTE Y LAS ACTIVIDADES OFRECIDAS POR EL PARQUE NACIONAL DEL TEIDE

Según Díaz (2015), la principal problemática que presenta a día de hoy el Parque Nacional del Teide es la poca capacidad de carga que tiene para aguantar la cantidad de visitantes que acuden diariamente. No existe una normativa que regule el acceso al mismo, por tanto, ante la multitud de visitantes que se dan cita, se provoca situaciones no deseadas, como puede ser el incorrecto aparcamiento de los vehículos, que en algunas ocasiones quedan estacionados en lugares no habilitados para ello, y lo que es peor, pueden llegar a meterse en suelo de área protegida. Esto provoca erosión del terreno, cuando en condiciones normales estaría prohibido, además de la mala imagen que da. Por tanto, se hace necesario un cambio de hábito en este sentido, bien sea, prohibiendo el paso hasta un determinado punto del acceso, o bien que una vez se encuentre el visitante en zonas especiales, estos tengan la obligación de desplazarse con un permiso que suponga restricciones de número de personas que se encuentren en el lugar a la vez.

En el Parque Nacional del Teide, podemos observar que la clase de turista que predomina es el turista de paso, debido que los lugares preferidos para visitar serían los Roques de García, El Teleférico, La Rambleta y sólo si decide realizar su ascensión, la pista de Montaña Blanca. Por tanto, no se muestran indicios de un turista que interactúe con el espacio natural que visita, sino más bien de paso.

En este sentido, si consideramos los centros de interpretación como lugares donde los visitantes muestran un verdadero interés por profundizar en el conocimiento de los valores científicos y culturales del lugar, se pueden obtener algunas consideraciones sobre el comportamiento de la afluencia a estos espacios y un argumento para constatar o no el perfil del visitante. Por tanto, si observamos cómo ha evolucionado el número de turistas que visitan los diferentes centros de interpretación de PNT y el volumen total de afluencia al mismo en el periodo analizado (2011-2013) se alcanzan porcentajes de 10,14%, para 2011, 8,96%, para 2012 y 6,88%, para 2013 ( Véase gráfico 1). Por tanto, podemos hacer constar que el visitante del parque nacional es un turista de paso.

### GRAFICO 1: EVOLUCIÓN DE VISITANTES DEL PNT QUE ACUDEN A LOS CENTROS DE INTERPRETACIÓN. PERIODO (2011-2013). (%)



Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Elaboración propia.

Por tanto, si un turista estuviera interesado de verdad por conocer en profundidad la historia, geología y demás del Parque Nacional del Teide, acudiría en mayor medida a los centros que proporcionan información. Como podemos observar, lo que

verdaderamente motiva al turista, es observar el paisaje, ascensión al Pico del Teide, es decir, experiencias visuales, y no tanto información del mismo.

Según un estudio de Tragsatec (2008) realizado a una muestra de 473 personas estos fueron los resultados de duración de la visita de los mismos.

**TABLA 3: DURACIÓN VISITA AL PARQUE NACIONAL TEIDE**

	PN del Teide	RPPNN
Entre 1 y 4 horas	74%	60.20%
Entre 4 y 8 horas	21.80%	27.30%
De 2 a 4 días	3.80%	10.90%
Otra opción	0.50%	1.60%

Fuente: Tragsatec (2008)

Cabría esperar que los turistas que llegan a la cima del Teide tienen entre sus principales motivaciones el observar el cráter de un volcán activo, que en sí mismo constituye un lugar de interés geomorfológico, por sus valores científicos y culturales, sin embargo esto no siempre es así, siendo una de sus motivaciones prioritarias subir hasta el lugar de mayor altitud de España. Estas elevadas cifras de afluencia para un espacio tan vulnerable como es el cono terminal del Teide, tampoco son indicativas de un turismo responsable, a pesar de que está controlada su visita.

Según Dóniz (2010), las actividades que se realizan en el Parque Nacional del Teide pueden ser en primer lugar informativas, por tanto es importante el contacto que tiene el visitante con el Parque, no solo en equipamientos (Centros de Visitantes, oficinas, casetas de información...) sino en el campo también. Esta labor se realiza también con futuros visitantes e incluso con personas interesadas aunque no vayan a acudir al espacio protegido (por teléfono, correo, correo electrónico, etc.).

Por otro lado están las actividades interpretativas que consisten en intentar conseguir interés por parte de los visitantes en algo, que a priori no les interesaría. Para ello, la forma de actuar es hacer lograr una motivación, con el fin de que se cuestione significados de algunas cosas y utilice todos sus sentidos para conocer conceptos.

Se dispone de tres guías-interpretadores para atender este servicio, que se ofrece diariamente, incluidos domingos y festivos. Dentro de esta modalidad se ofertan: Itinerarios auto guiados, paneles interpretativos y rutas guiadas.

También existen unas actividades de apoyo para la educación ambiental, que suele hacerse en grupos locales, ya sean colectivos como colegios. Se les imparte unas charlas para que vayan conociendo el lugar y sus peculiaridades, enseñándoles posteriormente el Parque Nacional del Teide.

Estas tres principales actividades (informativa, interpretativa y de apoyo a la educación ambiental) se hace extensible a discapacitados (físicos y psíquicos). Adaptación de los Centros de Visitantes, actividades específicas (rutas mecanizadas o especiales; por ejemplo, en Lengua Española de Signos para sordos, apoyo en la ascensión al Pico con discapacitados visuales, centros de educación especial, celebración del Día de los discapacitados con jornadas de puertas abiertas,...)

Destacar las rutas guiadas nocturnas que se ofrecen en donde se acude al Observatorio Astrofísico de Tenerife para observar a través de los telescopios solares. También cuentan con la presencia de expertos que ayudan a descifrar el significado de las estrellas, cráteres y demás a través de telescopios nocturnos.

### **6.3 ANALISIS DAFO DEL PARQUE NACIONAL TEIDE**

Para alcanzar un conocimiento más profundo del estado actual y eficacia de la gestión de visitantes del Parque Nacional del Teide, utilizaremos un sistema de diagnóstico de análisis llamado DAFO. Utilizaremos cuatro variables que son:

Las debilidades se refieren a las carencias o limitaciones de la cantidad o calidad de un cierto recurso o actuación interna, siendo este de carácter negativo, que se deben evitar.

Las amenazas son factores externos que pueden poner en riesgo el aprovechamiento o el buen funcionamiento de un determinado punto fuerte pudiendo enflaquecerlo a causa de lo cual éste puede presentar aspectos negativos en el futuro. Es un factor variable, inestable y de tendencia negativa que se produce en el presente y en el futuro.

Las fortalezas son elementos internos favorables para fijar las estrategias. Se trata de un factor invariable de tendencia positiva que está constantemente presente en el territorio y/o actividad.

Las oportunidades son circunstancias o situaciones externas existentes en el presente o que se producirán en el futuro y que permiten el aprovechamiento de algún recurso o punto fuerte. Es un factor variable, inestable, de tendencia positiva.

Las fortalezas que presentan el Teide son en primer lugar que tiene calidad del patrimonio natural por lo que es un reclamo para los visitantes. Aparte de la belleza de sus paisajes, el Parque Nacional del Teide dispone de atractivos no vinculados al medioambiente, por lo que se diversifican las posibilidades y los gustos. Por otro lado, el ser el lugar más alto de España genera curiosidad e incentiva la visita.

Las debilidades podemos enumerarlas. Entre ellas, existen pocos lugares de acceso al PNT, lo que provoca aglomeración y congestión, ya que se provoca una gran concentración de visitantes en el espacio por causa del poco espacio de uso público. Además no se cuenta con vías de transporte alternativas, como podría ser carril bici. Tampoco existe un apoyo local a las figuras de protección con se debería que junto con el déficit de recursos humanos hacen que no se pueda ofrecer una mejor versión del mismo. Por último no se ofrecen demasiadas ofertas de rutas a pie ni tampoco hay una preocupación porque los discapacitados tengan unas mejores condiciones de visita y acceso.

Las amenazas que podemos reseñar van desde las deficiencias en el modelo gestión del espacio natural y peligro de sobreexplotación turística. Cabe destacar la poca educación ambiental que sufre el Parque Nacional del Teide por parte de los visitantes lo que no ayuda en absoluto a la conservación del mismo. En cuanto al transporte, existe una gran descompensación en la utilización de las vías de acceso que junto con el método de transporte único que utilizan los visitantes que es coche o autobús, provoca una seria amenaza para el área protegida.

La parte buena que se tiene que trabajar para fomentar el buen uso del parque son las oportunidades que nos ofrece. En primer lugar, se debe utilizar las menciones de calidad ambiental que se posee haciendo que este sea un motivo más de visita a la isla.

Se podrá mostrar los recursos naturales únicos que junto con la condición de insularidad hace que tengan potencial para promover el turismo en la isla.

#### **6.4. MEDIDAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA EL PNT.**

Tras analizar las distintas experiencias en otros parques nacionales así como la del Parque Nacional del Teide y su problemática procedente básicamente de la actividad humana, es claro que se necesita un cambio de plan de acceso de los visitantes para favorecer al medio ambiente y no contribuir a su posible erosión. Cuando se presentan alternativas, se debe estudiar en primer lugar las distintas repercusiones que conllevarían ese nuevo modelo de actuación. En un lugar con las características y peculiaridades del Parque Nacional del Teide, se debe cuidar el mínimo detalle, desde las distintas actividades que provengan de la actividad humana, como infraestructuras que se construyan en áreas protegidas.

Es importante fijarse en medidas que han adoptado otros organismos en sus respectivos lugares, porque pueden llegar a implantarse en el PNT. Por ejemplo, en Congost Mont-Rebei, se ha generado un clima que hace que los propios visitantes proporcionen donativos de forma voluntaria y sin ninguna obligación, por el mero hecho de que entienden que un área protegida no puede cuidarse sin que existan unos gastos de mantenimiento. Por tanto, se consigue financiación de esta manera también. Otra medida a analizar, podría ser la que se aplica en South Down Park, la cual conlleva la utilización de vehículos eléctricos para transportarte por el interior del parque.

Las características del lugar o medio físico en donde se desarrollarían las mejoras son un condicionante a tener en cuenta, efectuando una previsión de los impactos ambientales económicos y sociales derivados de la explotación de dichas obras o mejoras. Por tanto, se intentará minimizar el impacto ambiental que se genere en ese momento.

En la actualidad ha habido un cambio de encargados para la gestión del Parque, siendo el Cabildo el responsable actual de dotar económicamente lo necesario para acometer una estabilidad en cuanto a limpieza, organización y personal se refiere. Observando la coyuntura económica actual, una alternativa podría ser la de implantar un cobro para acceder al parque, siendo una práctica que viene realizándose desde hace varias décadas en otros lugares de similares características. Podría tarificarse el estacionamiento dentro del parque y establecer una tarifa por cada autobús o vehículo privado que acceda. Con ello se generaría una partida presupuestaria destinada al mantenimiento del mismo, sin necesidad de depender de dotaciones externas, ya que con el número de visitantes que acuden cada año, se conseguiría una financiación considerable. Ya se tuvo que aumentar una partida del Cabildo y Gobierno Central para mejorar las condiciones del parque debido que no había suficiente, por lo que todo lo que sea recaudar para la conservación del mismo sería una medida buena.

Otro problema detectado en el área del Parque Nacional del Teide son los distintos medios de transporte nocivos que se utilizan y dañan directa e indirectamente a la fauna, vegetación, animales y terreno y además contribuyen a los elevados niveles de ruido detectados en el parque. El volumen de vehículos que accede al parque pueden ocasionar el aumento de los niveles de gases de efecto invernadero, movimientos de tierra y efecto visual negativo. Por lo tanto, las fuentes de emisión de contaminantes son fundamentalmente causadas por el sector transportes debido a la cantidad de monóxido de carbono que desprenden los vehículos (CO). También los niveles de óxido de carbono e hidrocarburos se ven incrementados.

Con el objetivo de minimizar la contaminación atmosférica es necesaria, por un lado el control de dichas emisiones atmosféricas (niveles de emisión), y por el otro, el control y

la vigilancia de la presencia de contaminantes en el aire en diferentes puntos receptores (niveles de inmisión). Y una de las maneras de combatir el aumento de los niveles dentro del área de protección es, sin duda, el fomento del transporte colectivo y vehículos eléctricos, reduciendo el número de vehículos dentro de sus límites. Por lo que nuevamente la gestión de los accesos puede ser decisiva para este propósito. De igual modo, el uso de gasoil y sus emisiones a la atmósfera en los equipos generadores y grupos electrógenos de las instalaciones del Parque, están estrechamente vigiladas dentro del marco de su Sistema de Gestión Ambiental. Y dentro de su mejora continua se contempla la reducción paulatina de las emisiones de gases contaminantes. Para este fin se hacen mediciones periódicas de las emisiones, e incluso se ha reducido el número de vehículos oficiales para su rodaje en los límites del entorno protegido, con la baja de 14 unidades el 5 de noviembre de 2008.

Otro problema que suele aparecer en alguna época del año es cuando caen nevadas y se cierran carreteras de accesos al parque nacional, con el objetivo de minimizar los atascos y evitar la obstrucción de las vías. Se suele activar un operativo de nevadas en donde incluso se eliminan los dobles sentidos de circulación de varias carreteras, indicando cual es la carretera de subida o de bajada, ya sea por el norte o por el sur.

En base a lo expuesto y el análisis realizado hasta aquí, las propuestas que se podrían estudiar son las siguientes.

En primer lugar una mejora posible, sería la implantación del peaje, consistente en el cobro por acceder al parque, intentando penalizar la concentración de los visitantes en hora punta y periodos de máxima afluencia. Este peaje podría ser el pago del estacionamiento por los coches. Además vendría limitado con horarios y accesos específicos lo que mejoraría de manera importante la erosión sufrida en el terreno, debido a la cantidad de visitantes que soporta.

La zona necesita algunas actuaciones que mejoren estos aspectos y además se conseguiría financiación para poder invertirla en el lugar y acometer su mantenimiento con más fondos disponibles.

Una segunda medida, podría ser implantar autobuses internos dentro del parque. Para ello, se dejaría que los visitantes accedieran hasta un límite tope en sus vehículos particulares y a partir de ahí solo se podrán desplazar en el interior del parque con unos autobuses privados del parque que además ofrecerían un servicio informativo. Esta actuación requiere la construcciones de aparcamientos externos denominados "intercambiadores".

Los autobuses actuales suelen provocar mucho ruido y emitir gases superiores comparados con los vehículos, por tanto, es imprescindible eliminarlos de la ruta. Lo que está claro es que los autobuses internos no pueden tener las mismas características que los que se utilizan actualmente, por lo que habría que estudiar la posibilidad de que los propios autobuses sean especiales y compatibles con el entorno. Por ejemplo, los autobuses eléctricos.

Por otro lado, esta medida primar sobre el acceso en coche, para ello tendría que tener precios inferiores a los pagados en los peajes para que así los visitantes tengan ese incentivo.

Una tercera medida sería implantar un carril bici por la carretera que actualmente atraviesa el parque. Podemos abordar esta iniciativa desde dos vertientes. La primera sería una cuestión puramente turística, ya que se fomentaría el transporte no

contaminable, con un trazado preparado para recorrer todo el parque. Sería positivo, que hubiera una estación con bicicletas para alquilar a precio razonable.

Por otra parte, es bien sabido, que el clima existente en la zona alta de la isla es propicia para aquellos deportistas que quieran entrenarse con mejor calidad del aire, con lo que se preparan de manera satisfactoria. Quizás sería posible fomentar la práctica del ciclismo deportivo y también el uso de la bicicleta para transportarse alrededor del parque. Podría funcionar como publicidad, ya que numerosos deportistas se acercan durante todo el año al Teide a realizar entrenamientos.

## **7. CONCLUSIÓN.**

Las elevadas cifras de visitantes que hemos analizado en este trabajo ponen de manifiesto la presión que existe sobre un espacio tan vulnerable como es el caso de estudio, el Parque Nacional del Teide. Además, hacen necesario el planteamiento de un turismo responsable.

Como se ha comprobado durante el estudio, existen numerosas experiencias en lugares donde se han aplicado distintas medidas con el objetivo de potenciar las virtudes que ofrecen los espacios naturales para que puedan soportar la mayor carga posible de visitantes, pero con el propósito de asegurar la sostenibilidad y conservación de los mismos. Se puede concluir tras realizar una revisión de las experiencias de otros lugares, que existe una preocupación por parte de los visitantes por el medioambiente. En algunos lugares, se tiene que pagar obligatoriamente, práctica socialmente aceptada en general, pero incluso hay casos en donde se realizan pagos voluntarios en forma de donativos ya que consideran esta acción un mecanismo para colaborar en el mantenimiento de los parques nacionales.

Por otro lado, en ocasiones las trabas administrativas dificultan la gestión de los espacios naturales. Observándose una falta de coordinación entre las distintas administraciones lo que impide una gestión óptima.

Destacar el debate generalizado en casi todos los lugares donde se han construido teleféricos en áreas protegidas, con el motivo de que puede ser perjudicial para el medioambiente del lugar. Existen muchos detractores que cuestionan estas edificaciones ya que consideran que solo se mira desde el enfoque del turismo, mientras se daña el suelo del parque protegido. Por el contrario, hay declaraciones a favor en otras experiencias, en donde el teleférico se utiliza con un fin académico, priorizando el interés de los investigadores y profesores en estudiar en alturas que sin la utilización del teleférico, sería imposible, aunque también tenga fin turístico.

En definitiva, es interesante que un lugar se convierta en parque nacional protegido, ya que independientemente del coste que se genere y haya que sufragar, aumentará la atención y preocupación por mantener y cuidar dicho lugar. No obstante, esto no debe ser un impedimento para garantizar la visita y disfrute del lugar por parte de los visitantes. Se trata de garantizar un uso responsable, siendo una de las medidas necesarias la de gestionar la movilidad dentro del parque.

Para ello hay que cambiar los hábitos en cuanto a cómo acceder a estos parques nacionales protegidos, buscando nuevos métodos de actuaciones para dañar lo menos posible el medioambiente. Una opción clara y con futuro, puede ser los vehículos

eléctricos, que garantizan menos contaminación medioambiental y acústica y puede mantener una cierta sostenibilidad del espacio natural.

En este trabajo se proponen distintas medidas de actuación para acceder y moverse dentro del parque, así como para tarificar el acceso de los visitantes.

Por otro lado, está comprobado que cuanto más información posea los visitantes más apreciarán y más valor le darán a los parques nacionales, por tanto es vital mejorar esta faceta de la información, involucrando a la población local y los visitantes. Este aspecto es especialmente importante en el caso de los visitantes del Parque Nacional del Teide, dado que se ha constatado que mayoritariamente son visitantes “de paso” que no se involucran en el conocimiento del mismo.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

- Benayas, J. y Muñoz, M. (2006) “Análisis del Estado y Evolución de los Centros de Visitantes en ENP en España”
- Casas, J. (2008) “El valor de la red de Parques Nacionales”
- Cedrés, R. (2009) “El teleférico del Teide”
- Declaración ambiental. Parque Nacional del Teide, 2011
- Declaración ambiental. Parque Nacional del Teide, 2012
- Declaración ambiental. Parque Nacional del Teide, 2013
- Díaz, M. “Estudio de impacto ambiental: Evaluación de impactos ante un posible Plan de Accesos en el Parque Nacional del Teide”
- Europarc (2012) “Guía para la definición de modelos de planificación y gestión para la Red Natura 2000”
- 
- Gobierno Canarias (2010) “Memorias Anual Parque Nacional del Teide”
- Gobierno Canarias (2011) “Memorias Anual Parque Nacional del Teide”
- Gobierno Canarias (2012) “Memorias Anual Parque Nacional del Teide”
- Gobierno Canarias (2013) “Memorias Anual Parque Nacional del Teide”
- Gobierno de Canarias (2002) “Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional del Teide”
- Lago, J. (2008) “Análisis DAFO Picos de Europa de León”
- Leco, F. Alberdi, V. Pérez, A. y Rengifo, F (2010) “Accesibilidad y turismo en el Parque Nacional de Monfragüe” Universidad de Extremadura
- Ministerio Medioambiente, Medio Rural y Marino (2008) “Estudio de calidad de la visita a los Parques Nacionales”
- Ministerio Industria, Turismo y Comercio (2005) “Gestión de la Movilidad”
- Szeliánszky, E. (2003) “Análisis de la gestión de visitantes de un espacio natural protegido. Caso del Parque Nacional de Timanfaya”