

Sustentabilidad, Calentamiento Global y Turismo en grandes Metrópolis

David Navarrete Escobedo

Departamento de Arquitectura. Universidad de Guanajuato

Resumen

El *Sustainable Development* es el modelo predilecto en la planeación de un gran número de ciudades. Él se ha vuelto transversal a los reglamentos, leyes de urbanismo y esquemas de planificación metropolitanos. Simultáneamente aparecen dos factores coyunturales que también guían sus estrategias de desarrollo: el turismo (por cuestiones económicas) y la lucha contra el calentamiento global (por cuestiones ecológicas). Todo ello no sin implicaciones para el orden social, medioambiental y político metropolitano. A través de los casos de París y Ciudad de México se hace un balance de ésta reciente tendencia de un urbanismo turístico, pretendidamente sustentable.

Palabras clave: Sustentabilidad, cambio climático, metrópoli, París, México.

Introducción

El concepto de calentamiento global ha tomado relevancia luego de la celebración del Protocolo de Kioto en 1997¹. Él surgió del aumento de la temperatura media de la atmósfera y de los océanos que se ha observado y acentuado desde los años setentas del siglo pasado. Con la ayuda de tecnologías de punta se ha documentado el deshielo de glaciares polares, el aumento del nivel del mar, el debilitamiento de la capa de ozono y la desaparición de especies animales y vegetales, por citar lo más visible. Así los científicos han sido capaces de recrear los escenarios de futuras situaciones ambientales. Por ejemplo con un aumento de 5°C en la temperatura promedio

del planeta para el año 2100, el informe del GIEC² (2007) anticipa: sequías (en África en 2080 se prevé un crecimiento de 5 a 8% de tierras áridas y semiáridas); inundaciones (hacia el 2100, el aumento del nivel de mar podría alcanzar hasta 1.40 metros, afectando zonas costeras de baja altitud muy pobladas con un pérdida global de 30% de esas costas en todo el planeta); y enfermedades (la mortalidad y la morbilidad endémicas debido a enfermedades diarreicas asociadas a las inundaciones deberían aumentar especialmente en el sureste de Asia, debido a las modificaciones previstas del ciclo hidrológico).

Las ciudades y en específico la mayoría de las grandes metrópolis no han quedado al margen de la preocupación sobre tales escenarios y han incorporado ya estrategias de lucha contra el calentamiento global. Ello en una línea abierta por la noción de Desarrollo Sustentable presente

¹ El protocolo de Kyoto sobre el cambio climático es un acuerdo internacional que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases responsables del "calentamiento global", CO₂, CH₄, N₂O, HFC y SF₆, en aproximadamente 5% durante el periodo del 2008 al 2012, con respecto a los niveles de 1990. Casi todos los países firmaron este acuerdo internacional, excepto Estados Unidos de América que entre otros es uno de los mayores emisores de gases contaminantes (23% en 2005).

² Le GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat) trabajó durante seis años con más de 2,500 científicos internacionales para producir este informe sobre las consecuencias de cambio climático.

en la mayoría de sus documentos de planificación urbana desde 1992. Ellas fungen como principales emisoras de gases a efecto invernadero: por el consumo de combustibles fósiles generada por su movilidad motorizada, por su alto consumo energético proveniente de fuentes no renovables o por el tratamiento inadecuado de sus desechos. Igualmente ellas son las principales afectadas por los riesgos del aumento de la temperatura planetaria que amenaza su orden económico y ecológico: inversiones térmicas, olas de calor, vulnerabilidad financiera ante crisis energéticas, escases de agua potable entre otras. El desafío es grande para los gestores y administradores de las grandes ciudades pues deben velar por la reducción del deterioro ecológico al mismo tiempo que tienen que impulsar el crecimiento económico y la mejora de condiciones sociales en su territorio. Ello antepone muchas contradicciones, tal como se muestra en esta reflexión con el turismo y sus efectos para la ecología de las aglomeraciones urbanas y de forma general para el calentamiento global.

Sustentabilidad y calentamiento global en la planificación metropolitana

Estamos en una etapa en la cual ciudades como París, Londres, Nueva York, Tokio, Rio de Janeiro o Ciudad de México, han adoptado al Desarrollo Sustentable y a la lucha contra el calentamiento global como elementos unificadores de sus proyectos metropolitanos. Ellas lo hacen (al menos en el discurso) con el refuerzo de sus redes de transportes públicos, con la contención de la expansión de su urbanización, con la construcción de plantas tratadoras de agua, de rellenos sanitarios, con la mejora de servicios urbanos de colecta y reciclaje de desechos...

En el caso de la metrópoli parisina en su Plan General de Desarrollo (Esquema

Director de Desarrollo de la Región de la Isla de Francia 2007-2030, SDRIF por sus siglas en francés) se hace de la lucha contra el calentamiento global un hilo conductor de su política de intervención en términos ecológicos, económicos y sociales. El Consejo Regional encargado de su concepción, propuso constituir la primera *región ecológica europea*, mediante el reequilibrio socioeconómico del territorio, la preservación y valorización de un ambiente natural de calidad, la recuperación y construcción de viviendas sociales, la implantación equilibrada de equipamientos de proximidad, una mejora del sistema regional de transportes y el acceso al empleo, a los servicios, a la formación y a la salud para todos los habitantes de la metrópoli y el impulso a empresas vinculadas con la producción de energías renovables (SDRIF 2007: 7-10). Por su parte la ciudad de México igualmente adoptó la ideología de la sustentabilidad para guiar su proyecto de planificación. El Plan General de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México de 2000-2006 y el Plan General de Desarrollo 2007-2013, marcos generales de su planificación demuestran la importancia acordada al Desarrollo Sustentable y a la lucha contra el calentamiento global. Así el Plan General de 2007-2013 reposa sobre las ideas de una sociedad más justa, una economía competitiva e inclusiva, la intensificación de actividades culturales y una política ambiental sostenible (pp. 28-32).

Revisando los documentos urbanísticos de esas metrópolis vemos que la aplicación del desarrollo sustentable pasa por la lucha contra el calentamiento global y consiste en una serie de medidas de protección ecología. La preservación de recursos naturales (suelo, espacios verdes, agua y aire) se materializa en la creación de cinturones y corredores verdes, y delimitación de zonas de protección de especies animales y vegetales. En la

metrópoli parisina por ejemplo, una de las prioridades para el proyecto del territorio es preservar, restaurar y valorizar los recursos naturales, para permitir a los habitantes de la región capital el acceso a un medioambiente de calidad (SDRIF 2007: 73). De esta forma la planificación “sustentable” de París propone un sistema regional de anillos de espacios naturales “abiertos”: primero, una trama verde de parques en el centro de la aglomeración – París intramuros- que se compone de 90% de espacios urbanizados y de 10% de espacios abiertos; Segundo, un cinturón verde en la aglomeración central constituida por 40% de espacios urbanizados y 60% de espacios abiertos; y tercero, una corona rural de 10% de espacios urbanizados y 90% de espacios abiertos. La metrópoli parisina sugiere igualmente la creación de un conjunto de “arterias” agrícolas y boscosas que “se inscriben a un proceso que acompañan el regreso de la naturaleza a la ciudad, gracias a los valles fluviales y corredores verdes que constituyen sus sistemas biológicos; refuerzan la relación funcional entre la agricultura periférica del cinturón verde y de las grandes zonas agrícolas que se extiendan más allá de los límites regionales; retejen los lazos entre los grandes espacios naturales, así como con la cuenca parisina: bosques masivos y parques naturales interregionales” (*idem.*).

En 2010 la preservación ecológica marcó las propuestas de planificación de diez equipos de arquitectos invitados por el entonces Presidente de la República Francesa Nicolás Sarkozy para crear un *Grand Paris*. Haciendo un balance observamos que ellos retoman los postulados del SDRIF 2007. Jacques Beauchard (2009) profesor de la universidad París 12, comenta que la mayoría de los diez proyectos proponen la reconstrucción de la ciudad sobre la ciudad. Explica Beauchard que en ellos se trata de “reaglomerar” (equipo AUC) integrando

terrenos baldíos y reestructurando la calle y sus actividades (propuesta de Secchi-Vigano); de construir sobre lo construido y oponerse a la lógica de especulación del suelo que congela actualmente el territorio (propuesta del grupo Descartes); de urbanizar los puertos olvidados (el puerto de París con más de 100 km de muelles); de invertir sistemáticamente en todos los baldíos y despertar “el genio del lugar, olvidado desde hace mucho tiempo” (propuesta del arquitecto Jean Nouvel); y de construir las unidades que estructuren la nebulosa urbanizada de la región con los transportes metropolitanos, lugares de urbanidad y de comercio, intersecciones y estaciones (propuestas del arquitecto Christian de Portzamparc).

Por su lado la ciudad de México ha retomado los principios de la sustentabilidad ecológica concretizándolos en los siguientes puntos: la lucha contra el calentamiento global y el cambio climático; la preservación del suelo; el reciclaje de residuos sólidos; el mejoramiento de la gestión del agua; y la promoción del uso de energías renovables. Así el Plan 2007-2013 promovía los mecanismos de financiamiento destinados a la protección, conservación y restauración de varios ecosistemas de la ciudad, a la aplicación de programas de reforestación y a la creación de un programa de restablecimiento integral de las riberas del Río Magdalena. Igualmente el gobierno capitalino buscaba reducir la utilización del automóvil a través de la creación de nuevas infraestructuras de transporte público: metro, tranvías, Metrobús y Trolebús³, así como una red

³ Por ejemplo, en el 2009, la Ciudad de México presentó el proyecto de un “corredor” de transporte público llamado de cero emisiones de partículas contaminantes. Este proyecto consideró la substitución de 450 autobuses convencionales “microbús” por 120 autobuses con carriles propios, impulsados por energía eléctrica a lo largo del Eje Central, el eje de 36 km de longitud que atraviesa la

viaria para bicicletas. Se contemplaba igualmente la duplicación del “Hoy no circula”⁴, acción que establece un día sin automóvil en caso de contingencias ambientales. La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, SEDUVI (2007) concibió un *Nuevo Orden Urbano* para la capital mexicana con una lógica de densificación y de reconversión de sectores centrales. Con proyectos urbanos asociados a nuevas actividades de servicios (finanzas y turismo) se buscaba contribuir a la preservación ecológica, densificar la ciudad e incitar a la utilización de transportes públicos menos contaminantes.

El discurso urbanístico de un turismo sustentable

Anteriormente comentamos la inserción de la noción de sustentabilidad y de la lucha contra el calentamiento global en las directrices la planificación metropolitana de la Ciudad de México y de París. Aquí veremos cómo una vez que estos nuevos paradigmas son adoptados para la gestión de los territorios, el turismo encuentra un lugar privilegiado. Los reportes y proyectos de las instituciones como la SEDUVI (*op.cit.*) o la Secretaría de Turismo de la capital mexicana (SECTUR DF 2004) y el Observatorio Regional de Turismo de la Isla de Francia (ORTIF 2005) en París atribuyen el título “sustentable” a las operaciones turísticas de la metrópoli, particularmente aquellas concernientes a las de renovación urbana de centros históricos y de equipamientos culturales, construidos desde

ciudad de norte a sur. En total, el costo de la operación de adaptación de la red viaria y la construcción de paradas, se estima a 210 millones de pesos (La Jornada 18/03/2009).

⁴ El programa « Hoy no circula » comenzó en 1989 para reducir la contaminación emitida por los automóviles y mejorar la calidad del aire. Propone restringir la circulación de una quinta parte del parque vehicular durante un día entre lunes y viernes de cada semana.

la década de 1990. Estas instituciones buscan validar la sustentabilidad en estas intervenciones urbanas estructuradas por el turismo. ¿Bajo qué argumentos? Según el discurso político el turismo posee dos cualidades: es una “industria” llamada sin chimeneas y es una actividad propicia a la regeneración urbana. De hecho, para las instituciones internacionales como la Organización Mundial de Turismo (OMT 1997, 2000), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE 2002) y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación la Ciencia y la Cultura (UNESCO 2008); así como para las instituciones de planificación metropolitana de París como el Instituto de Planificación y Urbanismo de la Región de la Isla de Francia (2006), el IAURIF por sus siglas en francés y el Consejo Económico y Social de la Región de la Isla de Francia (2000), el CESR por sus siglas en francés; y de la Ciudad de México como el Gobierno del Distrito Federal (Plan General de Desarrollo del Distrito Federal 2001-2006 y 2007-2013) y la SEDUVI (2007), el turismo es una actividad que no implica un deterioro ecológico tan importante como la industria pesada del sector secundario, actividades anteriormente motrices del desarrollo de sus territorios. La emisión de partículas contaminantes en el aire, la producción de desechos, el uso de agua y en general, la contaminación de recursos como el suelo, el aire y el agua, son muy visibles en los procesos de producción industrial pero pierden su evidencia en el turismo. En síntesis la planificación metropolitana adopta al turismo “sustentable” porque implica acciones como:

a) La renovación de los sectores centrales de la ciudad y su densificación, lo que supone un menor consumo del suelo en la periferia y la retención de la extensión urbana;

b) La protección del patrimonio, sea natural (con los bosques y parques

metropolitanos, los corredores y los cinturones verdes) y/o arquitectural (barrios, monumentos y edificios históricos).

c) La mejora y ampliación de las infraestructuras de transporte público. Es el caso de la Ciudad de México desde el año 2008 se propuso la construcción de una línea de tranvía que atravesará Paseo de la Reforma para llegar a la Alameda y al Zócalo (proyecto no realizado). En abril de 2012 una línea del sistema Metrobús del D.F. se incorporó a los trabajos de relance del Centro Histórico. Su aporte es comunicar el centro y los barrios turísticos cercanos a la Alameda y el Paseo de la Reforma con las terminales 1 y 2 del aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

El turismo: vector de Calentamiento Global

Luego de que las justificaciones medioambientales promueven el turismo en la metrópoli, surgen realidades contradictorias al Desarrollo Sustentable y que contribuyen a la progresión del calentamiento global. Primero, el turismo representa un consumo excesivo de los recursos naturales de la metrópoli. La construcción de grandes infraestructuras como estaciones internacionales de tren, aeropuertos, autopistas, estacionamientos, estaciones de taxis y de autobuses; siempre se alimenta de tierras de cultivo y se vuelven fuentes de contaminación diversa. Al parecer en esos proyectos no se toma en cuenta que para llevar a los visitantes a las partes centrales de la metrópoli, grandes extensiones de suelo son utilizadas con infraestructuras pesadas que agotan y contaminan las tierras aún fértiles que rodean la mancha urbana. La expansión de la urbanización vinculada con el turismo es cosa sería si se toman por ejemplo las superficies aeroportuarias indispensables para su funcionamiento. En París el

aeropuerto de *Charles de Gaulle* ocupa 3 257 ha; la terminal aérea de Bourget cubre 1 880 ha; y el Aeropuerto de Orly comprende 1540 (Aeropuertos de París 2004). En total son 6 677 ha de superficie acaparada por estos equipamientos lo que es equivalente a la superficie de los distritos 1^{ero}, 2^{ndo}, 6^{to}, 7^{mo}, 8^{avo} y 9^{no} del centro de la metrópoli parisina. Otros ejemplos europeos son relevantes, como las 1 918 ha en Fráncfort o las 1 227 de Heathrow en Londres. En la ciudad de México el Aeropuerto Internacional Benito Juárez utiliza 774 ha. Un caso atípico de una terminal aérea completamente rodeada por la ciudad que la ha contenido en esa superficie. En el 2002 el Gobierno Federal impulsó la creación de una nueva terminal aeroportuaria de aproximadamente 60 000 ha! situadas sobre los terrenos del antiguo lago de Texcoco. El conjunto estaba compuesto por una zona industrial, una zona comercial y de recreaciones así como por una zona habitacional. La operación fue rechazada fuertemente por un movimiento ciudadano que temía la desaparición de una de las pocas reservas ecológicas de la ciudad de México⁵.

Otra contradicción del turismo al Desarrollo Sustentable es la emisión de gases de efecto invernadero y otras partículas contaminantes en el aire. Los medios de transporte de las masas turísticas representan una de las principales fuentes de contaminación atmosférica con efectos en el cambio climático metropolitano y planetario. En Europa el automóvil es aún el principal medio de transporte para los

⁵ La respuesta a la construcción del nuevo aeropuerto internacional de México D.F. condujo a la intervención del Movimiento Urbano Popular que apoyó al grupo de campesinos propietarios de las tierras contempladas por el proyecto. Muchas manifestaciones, a veces violentas situaron un ambiente de tensión social que obligó al gobierno a declinar sus intenciones de una nueva implantación aeroportuaria.

turistas, 31% de los viajeros internacionales lo hacen por esta modalidad (Poitier 1996). Si en el 2005 hubo en Europa aproximadamente 450 000 000 de desplazamientos turísticos, podemos calcular que 150 000 000 de ellos se hicieron en auto. A nivel de la metrópoli, en París por ejemplo 34% de los visitantes extranjeros utilizan su auto y 21% un autobús turístico. En el caso de los visitantes franceses a su capital los porcentajes son más importantes con 53% de desplazamientos turísticos en auto. Se calcula que 7 300 000 turistas utilizan un modo de transporte motorizado para visitar París (APUR 2001). Así, la última encuesta disponible señaló una circulación cotidiana de 1 330 autobuses de turismo durante 1999 (CCIP 2002:16). Una cifra que puede llegar hasta los 2 000 autobuses en los días pico, a mediados de octubre.

Otro de los medios de transporte ligados al turismo que representa una fuente de gases de efecto invernadero es el aéreo. Las maniobras de despegue y aterrizaje de los aviones emiten partículas de queroseno y otros combustibles, además de residuos por la generación de electricidad y funcionamiento del aire acondicionado durante las horas de vuelo y mientras el embarque. Según un estudio de la OCDE (2002) esos aparatos son responsables de 12.4% de CO₂ emitido por el conjunto de medios de transporte a nivel mundial y de aquí al 2030, el avión sobrepasará las emisiones producidas por el automóvil, actualmente la principal fuente de contaminación de transportes.

Además, las infraestructuras de movilidad para los turistas son fuente de contaminación sonora. Podemos evocar las líneas del tren, las autopistas, los estacionamientos, las avenidas y los aeropuertos. Estos últimos, en París han requerido el establecimiento de un *Plan de*

*Gêne Sonore (PGS)*⁶ esto alrededor de los aeropuertos de Roissy (Charles de Gaulle) y de Orly. Dichos planes determinan las zonas de sobrevuelo en las que a los vecinos afectados por el ruido obtienen una ayuda económica para realizar trabajos de aislamiento acústico en los espacios habitacionales y laborales. Estos perímetros están calculados según un índice europeo que determina la suma de todos los ruidos emitidos durante el día. Por ejemplo el despegue de un avión a 300 metros está calculado con una intensidad de ruido de entre 120 y 130 dB. Para el oído humano más allá de 80 dB, el ruido resulta doloroso, peligroso a partir de 100 dB e insoportable a partir de 120 dB. Así la población implicada directamente por el PGS de 2004 para los aeropuertos de Roissy y Orly atendería respectivamente a 171 000 y 109 000 habitantes (Aeropuertos de París, 2004). En 2003 el total de la población sobrevolada por aviones a menos de 3 000 metros era de 2 442 000 en el área metropolitana de París.

En fin, el turismo resulta ser un gran explotador de recursos naturales de la metrópoli. En específico de agua y de electricidad. Un informe del ministerio de turismo español (2006) muestra que el consumo promedio de agua de un turista es en de 174 litros por día en un “*Bed and Breakfast*” y 294 litros en un hotel⁷. Otro índice del consumo excesivo de recursos naturales asociados al turismo se encuentra en un estudio de la Eurostat (2002). En este informe, diversas regiones turísticas europeas han sido estudiadas, particularmente las que presentaban una

⁶ Término traducido al español como “plan contra contaminación sonora”.

⁷ En un hotel de más de tres estrellas, el consumo demandado únicamente por sus bares o cafeterías, se sitúa a aproximadamente 35 litros por huésped, mientras que por los locales nocturnos o las piscinas, se puede esperar que sea hasta 60 litros por noche por huésped. Estos se suman al consumo “normal” por ducha, utilización de excusados y lavandería.

mayor densidad de visitantes (cantidad de pernoctaciones en hotel por habitante), para comparar su consumo de agua y de electricidad con el de las regiones donde esa densidad es más baja. En el caso francés se comparó la *Côte d'Azur* representando una alta densidad turística y la región del *Limousin* que presenta una baja. La diferencia de consumo de electricidad entre estas dos regiones es de 37% para el mismo número de habitantes. En el mismo reporte constatamos también que el consumo de agua es más alto en las regiones turísticas. Eurostat midió el volumen de agua usada en un destino de alta densidad de visitantes para compararlo con el de una ciudad que no lo es. El contraste más revelador está ilustrado por dos destinos italianos: Veneto y Molise. El primero, más turístico, genera 14 027 eh⁸ mientras que la segunda, no tan importante para el turismo, genera solamente 787 eh por el mismo número de ciudadanos. Finalmente, el estudio de Eurostat evalúa la producción de desechos sólidos entre las regiones con más y menos afluencia turística. En el caso francés la *Côte d'Azur* produce aproximadamente 700 kilos de desechos por año por habitante, mientras que la región de *Limousin* sólo produce 500 kilos. En resumen y con base en este tipo de informes, podemos establecer una conexión de causalidad entre una alta presión turística y un nivel elevado de consumo de electricidad, agua y de producción de desechos sólidos de las zonas turísticas metropolitanas.

En el caso de París y de su región con 45 000 000 de turistas por año en 2012, la presión de los visitantes representa un factor de mayor consumo de recursos naturales. Por ejemplo, en el centro donde se concentran más de 50% de la

⁸ Unidad de medida que permite evaluar la capacidad de una estación de purificación. 1 eh = 60 g de DBO5/día. La DBO5 es la Demanda Bioquímica de Oxígeno en 5 días.

frecuentación de la metrópoli, el consumo de agua por habitante se sitúa en 300 litros por día (Ciudad de París 2008), en contraste en el resto del territorio metropolitano donde el consumo promedio de agua es de 150 litros por habitante (Agua de Francia 2005). Otra relación de causalidad puede también establecerse entre el turismo y la producción de desechos sólidos que en París central se sitúa en 558 kilos por habitante por año, mientras que el conjunto de la región produce en promedio 489 (ORDIF 2005; 17). En general, observamos que los sectores del centro parisinos, aquellos con una mayor densidad turística, producen las mayores cantidades de desechos y demandan en promedio una dotación más importante de agua (Ciudad de París *op. cit.*).

Conclusión

Teniendo en cuenta los efectos del turismo en París y en la Ciudad de México, observamos que se impone un orden ecológico que se aleja progresivamente de la sustentabilidad y abona al calentamiento global. Hemos visto que en algunas ocasiones las operaciones turísticas pueden desencadenar una benéfica regeneración asociada desde ahora con el modelo urbanístico del desarrollo sustentable. Sin embargo la puesta en turismo de los barrios de una metrópoli plantea nuevas problemáticas: fuerte contaminación y sobreconsumo de recursos naturales, cuyas secuelas no son compensadas por los relativos beneficios económicos que puede inyectar al territorio. Esperemos que esta discusión invite a reflexionar sobre la pertinencia de hacer del turismo una panacea de las crisis urbanas a las cuales tiene que hacer frente la metrópolis. Que se reconozca el costo ecológico y por ende social que representa el turismo.

Referencias

- Aeropuertos de París. 2004. *PGS (Plan de Gêne Sonore)*, Aéroports de Paris, disponible [http://www.entrevoisins.org/labo/adp.html] consultado el 10/02/2008.
- Agua de Francia. 2005. *L'utilisation de l'eau en France en 2001, enquête « les collectivités locales et l'environnement, volet eau »*, Saint-Jean-de-Braye, disponible [http://www.economie.eaufrance.fr/IMG/pdf/IFEN_SCEE_S_gestion_eau_potable_2001.pdf] consultado el 06/04/2008.
- APUR. 2001. *Le tourisme de groupe à Paris, éléments de diagnostic*, Atelier Parisien d'Urbanisme, Paris.
- Beauchard J. 2009. "Grand Paris : enfin la ville s'impose au territoire !" in *Revue Urbanisme*, no.368 (sept.-oct. 2009), París.
- CCIP. 2002. *Les autocars de tourisme à Paris: pour une meilleure intégration économique et urbaine*, Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris, París.
- CESR. 2000. *Schéma Régional de Tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010*, Comité Régional du Tourisme, Paris.
- Ciudad de París. 2008. *Eau en chiffres et rapports*, disponible [http://www.paris.fr/portail/Environnement/Portal.lut?page_id=6467&document_type_id=5&document_id=5876&portlet_id=14623] consultado el 10/04/2008.
- Eurostat. 2002. *Tourisme et Environnement, Statistiques en Bref*, disponible [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-NP-02-040/FR/KS-NP-02-040-FR.PDF] consultado el 05/06/2011.
- GIEC. 2007. *Rapport du Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat*, disponible en [http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/parte2.pdf] consultado el 05/05/2010.
- Gobierno del Distrito Federal. 2001. *Plan General de desarrollo urbano del Distrito Federal 2001-2006*, Secretaria de Gobierno del Distrito Federal, México D.F.
- Gobierno del Distrito Federa. 2007. *Plan General de desarrollo urbano del Distrito Federal 2007-2013*, México D.F. disponible [http://www.df.gob.mx/jefatura/jefe_gobierno/programa_g ral/index.html] consultado el 15/12/2007.
- IAURIF. 2006. *Pôles touristiques régionaux prioritaires, une politique d'aménagement touristique du territoire francilien*, Note rapide no. 414, disponible [http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_329/nr_414_les_poles_touristiques_regionaux.pdf] consultado el 12/06/2007.
- La Jornada*, 18/03/2009, disponible [http://www.jornada.unam.mx], consultado el 18/03/2009.
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio Español. 2006. *Turismo y medio ambiente*, disponible [http://www.mityc.es/es-ES/index.htm] consultado el 07/06/2008.
- OCDE. 2002. *Household Tourism Travel: Trends, Environmental Impact and Policy Responses*, Paris, Organización de Cooperación y Desarrollo Económico.
- OMT. 1997. *International Tourism: A Global Perspective*, Madrid, Organización Mundial de Turismo
- OMT. 2000. *Sustainable Development of Tourism a Compilataion of Good Practices*, Madrid, World Tourism Organisation.
- ORDIF. 2005. *Donnes Île-de-France, déchets ménagers*, disponible [http://www.ordif.com/public/rubrique/dechets-menagers.html?id=8998] consultado el 20 mayo 2010.
- ORTIF. 2005. *Mémento annuel de l'activité touristique en Île-de-France*, Paris, Observatoire Régional du Tourisme d' Île-de-France.
- Potier Françoise. 1996. *Le tourisme Urbain, les pratiques des français*, París, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.
- SDRIF. 2007. *Schéma Directeur de la Région Ile-de-France*, Ministère de l'équipement, disponible [http://www.sdrif.com/IMG/pdf_sdrif_5_07_4-chp_1.pdf] consultado el 15/12/2007.
- SECTUR DF. 2004. *Cuarto Informe Anual*, Secretaria de Turismo del Gobierno del Distrito Federal, México D.F.
- SEDUVI. 2007. *Un Nuevo Orden Urbano*, Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, México, disponible [http://www.seduvi.df.gob.mx/noticias/nordenurbano.html] consultado 15/12/07.
- UNESCO. 2008. *Culture in Sustainable development*, disponible [http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001572/157287e.pdf] consultado el 01/15/2009.