

## COMBARRO: APLICACIÓN DEL MODELO DE PLANIFICACIÓN TURÍSTICA DE GUNN A UN CONJUNTO HISTÓRICO

Ana Mesía López\*

**Resumen:** La ciudad es un recurso turístico de primer nivel, especialmente los conjuntos históricos, que se convierten en objeto de visitas, de investigación y de intervenciones públicas, reforzados como destino turístico por el impulso de operadores que buscan nuevos productos; de agentes locales que buscan nuevas fuentes de ingresos y como estrategia de la política de ordenación urbana.

Presentamos un estudio de Combarro (Pontevedra), un conjunto histórico de pequeñas dimensiones en el que percibimos una capacidad de atracción de visitantes mucho más alta de la que ofrece en la actualidad. Nos basamos en el modelo de planificación regional turística de Gunn para establecer vínculos con el entorno aprovechando la atracción del conjunto histórico y la especificidad de la comarca en la que se ubica, la finalidad es que los productos turísticos cercanos, o recursos susceptibles de convertirse en productos turísticos, puedan complementarse para ofrecer al visitante una experiencia integral. Además, el desarrollo de la teoría permite elaborar un estudio del espacio urbano y su entorno, útil como herramienta de planificación turística porque el pequeño tamaño del conjunto histórico necesita estrategias específicas de armonización entre rehabilitación y paisaje y control del movimiento de visitantes. Con todo, queremos establecer una metodología útil para realizar estrategias de conservación, valoración, promoción y planificación general que proteja la fragilidad de la ciudad histórica y garantice el desarrollo turístico de modo sostenible.

**Palabras clave:** conjunto histórico, turismo cultural, turismo urbano, Gunn, planificación turística, desarrollo sostenible, paisaje cultural.

**Abstract:** The city is a tourist resort of first level, especially historic cities that become in object of visits, investigation and public interventions, reinforced such as a tourist destination for the boost of operators that seek new products; of local agents that seek new revenue sources and such as a strategy of the policy of urban ordainment.

We present a study of Combarro (Pontevedra), a historic city of small dimensions in which perceive a skills of visitors attraction a lot higher of the one which offers currently. We patterned in Gunn's model of tourist regional planning to establish links with the environment making good use of the attraction of the historic group and the specificity of the region in which is placed, the aim is that close tourist products or resources subject to becoming tourist products can complement to offer to the visitor an all-inclusive experience. In addition, the development of the theory allows elaborating a study of the urban space and its environment, planning utensil as tool tourist because the small size of the historic group needs strategies specific to harmonisation between rehabilitation and landscape and control of the movement of visitors. With all, we want to establish an useful methodology to carry out strategies of conservation, appraisal, promotion and general planning that protects the fragility of the historic city and it warrants the tourism development of sustainable way.

**Key words:** historical city, cultural tourism, urban tourism, Gunn, tourist planning, standable development, cultural landscape.

### I. LA ATRACCIÓN TURÍSTICA DE LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS

Las tendencias del turismo internacional nos indican que cada vez es mayor el interés de los turistas que buscan lugares con histo-

ria y opciones culturales alejadas del tradicional turismo de sol y playa. Así, el turismo cultural, y especialmente el turismo urbano, se colocan en el punto de mira de miles de personas que buscan una experiencia enriquecedora.

\* Secretaría General para el Turismo (Xunta de Galicia). [anaisabel.mesia@usc.es](mailto:anaisabel.mesia@usc.es)

El turismo cultural, que actualmente vemos como novedad, en realidad, es la tipología turística más antigua que se conoce: su precursor fue el Gran Tour europeo que aparece en los siglos XVIII y XIX, realizado por motivación cultural. Actualmente, según la Organización Mundial del Turismo, el turismo cultural supone más de la mitad de los viajes turísticos internacionales y, según el último informe sobre Turismo Cultural de Turespaña, la tendencia se mantiene al alza (Turespaña, 2007).

Así, el concepto de "cultural", fuertemente vinculado a las ideas de "patrimonio" e "identidad" genera una imagen singular y se revaloriza como recurso turístico de primer nivel, con importantes sinergias estratégicas y dinamizadoras. Las ciudades con patrimonio histórico se transforman en producto turístico debido a su prestigio y a su unicidad y se convierten en motores de dinamización tanto de sí mismas como de la región que la contiene.

Despiertan el interés por su patrimonio construido, por los museos y las manifestaciones artísticas, son objeto de visitas, de investigación y de intervenciones públicas, reforzados como destino turístico por el impulso de operadores que buscan nuevos productos; de agentes locales que ven el turismo como fuente de ingresos y como aliciente para desarrollar políticas de ordenación urbana; sin olvidar que son objeto frecuente de búsquedas por Internet de potenciales visitantes en origen.

Las políticas de ordenación urbana vinculadas al turismo deben proponer, a la vez, una oferta competitiva destinada a satisfacer

las expectativas de los visitantes y una contribución positiva al desarrollo de la ciudad y al bienestar de sus habitantes, o dicho de otra manera, a la coordinación del desarrollo económico y urbano con el fin de ofrecer una experiencia única al visitante y posibilidades económicas y sociales a la población residente.

Además, en estos conjuntos históricos, el estudio de la capacidad de carga es de suma importancia porque está en juego la conservación física del bien cultural, la posible incomodidad de la población residente y la pérdida de la experiencia turística por parte del visitante. Las investigaciones sobre este punto deben estar presentes en todos los diseños de políticas turísticas de destinos aunque, desafortunadamente, los problemas de saturación son habituales.

Los conjuntos históricos gallegos despiertan interés, no sólo por su arquitectura y urbanismo sino por ambiente y su relativa imperturbabilidad; el turista que nos visita, aprecia de modo preferente el paisaje y disfruta con él, así se manifiesta en los datos que reflejan los aspectos más valorados, situándose éste en primer lugar, con 3,4 puntos sobre 4 (Secretaría General para el Turismo, 2010).

En esta búsqueda del paisaje, el turismo ha sabido apreciar los paisajes vinculados al patrimonio histórico-artístico que poco a poco van adquiriendo más peso específico en las políticas turísticas, transformándose más allá de los factores naturales con los que siempre se asoció para alcanzar la categoría de paisaje cultural, plasmado en el Convenio Europeo del Paisaje, que le otorga reco-

nocimiento jurídico. Siguiendo sus directrices, la Comunidad Autónoma de Galicia ha aprobado la Ley de protección del paisaje de Galicia donde se define "paisaje cultural" como *cualquier parte del territorio tal y como la percibe la población, cuyo carácter haya sido el resultado de la acción y de la interacción de factores naturales y humanos.*

Para el estudio de un conjunto histórico debemos partir de unas premisas básicas en función de su tamaño pues la planificación y gestión de esta tipología de ciudades varía considerablemente según los casos. La UNESCO establece una clasificación de conjuntos históricos según su tamaño, encuadrándose Combarro en la denominación "Conjunto histórico de municipio pequeño" (UNESCO, 1999) que define como un núcleo compacto en un asentamiento singular cuya extensión coincide con la totalidad del núcleo urbano.

### 1.1. El turismo en Combarro

El turismo de Combarro se enmarca en el auge del turismo cultural y del interés por los conjuntos históricos que ve, en época estival, como sus estrechas calles se llenan de visitantes. Su localización geográfica hace que el lugar esté inmerso en el flujo de visitantes de las Rías Baixas pues, además de los turistas que llegan para ver el conjunto histórico también lo hacen quienes visitan el Monasterio de Poio, la ciudad de Pontevedra y los que se dirigen a las playas de Sanxenxo, A Lanzada y O Grove.

Sus rasgos identitarios están vinculados al mundo marinero y a la vida tradicional,

que lo hacen especialmente atractivo para los turistas; su singularidad y paisaje integral emana sensaciones de bienestar al visitante, otorgándole la impresión de visitar un lugar que ha permanecido inmutable a lo largo de los siglos.

Aunque somos conscientes de que los cambios urbanísticos acontecidos en las últimas décadas no han sido siempre acertados, para el visitante pierden importancia entre la sensación de paz que le aporta el conjunto histórico. Si hacemos una búsqueda por los blogs de Internet especializados en viajes, los visitantes de Combarro hablan de la *sensación de pasear por una especie de museo natural en el que se exponen todos los componentes del paisaje gallego* (1); *En Combarro todo parece sacado de otro siglo* (2); *Combarro es precioso, original, un pueblo de pescadores de lo más antiguo* (3).

Las diminutas dimensiones (16,75 Ha) del conjunto histórico hacen que prácticamente todo el núcleo sea susceptible de aprovechamiento turístico. Esta circunstancia, que aparentemente puede verse como una gran ventaja, a la larga puede presentar graves problemas de convivencia entre turistas y población local pues el hecho de que no exista ningún espacio por el que puedan circular los habitantes sin toparse con turistas rompe la cotidianidad del lugar, puede ocasionar sensación de saturación y agobio de los residentes, con el consiguiente deseo de abandonar el conjunto histórico.

Además, el pequeño tamaño hace necesaria una especial armonización entre reha-

bilitación y paisaje; es necesario mantener el ambiente urbano y a la vez garantizar la calidad de vida de sus habitantes. Se deben permitir rehabilitaciones acordes con el ambiente global, se debe facilitar el acceso a los visitantes sin que su presencia sobrepase la capacidad de carga física y social del lugar y se deben diseñar productos turísticos con continuidad en el tiempo, que contribuyan a paliar estacionalidades y crear empleo estable.

## II. EL MODELO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL DE GUNN

El estudio de un destino turístico se debe basar en un análisis de su territorio, de la región en la que se ubica, donde necesariamente confluyen intereses, competencias interrelacionadas y no siempre coordinadas de organismos y materias, flujos poblacionales, sectores productivos y comunicaciones viarias. Los vínculos que el gestor turístico sea capaz de promover con todos los elementos que configuran el destino van a ser fundamentales en el éxito del mismo.

Clare A. Gunn ha diseñado un modelo de planificación regional basada en el estudio de relaciones entre elementos; se trata de gestionar un área extensa compuesta por núcleos turísticos distintos, un diseño de iniciativas a gran escala que obliga a distintos gestores a buscar soluciones aplicables a la totalidad de la región, acciones integrales que atraigan el turismo a sus respectivos destinos y que sean complementarios para el resto de la región. La conclusión debe ser el éxito para la región en su totalidad.

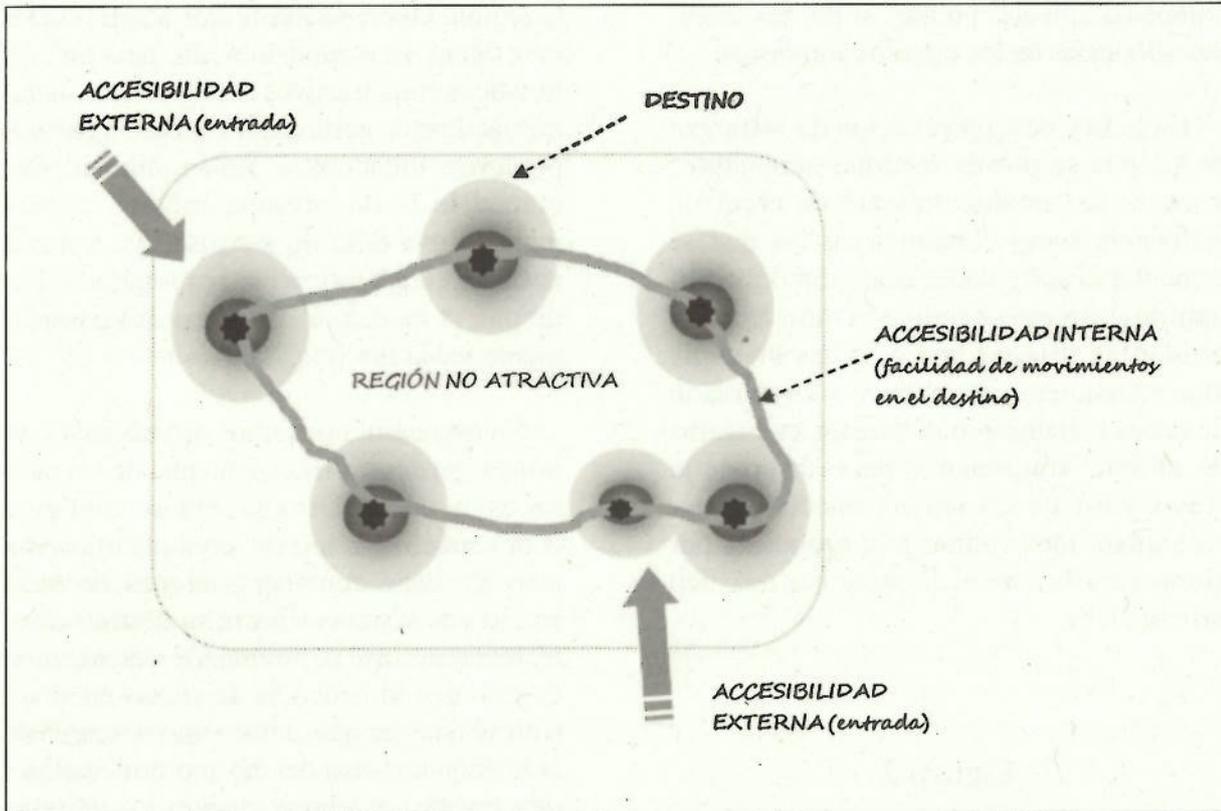
El modelo se define a través de cinco elementos que se deben examinar de modo individual para sacar conclusiones en función del peso concedido a cada uno de ellos; se basa en las redes de infraestructuras existentes, los focos centrales de atracción turística y los aspectos geográficos.

Los cinco elementos propuestos son los límites geográficos de la zona que se va a planificar, los accesos a dicho lugar desde el exterior y los movimientos del visitante en el interior; el atractivo turístico principal y las regiones contiguas no atractivas, a las que Gunn denomina "hinterland no atractivo". El término "Hinterland" es un concepto que proviene del alemán y significa "tierra posterior", surge por aplicación a las regiones contiguas a los puertos; por lo tanto, un hinterland define un ámbito de influencia.

De este modo, se pueden proyectar unidades geográficas que abarcan varios lugares de interés turístico y sus atractivos así como sus relaciones con el entorno y entre ellos. Las unidades principales son cada uno de los destinos turísticos que, de esta forma, quedan vinculados por relaciones sociales, económicas y ambientales.

Así, los atractivos turísticos de un lugar se podrán diseñar, inicialmente, a partir de dos zonas espaciales importantes: el destino propiamente dicho y su entorno. La figura 1 plasma este concepto: vemos que cada destino turístico funciona de modo independiente y, a la vez, como parte de un conjunto en el que es importante el acceso, la fluidez de las comunicaciones interiores y las zonas no atractivas, que quedan fuera del sistema.

Figura 1



Fuente: Elaboración propia a partir del concepto de planificación regional (Gunn, 2002).

La característica de atracción principal para el interés del visitante es el núcleo, el destino propiamente dicho, que debe estar rodeado de funciones y servicios que sean compatibles con el atractivo turístico del lugar; en palabras de Gunn, *un área de interés total, en especial para servicios de la comunidad, importantes para los turistas.*

Este destino (núcleo de atracción turístico principal) incluye a su vez tres zonas espaciales importantes: un área de influencia

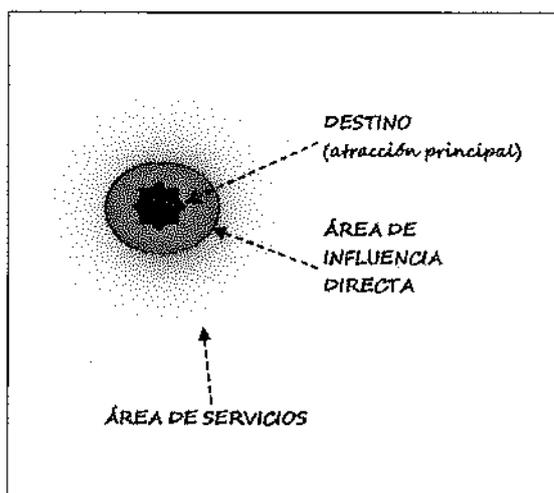
directa que debe conllevar la utilización del suelo compatible con el atractivo turístico y una zona circundante a la anterior, para servicios. Lo vemos en la figura 2.

El modelo de planificación regional de Gunn se mueve por conceptos que también se utilizan en planificación medioambiental. Establecen puntos clave y cinturones de protección que van desde una zona de restricción total, pasando por zonas de usos limitados a las que sólo se puede acceder a pie, disminuyendo la protección a medida

que nos alejamos del núcleo, hasta el último círculo, destinado a espacios de ocio como compensación a la población por las medidas adoptadas en los círculos anteriores.

En la Ley de Conservación da Natureza de Galicia se prevén medidas semejantes a través del establecimiento de áreas de influencia socioeconómica en las que se fomentarán actividades tradicionales compatibles con el espacio así como la posibilidad de diseñar una o varias áreas de amortiguamiento de impactos cuya razón de ser es la reducción de presión en lugares de elevada fragilidad y para absorber la mayor parte de las actividades de carácter recreativo, idea similar a la propuesta por Gunn para las áreas de atractivo turístico principal.

**Figura 2**  
**Atractivo turístico principal**



Fuente: Elaboración propia a partir del concepto de planificación regional (Gunn, 2002).

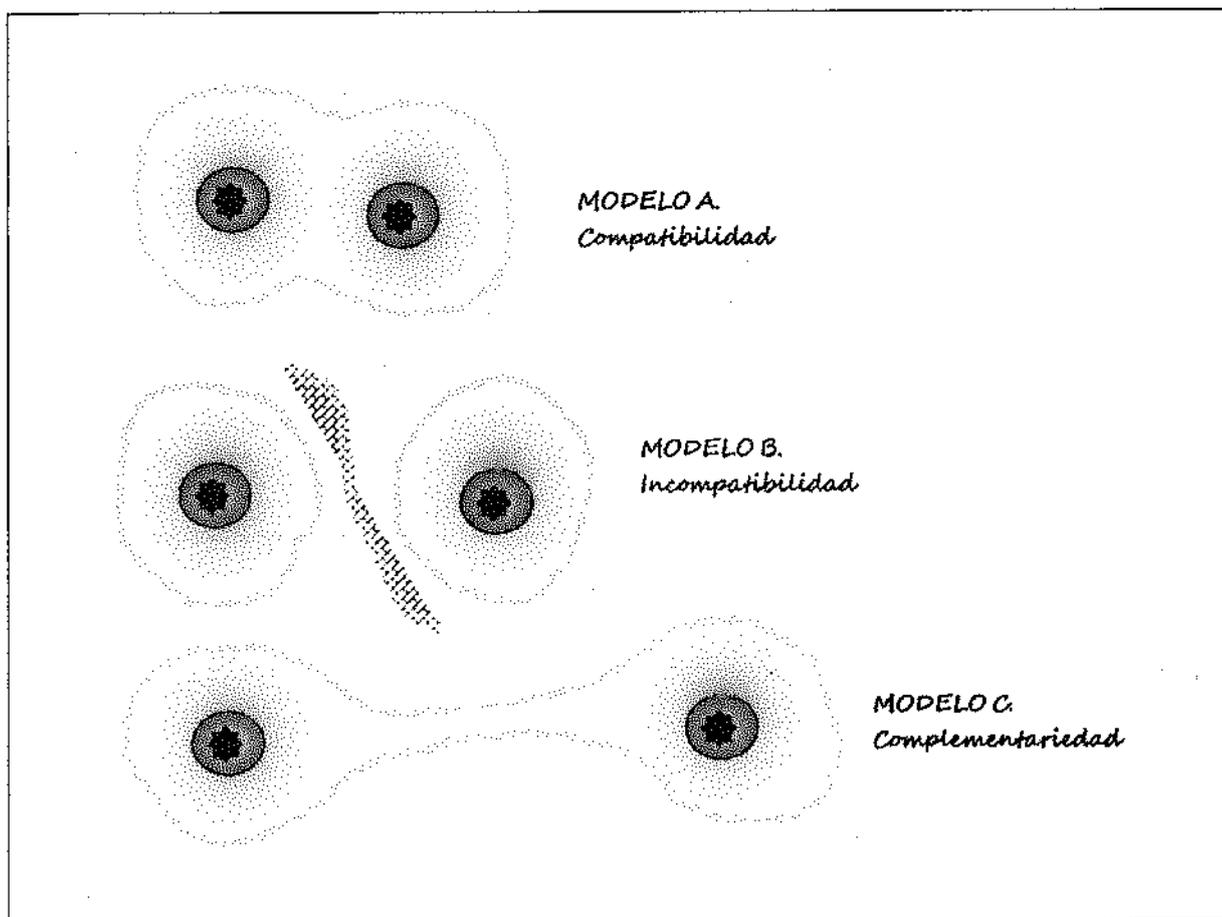
Por último, el modelo estudia las relaciones entre los diversos atractivos turísticos de la región. Gunn establece tres posibilidades (ver figura 3): el modelo A, útil para lugares turísticos con atractivos similares, son destinos fácilmente gestionables debido a que sus productos turísticos se atraen mutuamente; el modelo B, de incompatibilidad, es para lugares cuya falta de similitud va a hacer necesaria la planificación por separado; por último, el modelo C establece una complementariedad discreta.

En este caso, ofrecemos dos opciones: la primera se desarrolla cuando uno de los puntos es un destino estrella; éste se configura como atractivo principal cuya planificación turística debe contener acciones de redirección de visitantes hacia su destino complementario; así la promoción del segundo destino que se beneficia de visitas en su territorio a la vez que actúa como descarga de la presión turística del destino principal. La otra opción se origina cuando los destinos complementarios ofrecen productos turísticos similares, en este caso las relaciones se producen casi de modo automático.

El objetivo final de este modelo es una zonificación, el hecho de diseñar de modo tan específico núcleos, áreas de influencia y entornos no atractivos implica la definición de diferentes usos del suelo con fines turísticos, lo que conlleva necesariamente un desarrollo normativo que garantice su puesta en práctica y controle los usos que se prevean.

La aplicación del modelo de Gunn a Combarro la enmarcamos en la dificultad que entraña la planificación turística de los

**Figura 3**  
**Relaciones entre diferentes núcleos turísticos**



Fuente: Elaboración propia a partir del concepto de planificación regional (Gunn, 2002).

conjuntos históricos, su necesaria armonización con la conservación del patrimonio histórico, la dificultad de la gestión de carga y la necesidad de definición de nuevos productos que alivien la presión de los núcleos centrales.

Este modelo está previsto para llevar a la práctica en áreas geográficas muy grandes.

En el Estado español, el modelo podría funcionar a nivel comarcal al ser éstas divisiones territoriales de características afines en cuanto a densidad urbana, ruralidad o predominio litoral pero que presentan identidades singulares y compatibles entre ellas.

Puede parecernos que en entorno de Combarro poco o nada tiene que ver con la

idiosincrasia del conjunto turístico que forma su entorno; sin embargo, la realidad nos lleva a la conclusión de que los visitantes que se acercan al área territorial de Pontevedra acostumbran a visitar todos esos lugares. Es el caso de Pontevedra que, aunque también es un conjunto histórico, su dinámica lo hace radicalmente opuesto a Combarro; el Monasterio de Poio, monumento situado en el medio rural y Sanxenxo, el lugar turístico de Galicia por excelencia, un clásico destino de sol y playa.

Tres lugares próximos que forman un gran área turística, lo que unido a las pequeñas dimensiones de Combarro y su identidad mixta, entre agrícola y marinera, marcada por su patrimonio arquitectónico hacen posible un análisis diferenciado de cada uno de los puntos de la teoría de planificación regional.

Enmarcamos a Combarro y su contexto geográfico en la modalidad C, la complementariedad, porque creemos que se pueden lograr estrategias que imbriquen a todo el área mencionado y satisfagan tanto a los turistas culturales como a los que sólo buscan sol y playa.

### III. COMBARRO: CONVERSIÓN DE UN PUEBLO MARINERO EN UN PRODUCTO TURÍSTICO

Combarro es uno de los conjuntos históricos mejor conservados de Galicia y el que mejor mantiene su esencia. Sus rasgos principales son la adecuación a la topografía y de la valoración de su arquitectura popular. Debe su particular estructura al trabajo de

sus pobladores, compartido entre el mar y del campo, es la perfecta adaptación al medio natural.

Las casas fueron edificadas entre medianeras, en hilera, a lo largo de la costa, en un tramo de roca viva, para no estropear los campos cultivables que se extendían a continuación. Inicialmente fue edificada una primera fila de edificios, a pie de costa; con el tiempo fueron aumentando hasta dar lugar a un núcleo compacto. La disposición se establecía en dos cotas, con motivo de que desde todas sus viviendas se pudiese ver el mar pues sus habitantes tenían la doble condición de marineros y agricultores.

Se caracteriza por tres elementos: las casas de tipología arquitectónica marinera, los cruceiros y los hórreos; estos últimos se han convertido en el símbolo del pueblo y es el principal elemento de atracción turística. Además, forman el conjunto de hórreos más grande de Galicia.

Su nombre, formado a partir de la raíz *-comb se* explica por su forma, combada, flexionada al borde de la ría de Pontevedra, forma que ya no conserva en la actualidad debido a los sucesivos rellenos (en particular por el relleno de la playa de la Chousa de 1980, para hacer un aparcamiento) y con la creación del puerto deportivo y sus servicios.

La ocupación de sus habitantes varió mucho en las últimas décadas, condicionada por el auge del turismo. Conllevó un crecimiento del sector servicios, que proporciona una tasa de empleo muy alta, y a una reducción, sobre todo, de la población ocu-

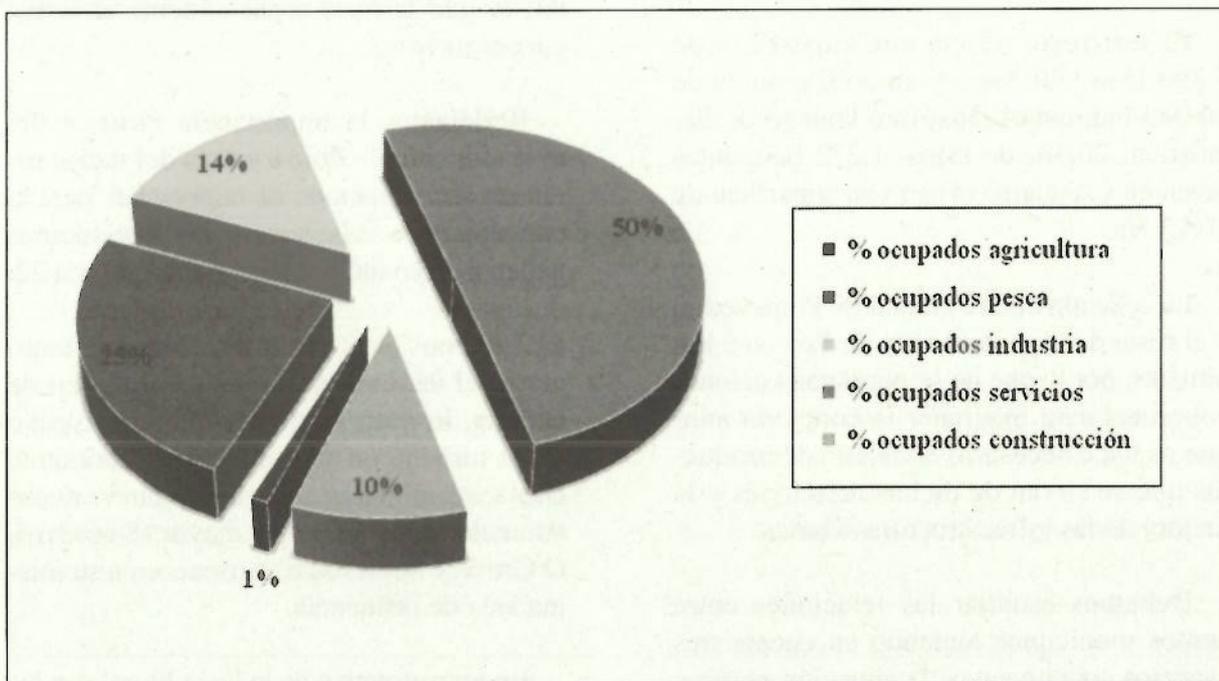
pada en agricultura, no así el porcentaje de los trabajadores de la pesca, que son la cuarta parte de la población. Aún así, podemos observar en la figura 4 que el perfil del empleo sigue siendo variado aunque drásticamente reducido en el porcentaje poblacional que vive de la agricultura; se mantiene una base importante en la pesca, el sector industrial y en la construcción, debido este caso a la actividad inmobiliaria vinculada a la actividad turística.

Combarro ha sido declarado Bien de Interés Cultural en 1972 (Decreto 3394/1972 de 30 de noviembre, por el que se declara

conjunto artístico y pintoresco de carácter nacional el pueblo de Combarro, en el Ayuntamiento de Poyo, Pontevedra), categoría que le otorga la máxima protección patrimonial; lo que no ha sido óbice para que el pueblo haya visto una profunda alteración interna, desarticulación de la trama y pérdida de los bordes debido a la construcción de viviendas nuevas.

Es curioso observar que, mientras el entorno de la Ría de Pontevedra crecía demográfica y urbanísticamente a un ritmo acelerado a partir de los años 60 del siglo XX, Combarro permaneció relativamente

**Figura 4**  
**Ocupación por sectores (Combarro)**



Fuente: Elaboración propia a partir del censo de población y viviendas 2001 (INE).

ajeno a la destrucción de su entorno; fue tras la declaración como BIC cuando el conjunto sufrió las mayores degradaciones en la construcción y el paisaje (Vallejo, 1992). Con todo, las declaraciones patrimoniales contribuyen positivamente a la formación de una imagen de marca de prestigio y facilitan la promoción de los bienes culturales que se ven protegidos.

#### **IV. EL MODELO DE GUNN APLICADO A COMBARRO**

##### **IV.1. Frontera. La influencia de la ciudad de Pontevedra, el monasterio de Poio y Sanxenxo**

Combarro pertenece al ayuntamiento de Poio, limítrofe con Pontevedra, Meis, Barro, Sanxenxo, Meaño y la Ría de Pontevedra.

El territorio ocupa una superficie de 3.390 Ha (33,9 Km<sup>2</sup>) y su población es de 16.043 habitantes (Instituto Galego de Estadística, 2010); de éstos, 1.272 habitantes viven en Combarro (4) en una superficie de 16,75 Ha.

La relación con la ciudad de Pontevedra, y el resto del Ayuntamiento de Poio son habituales, por lo que no se necesitan acciones concretas para mantener la conexión aunque se hace necesario el diseño de productos que se sirvan de dichas relaciones y la mejora de las infraestructuras viarias.

Debemos estudiar las relaciones entre ambos municipios teniendo en cuenta tres aspectos concluyentes: la situación costera, que los hace especialmente atractivos para el

turismo; la relación circular de la población urbana que busca su residencia en Poio pero que continúa trabajando en la ciudad y los fuertes movimientos migratorios positivos.

En la figura 5, podemos comprobar el crecimiento sostenido y continuo de Poio, Pontevedra y su comarca. Desde 1900, Pontevedra y Poio triplicaron su población y el conjunto de la comarca, la duplicaron. Las causas de esta dinámica positiva se deben en gran parte a la localización costera de la comarca y a su crecimiento turístico.

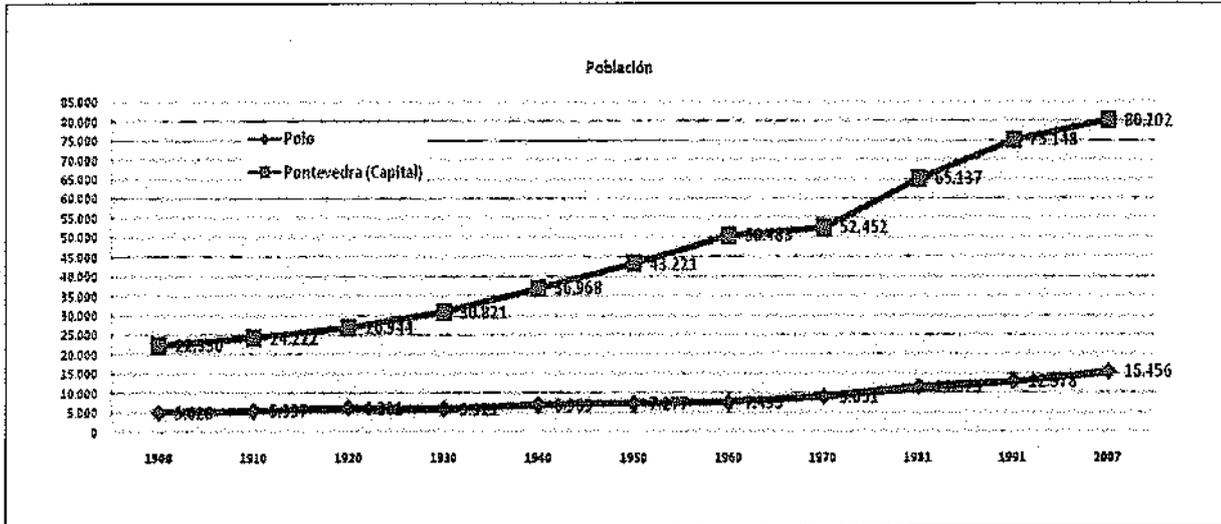
La principal característica de su ámbito urbano es la atracción de nuevos residentes pues su tasa de construcción es más elevada que la de Vigo (Pérez, 2000). Es importante la dotación de infraestructura adecuada porque toda la zona cuenta con áreas de interés natural, paisajístico, histórico y monumental, lo que la hace especialmente atractiva para el turismo.

Reflejamos la importancia turística del ayuntamiento de Poio a través del índice turístico (5), plasmado en la figura 6, para la cual elegimos solamente los ayuntamientos gallegos cuyo índice es igual o superior a 20.

Podemos ver que dicho ayuntamiento ocupa el décimo tercer puesto del total de Galicia, lo que demuestra su elevado peso en el turismo en la comunidad autónoma. Destaca también que tres de los nueve ayuntamientos cuyo índice es mayor (Sanxenxo, O Grove y Pontevedra) pertenecen a su misma área de influencia.

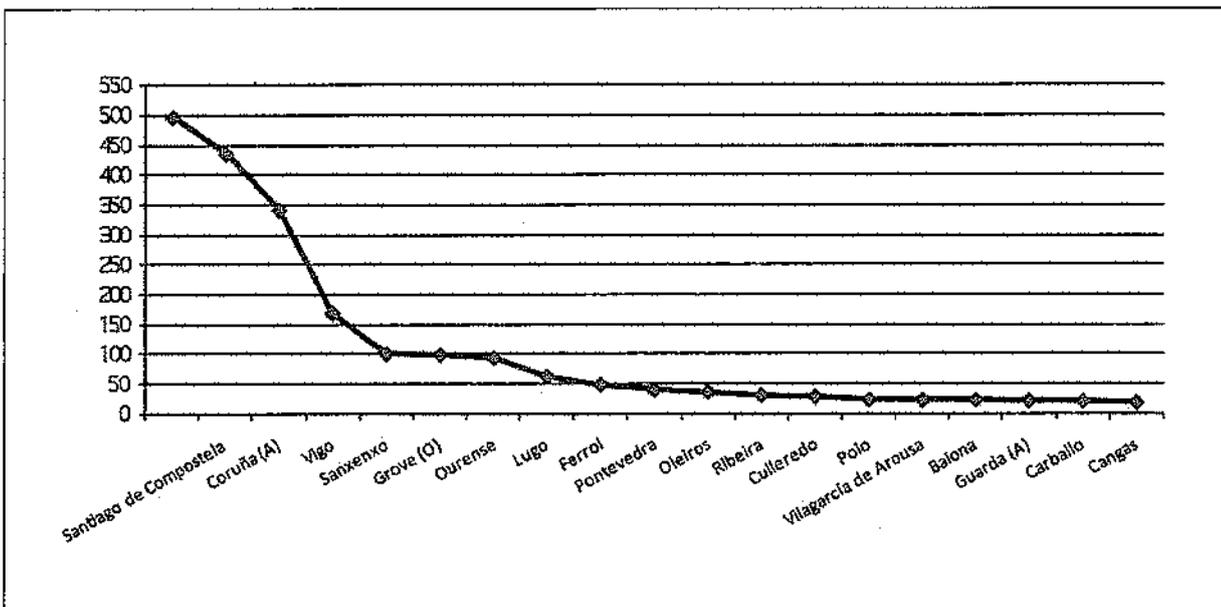
En gran atractivo de la línea litoral son las playas, destacando las 16 que pertenecen al

Figura 5



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Figura 6



Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario económico de España 2009.

Ayuntamiento de Poio, de las cuales, cuatro: Canteira, Chancelas, Chancelas pequeña y Ouriceira se localizan en Combarro.

El monasterio de Poio, declarado Bien de Interés Cultural en 1971, es otro de los puntos de interés turístico destacados del área de influencia. Situado a 4 Km. de la ciudad de Pontevedra, compone un interesante paisaje natural y cultural. Su ubicación, en el punto geográfico más alto del ayuntamiento, el monte Castrove, que otorga grandes pendientes al paisaje y unas vistas privilegiadas, hacia la ría de Pontevedra que alaba el padre Sarmiento (Vázquez, 1998): *En todo cuanto anduve de marina, desde El Ferrol hasta la Guardia y Tuy, no hallé punto de visión más primoroso, que este sitio de Castrove... Se ve todo lo mejor de Galicia...*

Habitualmente, los turistas visitan el monasterio y, a continuación, continúan hacia Combarro.

El otro gran atractivo de la zona es Sanxenxo. Cuenta con una población de 17.315 habitantes que, en verano, se multiplica por diez, siendo el líder del turismo en Galicia. Es el ayuntamiento que cuenta con más plazas hoteleras de Galicia (7.449), muy por delante de Santiago de Compostela (4.894), Vigo (4.092), A Coruña (3.651) y O Grove (2.856). El ayuntamiento de Poio, con 999, ocupa el octavo lugar (IGE, 2010).

#### IV.2. Accesibilidad interna y externa

El acceso a Combarro por carretera se realiza a través de la vía de titularidad auto-

nómica PO-308 que continúa hasta O Grove, pasando por dos de los puntos de más afluencia turística de Galicia: Sanxenxo y la playa de A Lanzada. El ancho de la calzada es de 7 m., tiene dos carriles y 1,5 m. de arcén a cada lado. Estos datos la colocan dentro de la media autonómica pues el 70% de carreteras tienen un ancho mayor de 6 m. (Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2010).

Según los datos anteriores, la PO-308 es una vía apta para la circulación y con características por encima de la media, sin embargo, la circulación que presenta a diario es muy densa, una de las más altas de la Comunidad Autónoma; su intensidad media diaria, definida como el número total de vehículos que pasan durante un año por una sección transversal de la carretera, dividido por el número de días del año, es de 19.563 vehículos, excesiva y en continuo aumento (Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2010). La situación se agrava en temporada estival, cuando se registran enormes retenciones, por lo que la llegada al conjunto histórico es, habitualmente, lenta.

La entrada al conjunto histórico se hace a través de un desvío de la carretera PO-308, que pasa tangente. Para facilitar el acceso, se ha construido una rotonda. Su necesidad se justifica en la modificación puntual nº 1 del Plan General de Ordenación Municipal de Poio, *para solucionar un grave problema de tráfico que se origina en el casco urbano de Combarro*. La avenida de Francisco Regalado, que da acceso al puerto deportivo, se convierte en la vía por la que entran los coches al conjunto.

Además, se está desarrollando un proyecto consistente en la unión de la línea litoral de todo el ayuntamiento de Poio. Ha sido aprobado por Costas del Estado y, como punto final, se plantea la posibilidad de unirlo a Pontevedra, completando la línea de costa (Diario de Pontevedra, 1 octubre 2008).

Con respecto a las comunicaciones por avión, el aeropuerto más cercano es el de Peinador-Vigo, a 34 Km.; el de Santiago se encuentra a 76,1 Km.; para llegar por tren, está la cercana estación de Pontevedra. Combarro dispone de línea de autobuses regular con Pontevedra, Vigo, Sanxenxo, O Grove, A Lanzada y Portonovo.

En cuanto a la movilidad interna, Combarro es, tipológicamente, una “aldea cerrada”, caracterizada porque las distintas construcciones aparecen unidas entre medianeras, la mayor parte de las veces en torno a un camino que se convierte en calle y se constituye en el eje longitudinal del núcleo, al que salen de vez en cuando otras vías más estrechas (Vallejo, 1995).

Sus construcciones conforman grupos homogéneos, según una red sencilla de caminos o calles que, se articulan en torno a dos calles llamadas San Roque y A Rúa, formando un eje longitudinal que atraviesa todo el pueblo. De este eje salen otras calles y callejones transversales que descienden al mar y que a veces se convierten en rampas por las que se podían subir y varar las embarcaciones (Vallejo, 1995).

Todo el conjunto es peatonal, excepto para los residentes. La circulación con vehí-

culos por el interior sólo es posible en las calles mencionadas pero la configuración del pueblo hace que el paso sea lento, complicado e incómodo para peatones debido a la inexistencia de aceras.

### **IV.3. Atracción: La arquitectura tradicional como atractivo turístico**

El atractivo principal de Combarro para el turismo, son los hórreos. En la actualidad sobreviven alrededor de 30 aunque en el pasado fueron muchos más; en un artículo de Avelino Rodríguez Elías, fechado en 1917 se hace alusión a los hórreos de Combarro indicando el número de doscientos o trescientos.

Su disposición a la misma orilla del mar, en lo que constituye la mayor agrupación de hórreos de Galicia (Vallejo, 1995), y su conexión con las viviendas y espacios públicos, es lo que da a Combarro su peculiar imagen, como vemos en la figura 7.

Su originalidad ha hecho a Combarro objeto de pintores y fotógrafos que, desde los inicios del siglo XX, llegaron al pueblo para inmortalizar su pintoresquismo. Las fotografías, óleos, acuarelas y dibujos resultan ahora de gran valor para estudiar la evolución de la arquitectura, su grado de conservación y los contrastes con las nuevas construcciones.

Otro de los grandes atractivos de Combarro son los cruceiros. Dentro del conjunto histórico hay siete.

### Figura 7 Hórreos de Combarro



Foto: A. Mesía, agosto 2009.

Las viviendas todavía conservan las tipologías arquitectónicas tradicionales. Vemos, además, uno de los elementos más característicos de los pueblos marímeros: el soportal. En Combarro, la unión de los diversos soportales forma calles protegidas de la lluvia por las que caminar, vender mercancías o guardar los útiles de la pesca. Su particularidad es el uso de la piedra para las vi-

gas perpendiculares a la fachada sobre las que se apoyan las galerías, cuando lo habitual en esta tipología es el uso de la madera (Flores, 1973).

El uso de la piedra en Combarro es lógico pues todo el terreno sobre el que se asienta el pueblo es granítico, para los habitantes del pueblo fue mucho más fácil conseguir

## Figura 8 Biblioteca de Combarro



Foto: A. Mesía, 2009.

pedra que madeira, con la ventaja añadida de su imperturbabilidad a lo largo del tiempo, no así la madera, cuyo ciclo de vida se acorta en lugares próximos al mar.

Las tipologías arquitectónicas de las viviendas marineras han sido estudiadas por los arquitectos Fernando Martínez Sarandeses y Pedro del Llano. Las clasifican en

función del número de plantas; así, con una planta definen la casa terrera y la casa de pincho; con dos plantas, tenemos la casas con patín, con galerías, con soportales, etc.

Si nos detenemos en la Plaza de San Roque, la postal turística por excelencia de Combarro, vemos una casa cuyo patín, se convierte en "solaina", si atendemos a su

longitud, la vemos en la figura 8. Es la vivienda más vistosa de Combarro, data del siglo XVIII y, actualmente, alberga una biblioteca.

#### IV.4. Hinterland no atractivo

Para la última parte de la teoría de planificación regional de Gunn debemos hacer un ejercicio de abstracción y prescindir de los tres elementos analizados con anterioridad (frontera, accesos y elemento principal de atracción), así, lo que nos queda, es el hinterland no atractivo, lugares que pueden tener potencial turístico en el futuro si se diseñan productos específicos para ellos.

Hemos definido "hinterland" como ámbito de influencia, por extensión, puede ser aplicado a todo espacio de atracción de un lugar central. En la actualidad, el vocablo tiende a caer en desuso al preferirse usar "área de influencia", el espacio que rodea al núcleo urbano (Grupo Aduar, 2000). Este espacio se entiende como dependiente, en sus aspectos económicos, de la ciudad cabecera.

Encontramos, en investigaciones recientes sobre transportes portuarios, que se relaciona al hinterland como un núcleo de articulación entre redes, una zona de impacto económico; incluso encontramos diferentes hinterland según el radio del tráfico que abarca, distinguiendo entre "hinterland restringido" e "hinterland ampliado" (Red Transnacional Atlántica, 2006). Por otra parte, en estudios sobre turismo, el término empleado por Gunn se utiliza para el estudio de las regiones poco atractivas que pueden

ser vecinas de un destino principal o lugares sin atractivo turístico (Ivars, 2003).

En el caso que nos ocupa, utilizamos el término tal y como lo concibió Gunn, una zona poco atractiva vinculada al destino principal y susceptible de ser convertida en lugar turístico si se diseña el producto adecuado a ella.

Las políticas municipales y autonómicas habituales tienen a utilizar estos espacios con fines turísticos y de segunda residencia; modelo que se repite a lo largo de todo el litoral gallego con el objetivo de mejorar la imagen y atraer a más segmentos turísticos.

Combarro no ha sido diferente y en la actualidad dispone de un puerto deportivo, diseñado bajo las premisas de la arquitectura actual cuyo interés, además viene complementando por la cercanía a Sanxenxo. El problema que se presenta es el enorme impacto visual sobre el conjunto histórico.

El puerto deportivo está en servicio desde febrero de 2008. Cuenta con 334 plazas de amarre, dos edificios para servicios a los usuarios y un edificio comercial y de ocio. Se prevé una ampliación hasta los 350 amarres en 2010 y 50 más hasta 2015 hasta alcanzar la totalidad de 400 amarres (Portos de Galicia, 2008).

Somos conscientes de la oportunidad económica que implica un puerto deportivo; supone la atracción turística a la zona de los usuarios de embarcaciones deportivas, un segmento de alto poder adquisitivo que también demanda una oferta complementaria de calidad en servicios hosteleros y

que hace compras; tampoco debemos olvidar la atracción que supone para el público en general el atraque de yates; además, el puerto deportivo redundará en un aumento de puestos de trabajo directos e indirectos en la comarca.

La oportunidad turística del puerto deportivo parece positiva. El problema que se plantea es de sostenibilidad para el litoral gallego pues los puertos deportivos son susceptibles de contaminación debido a su localización al borde del agua y a toda la actividad que conllevan.

La construcción ha sido polémica. Salían a la prensa en 2006 los resultados del estudio de efectos ambientales elaborado para la empresa constructora del puerto deportivo. Señalaba que *las obras propuestas no tienen ninguna influencia en la dinámica marina de la ría de Pontevedra ni en los tramos de costa contiguos, no existe impacto sobre la dinámica del litoral*. El mismo informe recogía que *la conservación de los valores paisajísticos es la principal preocupación respecto al medio ambiente*, porque sitúa las obras *hacia el oeste del antiguo muelle, ni el caso histórico es visible desde el puerto, ni el puerto es visible desde el casco histórico* (La Voz de Galicia, 24 de abril de 2006).

En la línea contraria se mostró la Asociación para la defensa del patrimonio histórico-artístico de Combarro, A Solaina, que remitió un informe a la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes donde expone que *el área de amarre acarreará un fuerte impacto medioambiental, al tiempo que perjudicará visualmente*

*un entorno que ha sido declarado conjunto histórico artístico*. Según los cálculos de la asociación, la zona portuaria ocuparía 36.729 m<sup>2</sup>, lo que equivale al 94,4% de la superficie que ocupa el conjunto histórico, además, puntualizan que *existe impacto sobre los fondos marinos debido a los residuos que va a generar el puerto* (La Voz de Galicia, 7 de septiembre de 2004).

También debemos mencionar la falta de sensibilidad con respecto al paisaje; así, es inevitable hacernos la eterna pregunta de *¿cómo debemos armonizar la arquitectura contemporánea con el patrimonio de un conjunto histórico?* Esta pregunta se ha convertido en uno de los grandes retos que se deben resolver cuando se realiza un nuevo proyecto arquitectónico para un conjunto histórico pues debe integrarse en el ambiente del lugar y ningún elemento debe perder su autenticidad ni su carácter singular, ni el conjunto histórico ni el nuevo proyecto arquitectónico.

Las intervenciones arquitectónicas en un paisaje urbano cuya principal atracción turística es su carácter tradicional, requiere un proyecto con un enfoque cultural e histórico adecuado al medio en el que se va a integrar y que consideramos que no se ha tenido en cuenta a la hora de diseñar el puerto deportivo de Combarro; tampoco se han tenido en cuenta las perspectivas, los ejes visuales, las tipologías de los edificios ni los materiales empleados.

El impacto visual, la pérdida del perfil litoral y la degradación de las rías parecen evidentes aunque todavía es pronto para evaluar su oportunidad.

## V. CONCLUSIONES

El análisis de un conjunto histórico como foco de atracción turística y sus relaciones con el área de influencia al amparo de la teoría de planificación regional de Gunn, proporciona al planificador los instrumentos necesarios para un adecuado diseño de actuaciones turísticas incidiendo directamente sobre los puntos débiles y la potenciación de los puntos fuertes.

La imagen del conjunto histórico de Combarro, es buena aunque para los accesos es necesario el aumento del transporte público que contribuiría a descongestionar el tráfico, en la misma línea, también se podría implantar el transporte por barco desde Pontevedra a Combarro con el que además se conseguiría la consolidación un nuevo producto turístico.

Es necesaria la concienciación de los empresarios turísticos para que se impliquen en acciones que redunden en la mejoría de todos. Se necesita más oferta diferenciada y de más calidad para que los turistas no busquen alojamientos lejos de Combarro; también es importante la existencia una buena señalización, tanto en la carretera como de índole turística.

Con todo, la experiencia turística de los visitantes es positiva.

## BIBLIOGRAFÍA, FUENTES Y RECURSOS ELECTRÓNICOS

- ANTÓN CLAVÉ, SALVADOR y GONZÁLEZ REVERTE, FRANCESC (coords.) (2005). *Planificación territorial del turismo*. Barcelona: Editorial UOC.
- ARIAS, JUAN (1998). *Viajeros por Galicia*. Sada (A Coruña): Edicións do Castro.
- BALLART HERNÁNDEZ, JOSEF y. TRESSERRAS, JORDI JUAN I (2001). *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Editorial Ariel.
- BESTEIRO RODRÍGUEZ, BEGOÑA (2004). *El desarrollo del turismo náutico en Galicia*. En: Cuadernos de turismo nº 13, pp. 145-163. Disponible en <http://www.um.es/dp-geografia/turismo/n13/08-desarrollo.pdf> [Consulta: 10/01/2009].
- CAIXA, LA (2009). *Anuario económico de España 2009*. Disponible en [www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com](http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com) [Consulta: 24/03/2010].
- CAMPOS DE MICHELENA, PASCUALA (1987). *Actuación revalorizadora*. En: *On Diseño*, nº 80, pp. 33-35.
- CLARE A. GUNN (2002). *Tourism planning. Basics, concepts, cases*. New York: Routledge (4ª ed.).
- CLARE A. GUNN (2004). *Prospects for tourism planning: issues and concerns*. En: *The journal of tourism studies*. Vol. 15, nº 1. Disponible en [www.jcu.edu.au](http://www.jcu.edu.au) [Consulta: 10/10/2008].
- "DECRETO 3394/1972 DE 30 DE NOVIEMBRE, por el que se declara conjunto artístico y pintoresco de carácter nacional el pueblo de Combarro, en el Ayuntamiento de Poyo (Pontevedra)". *Boletín Oficial del Estado* nº 299 de 14 de diciembre de 1972.
- FARIÑA JAMARDO, XOSÉ (1993). *Os concellos galegos. Parte especial, tomo VII (Ouroi-Pontedeume)*. A Coruña: Fundación Barrié.
- FLORES, CARLOS (1973). *Arquitectura popular española*. Bilbao: Ediciones Aguilar.
- Galicia. AYUNTAMIENTO DE POIO. *Plan General de Ordenación Municipal*. Diario Oficial de Pontevedra, nº 193 de 6 de octubre de 2000.
- Galicia. SECRETARÍA GENERAL PARA EL TURISMO (2010). *Encuesta de destino*. Santiago de Compostela: Secretaría General para el Turismo.

- GALICIA. CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS (2010). *Memoria del tráfico de la red autonómica de carreteras de Galicia 2009*. Xunta de Galicia. Disponible en <http://www.cmatl.xunta.es/portal/webdav/site/cptopv/shared/es/ings/dxop/Memoria09.pdf> [Consulta: 24/03/2010].
- GRUPO ADUAR (2000). Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio. Barcelona: Ariel.
- GONZÁLEZ REBOREDO, XOSÉ MANUEL (coord.) (1997). Galicia Antropoloxía. Tomo XXIII. A Coruña: Hércules de ediciones.
- IVARS, JOSEP A. (2003). Planificación turística de los espacios regionales de España. Madrid: Síntesis.
- LEDO CABIDO, BIEITO (2005). Galicia en comarcas. Pontevedra. Vigo: Ir indo edicións.
- "LEY 9/2001 DE 21 DE AGOSTO, de Conservación de la Naturaleza". *Diario Oficial de Galicia* n° 171 de 4 de septiembre de 2001
- "LEY 7/2008 DE 7 DE JULIO, de protección del paisaje de Galicia". *Diario Oficial de Galicia* n° 139, de 18 de julio de 2008.
- LLANO CABADO, PEDRO DEL (2006). Arquitectura popular en Galicia. Razón e construcción. Vigo: Xerais.
- MARIÑO FERRO, XOSÉ RAMÓN (2000). Antropoloxía de Galicia. Vigo: Xerais.
- MARTÍNEZ SARANDESES, FERNANDO (1982). Arquitectura vernácula de Pontevedra. Santiago de Compostela: COAG.
- PARDELLAS DE BLAS, XULIO X. y PADÍN FABEIRO, CARMEN (2004). *Un modelo de análisis de la euro-región Galicia-Norte de Portugal como destino turístico conjunto*. En Investigaciones regionales, n° 5, pp. 139-156.
- PÉREZ VILARIÑO, JOSÉ *et al.* (2000). Pontevedra siglo XXI. Estudio socioeconómico de la Ciudad y su área de influencia. Pontevedra: Caixa de Pontevedra.
- PINO VICENTE, DANIEL; SÁNCHEZ ESPÍNEIRA, ANA M<sup>a</sup>. (2003). *Plano directorio de estratexias nos municipios da área territorial urbana de Pontevedra (ATUP). Obxectivos e metodoloxía*. En Análise empresarial, n° 34, pp. 50-56.
- PORTOS DE GALICIA (2008). *Plan director das instalacións náutico-deportivas de Galicia*. Disponible en [www.portosdeportivos.com](http://www.portosdeportivos.com) [Consulta: 10/01/2009].
- RED TRANSNACIONAL ATLÁNTICA (2006). *La intermodalidad en el transporte de mercancías: puertos y hinterland, transporte marítimo incluido el transporte marítimo de corta distancia*. Disponible en [www.cesvasco.es/LinkClick.aspx?link=RTA/rapport-intermodalite-es.pdf&tabid=118](http://www.cesvasco.es/LinkClick.aspx?link=RTA/rapport-intermodalite-es.pdf&tabid=118) [Consulta: 7/01/2009].
- RODRÍGUEZ ELÍAS, AVELINO (1917). *Los hórreos de Combarro. Una villa que es un encanto por su amor a la tradición*. En Eco de Galicia (La Habana), n° 305.
- RODIÑO RODRÍGUEZ, JUAN (2003). Combarro. Vida de un pueblo. Poio: Concello.
- ROQUER, SANTIAGO (1995). *Las fachadas urbanas marítimas, ¿espacios de conflicto?* En II jornadas de geografía urbana. Alicante.
- TROITINO VINUESA, MIGUEL ÁNGEL (2003). *Turismo, patrimonio cultural y recuperación urbana* (BLANQUER, D.; dir.). Valencia: Tirant lo Blanch.
- TURESPAÑA (2007). Turismo cultural, de ciudad y de city break. Madrid: Secretaría General de Turismo.
- UNESCO (1999). Indicadores para la evaluación del estado de conservación de ciudades históricas. Granada: Instituto andaluz del patrimonio histórico.
- VALLEJO POUSADA, RAFAEL (1992). *O conxunto histórico de Combarro: a legalidade da protección e a realidade da expoliación*. En Obradoiro. Revista de arquitectura y urbanismo, n° 21, pp. 91-96.

VALLEJO POUSADA, RAFAEL (1995). *A arquitectura e o urbanismo tradicionais: da identificación á substitución por derribo. O exemplo do conxunto histórico de Combarro*. En *Cadernos a Nosa Terra de pensamento e cultura*, nº 19, pp. 12-23.

VÁZQUEZ ROUCO, SERGIO (1998). San Xoán de Poio. Monasterio, coto, parroquia. Pontevedra: Deputación.

[www.acentogallego.typepad.com](http://www.acentogallego.typepad.com)

[www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com](http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com)

[www.cmati.xunta.es](http://www.cmati.xunta.es)

[www.concellodepoio.es](http://www.concellodepoio.es)

[www.ige.eu](http://www.ige.eu)

[www.ine.es](http://www.ine.es)

[www.lavozdegalicia.es](http://www.lavozdegalicia.es)

[www.turgalicia.es](http://www.turgalicia.es)

## NOTAS

(1) [www.guiapueblos.es/pueblos/Pontevedra/Combarro](http://www.guiapueblos.es/pueblos/Pontevedra/Combarro) [Consulta: 13/12/2008].

(2) [www.elconfidencial.com/ocio/indice.asp?id=4131](http://www.elconfidencial.com/ocio/indice.asp?id=4131) [Consulta: 13/12/2008].

(3) [www.ciao.es/Combarro\\_Pontevedra\\_Opinion\\_1377658](http://www.ciao.es/Combarro_Pontevedra_Opinion_1377658) [Consulta: 13/12/2008].

(4) Datos facilitados por la Oficina del Padrón Municipal del Ayuntamiento de Poio. Actualizados a 14 de enero de 2009.

(5) El Índice Turístico se obtiene de las cuotas o impuestos sobre actividades económicas correspondiente a actividades turísticas, tiene en cuenta el número de habitaciones, la ocupación anual y categoría de los establecimientos turísticos. Más que medir la demanda turística directamente mide su importancia económica (respecto al total nacional). Fuente: *Anuario económico de España 2009*, La Caixa. Disponible en [www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com](http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com) [Consulta: 24/03/2010].