

Artículo de Investigación

La ciudad compartida. Vivienda y turismo en las áreas metropolitanas de Lisboa y Porto

The shared city. Housing and tourism in the metropolitan areas of Lisbon and Porto

Rui Florentino¹: Universidade de Lisboa, Portugal.
ruiflorentino@upt.pt

Fecha de Recepción: 18/09/2024

Fecha de Aceptación: 12/12/2024

Fecha de Publicación: 15/01/2024

Cómo citar el artículo (APA 7^a):

Florentino, R. (2025). La ciudad compartida. Vivienda y turismo en las áreas metropolitanas de Lisboa y Porto [The shared city. Housing and tourism in the metropolitan areas of Lisbon and Porto]. *European Public & Social Innovation Review*, 10, 1-11.
<https://doi.org/10.31637/epsir-2025-1490>

Resumen:

Introducción: Este artículo examina la relación entre vivienda y turismo en las áreas metropolitanas de Lisboa y Porto, considerando su impacto en la sostenibilidad urbana. **Metodología:** Se empleó un enfoque combinado que analiza datos censales (2001-2021) y la territorialización del patrimonio cultural, complementado con índices de presión turística y estudios de políticas urbanas. **Resultados:** Se identificó una descentralización parcial del turismo hacia áreas no centrales, con pérdida de población residente en distritos centrales y un aumento del alojamiento turístico, generando presiones sobre el mercado inmobiliario. **Discusión:** La transformación urbana evidencia conflictos entre residentes y turistas, acentuados por desequilibrios en la planificación y gestión territorial. Políticas como la descentralización turística y programas de vivienda cooperativa buscan mitigar estos impactos. **Conclusiones:** Se destaca la necesidad de estrategias integradas que articulen urbanismo, movilidad y sostenibilidad, promoviendo una ciudad compartida que beneficie tanto a residentes como a visitantes.

Palabras clave: ciudad; patrimonio; vivienda; turismo; Lisboa; Porto; urbanismo; movilidad.

¹ Rui Florentino: CIAUD, Universidade de Lisboa (Portugal).

Abstract:

Introduction: This article examines the relationship between housing and tourism in the metropolitan areas of Lisbon and Porto, considering its impact on urban sustainability. **Methodology:** A combined approach was employed, analyzing census data (2001-2021) and the territorialization of cultural heritage, complemented by tourism pressure indices and studies on urban policies. **Results:** Partial decentralization of tourism toward non-central areas was identified, with a loss of resident population in central districts and an increase in tourist accommodations, creating pressures on the housing market. **Discussion:** Urban transformation reveals conflicts between residents and tourists, exacerbated by imbalances in territorial planning and management. Policies such as tourism decentralization and cooperative housing programs aim to mitigate these impacts. **Conclusions:** The need for integrated strategies is emphasized, articulating urban planning, mobility, and sustainability to promote a shared city that benefits both residents and visitors.

Keywords: city; heritage; housing; tourism; Lisbon; Porto; urbanism; mobility.

1. Introducción

La transformación de los centros de Lisboa y Porto fue objeto de un significativo debate social, principalmente entre 2010 y 2020, la década de mayor presión turística (Tenreiro, 2021). La ciudad de Porto es con frecuencia analizada por su evolución urbanística y cambio económico y social, bien como la “Baixa” de Lisboa, estudiada en diversa literatura reciente sobre el tema (Fernandes *et al.*, 2019). Sin embargo, la transformación más allá de las áreas centrales de ambas ciudades permanece sin el mismo nivel de discusión y necesita de ser considerada, también en el ámbito del desarrollo sostenible de sus regiones metropolitanas.

Antes de la crisis sanitaria del covid-19, ha ocurrido un cambio importante en las dos grandes ciudades portuguesas, llevando a conflictos que han afectado a la población local, la vivienda, las actividades sociales y el medioambiente urbano de sus barrios. El turismo internacional ha surgido como factor económico relevante para la gobernanza metropolitana y, posiblemente, será aún más relevante en los próximos años. Esta investigación analiza los casos de Lisboa y Porto, más allá de sus barrios centrales, para estudiar áreas compartidas entre la vivienda y el turismo, que sean capaces de preservar identidades urbanas y mejorar la sostenibilidad de su desarrollo.

Ya en esta década, en la cual el regreso de un turismo que es atraído por el patrimonio cultural desafía, de nuevo, estas áreas metropolitanas, trabajos anteriores han demostrado que existen algunas percepciones negativas de parte de los residentes hacia el turista extranjero y el paisaje urbano (Freitas *et al.*, 2021). Por eso, importa estar preparado y gestionar esas transformaciones urbanas de una manera integrada, mediante políticas de vivienda a escala nacional, regional y local, para un desarrollo más sostenible de Lisboa y Porto. La necesidad de equilibrio para resolver los problemas se puede conectar con la idea de ciudades y lugares compartidos, que sean apropiados tanto para los habitantes como para los turistas.

El concepto emergente de ciudad compartida en el campo del planeamiento urbanístico puede corresponder a la forma contemporánea de viabilizar negocios, conocida como la economía de los servicios compartidos. Un abordaje a mayor escala mejoraría tal vez la calidad y cohesión del medioambiente urbano, tal como las aplicaciones de las nuevas tecnologías, que extienden sus beneficios a largas comunidades y territorios, compartiendo la accesibilidad a los bienes y servicios. El objetivo de la investigación es por eso reflexionar sobre la expansión del turismo en diferentes áreas urbanas, también fuera de los centros históricos.

Este artículo surge de un proyecto financiado “interinamente”² por un centro de investigación de Portugal, que utiliza un método de análisis cuantitativo, combinado con la reflexión sobre políticas, como instrumentos para comprender la evolución de sectores especializados y con impactos evidentes sobre la vivienda, sea para los propietarios o los inquilinos. En el marco del objetivo de desarrollo sostenible para las ciudades y comunidades (ODS nº 11), es posible que una economía territorial más compartida contribuya a reducir conflictos y extender efectos complementares positivos a las áreas metropolitanas. El objetivo está alineado con la estrategia de competitividad del país, en particular a la exploración del patrimonio cultural, y también a las perspectivas de desarrollo regional: sea el dominio del capital simbólico, de las tecnologías y de los servicios turísticos, en el Norte, o la intención de reforzar la marca Lisboa, desde una escala territorial.

2. Metodología

Para estudiar la ciudad compartida de los centros urbanos de Lisboa y Porto, en el marco de sus áreas metropolitanas, entre la vivienda y el turismo, se han contrastado datos de tiempo y espacio. Este análisis cruza la evolución de los parámetros estadísticos, de los censos de 2001, 2011 y 2021, en base municipal, con los indicadores de presión del alojamiento turístico sobre la vivienda a escala inferior. Se ha verificado aún el índice creado recientemente por Hacienda para la tributación del alojamiento turístico, política que respeta esa diferenciación de escala, a nivel de los distritos (Portaria, 2023).

Por otro lado, desde una perspectiva espacial, se ha recurrido a la localización del patrimonio cultural clasificado en ambos casos de estudio, del sistema oficial de información geográfica. El tratamiento de datos se ha realizado mediante elaboración propia, para la composición de tablas de análisis y visualización gráfica. Las conclusiones propuestas al final reflejan también las recientes opciones urbanas de los gobiernos central y locales.

3. Resultados

En la recogida de datos iniciales se analizan los indicadores de los 3 últimos registros censales de las dos primeras décadas del siglo XXI. La tabla 1 se refiere a la evolución, en porcentaje, del número de habitantes y viviendas; en las primeras columnas entre 2001 y 2011 y en las dos últimas entre 2011 y 2021, respectivamente.

Tabla 1.

Evolución de la población y del número de viviendas en algunos municipios y medias subregionales de las áreas metropolitanas de Lisboa y Porto, entre 2001, 2011 y 2021.

Territorio	Pob. 01-11 (%)	Viv. 01-11 (%)	Pob. 11-21 (%)	Viv. 11-21 (%)
AM Porto	1,7	16,0	- 1,3	1,2
Porto	- 9,7	10,2	- 2,4	- 2,8
Maia	12,7	22,9	- 0,2	0,1
Matosinhos	5,1	22,3	- 1,7	0,2
VN Gaia	4,7	15,7	0,5	1,5
Gr. Lisboa	4,9	15,3	1,0	0,4
Lisboa	- 3,0	11,9	- 0,4	- 1,0
Oeiras	6,2	14,5	- 0,3	0,9

² El Centro de Investigación (CIAUD) financia proyectos llamados embrión, que son propuestos por sus investigadores en concurso interno.

Cascais	21,0	22,2	3,7	1,6
Sintra	3,9	10,0	2,1	0,9
Pen. Setúbal	9,1	17,0	3,7	2,2
Almada	8,2	11,1	1,8	0,4

Fuente: Resultados de los censos de 2001, 2011 y 2021 (INE, 2024) y elaboración propia.

Al realizar una lectura en base a estas cuatro columnas, se observa el crecimiento poblacional que ha ocurrido en las dos áreas metropolitanas portuguesas en la primera década del siglo XXI, aún que más significativo en el caso de Lisboa (4,9 % en la margen norte del Tejo y 9,1 % en la península de Setúbal) que en el área metropolitana de Porto (solamente 1,7 %). Pero con enorme variación al nivel municipal en ambos casos, la pérdida de residentes en las ciudades centrales, de casi 10 % en Porto y menos 3 % en Lisboa, que contrasta con el fuerte aumento en municipios periféricos como Cascais y Maia, con más 21 y 13 %, respetivamente.

Entre 2001 y 2011, el crecimiento del número de viviendas fue muy positivo, incluso bastante homogéneo al nivel supramunicipal, entre el 15 y 17 %, siendo los mismos municipios que se destacan, bien como Matosinhos, en el área metropolitana de Porto. La crisis financiera global al final de esa primera década, en particular en Portugal por la intervención de la Troika en la reducción forzada de las deudas soberanas, conduce después a una quiebra abrupta de estos indicadores en la segunda década.

En simultáneo a una fuerte reducción de construcción de nueva vivienda, surge el fenómeno del turismo global potenciado por los viajes *low-cost*, que revoluciona el mercado inmobiliario de los centros urbanos de Lisboa y Porto. Sus consecuencias repercuten en varias dimensiones, ambientales, sociales y naturalmente económicas, y se verifica una escalada de los precios y la sustitución de viviendas (y de sus habitantes) por esa nueva tipología de alojamiento turístico (alojamiento local en portugués).

En la segunda década del siglo XXI se acentúa una pérdida de habitantes, ya no solamente en las ciudades centrales de las áreas metropolitanas, sino también en Maia, Matosinhos y Oeiras. La población local se extiende hacia las periferias más regionales, en un movimiento centrífugo en contraste con la invasión de turistas, residentes de paso por las áreas históricas de Lisboa y Porto.

Figura 1.

Ubicación de patrimonio en distritos del Área Metropolitana de Lisboa.



Fuente: Sistema de Informação para o Património Arquitectónico (SIPA, 2024) y elaboración propia.

Entre 2011 y 2021, el crecimiento del número de viviendas es residual, únicamente 2,2 % de media en la Península de Setúbal, mínimo en el Área Metropolitana de Porto (1,2 %) y hasta ridículo en la media de la Gran Lisboa (0,4 %). Los valores positivos de aumento de la oferta en ciertos municipios no llegan para cubrir la demanda de población y las ciudades centrales reflejan una reducción del número total de viviendas, en consecuencia, justamente, del exceso de alojamiento turístico.

Este fenómeno lleva al concepto de ciudad compartida, no solamente entre los habitantes y turistas, sino también de inmigrantes, que aumentan por el crecimiento de una economía de servicios, para extranjeros, y demandan la urgencia de nuevas políticas urbanas. Después de esta primera lectura, veremos ahora una posible territorialización de la descentralización del turismo en las dos áreas metropolitanas.

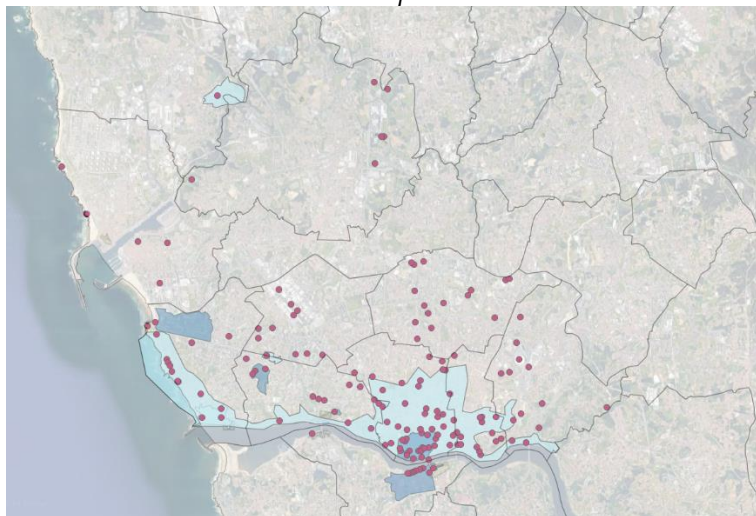
La búsqueda de turismo se centra en áreas históricas y patrimoniales, que presentan señas de identidad y diversidad cultural. En el caso del área metropolitana de Lisboa, el patrimonio se mezcla en las *freguesias* (distritos o barrios) del centro y a lo largo del estuario, hasta Belém y después mediante la marginal del río en los municipios de Oeiras y Cascais, que disponen de una importante conexión ferroviaria, con movimientos diarios de trabajadores pendulares y turistas, tal como entre la villa de Sintra y el Rossio.

El porcentaje de “presión” del alojamiento turístico, en el caso de Porto, sobre el número de contadores de agua destinados a vivienda, es también desigual, como en la ciudad de Lisboa. En los distritos centrales el índice es ya superior a 15 %, lo que impide nuevos registros, pero en los otros hay una posibilidad de crecimiento turístico, hasta llegar a ese porcentaje máximo, “*numerus clausus*”.

Desde la perspectiva general del caso de Porto, la territorialización del patrimonio está en línea también con lo que ocurre en la región capital. Una menor separación entre márgenes del río Duero provoca que el área patrimonial central se extienda, de manera inmediata, al lado sur, pero se prolonga de igual forma en dirección al mar y al municipio vecino de Matosinhos, que contiene espacios periféricos de gran interés cultural.

Figura 2

Ubicación de patrimonio en distritos del Área Metropolitana de Porto.



Fuente: *Sistema de Informação para o Património Arquitetónico (SIPA, 2021) y elaboración propia.*

Los indicadores desagregados a nivel de los distritos de la ciudad comparan también con los datos del número de viviendas vacías en 2021 y el coeficiente de presión turística. Un análisis que se reflejará en las conclusiones más específicas de este trabajo.

Tabla 2.

Indicadores de los distritos de Porto: presión turística (índice fiscal de Hacienda), viviendas vacías y evolución poblacional entre 2011 y 2021 (INE).

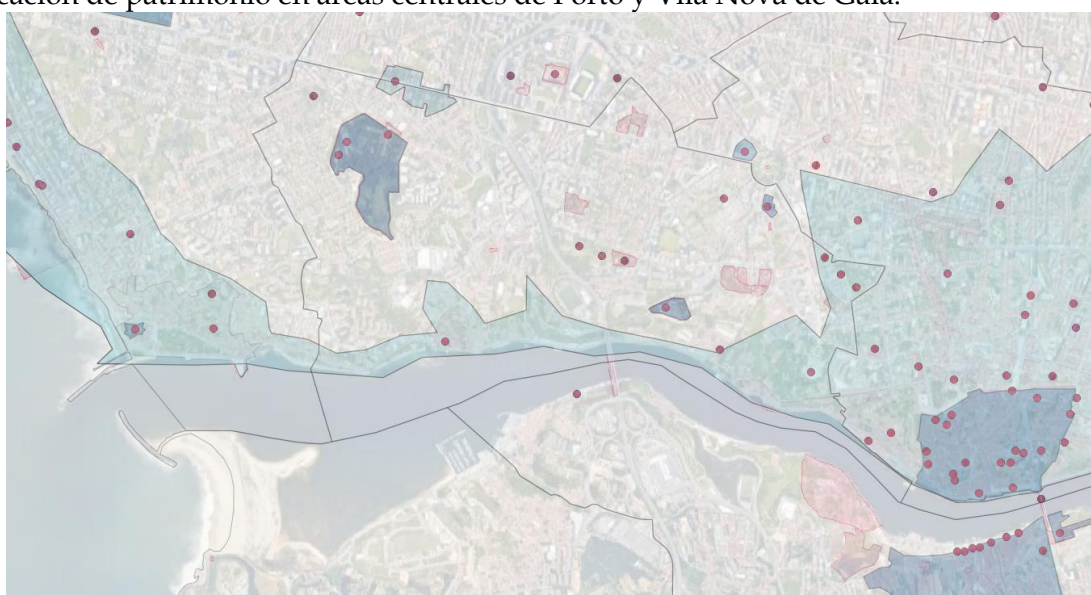
Distritos	Pres. Turística	V. Vacías (21)	Pob. 2021-2011	Pob. 11-21 (%)
Bonfim	55	1.573	- 1.276	- 5
Campanhã	49	1.187	- 2.975	- 9
Ramalde	45	1.159	848	2
U. Aldoar	63	912	296	1
U. Cedofeita	60	3.382	- 3.004	- 7
U. Lordelo	54	1.019	- 1.091	- 4
Paranhos	48	1.428	1.573	4

Fuente: Resultados de los censos de 2011 y 2021 (INE, 2024), *Portaria* nº 455-E/2023 y elaboración propia.

Desde una visión más cercana, se observa como el patrimonio contemporáneo destaca por el lado occidental, en las obras arquitectónicas de los premios Pritzker y los parques urbanos de Serralves y de la ciudad, que se extienden también al litoral de Matosinhos. El Ayuntamiento de Porto desarrolla ahora, en ese sentido, una estrategia que apunta a la dispersión de los flujos turísticos, mediante la implementación de 6 “áreas territoriales”, más allá del centro histórico (CMP, 2024).

Figura 3.

Ubicación de patrimonio en áreas centrales de Porto y Vila Nova de Gaia.



Fuente: *Sistema de Informação para o Património Arquitectónico* (SIPA, 2014) y elaboración propia.

Se señala aquí el llamado “Boavista, Campo Alegre y Marginal”, que integra la actual Unión de Distritos de Lordelo do Ouro y Massarelos, igualmente entre el centro y la Foz, en donde se manifiestan aún relevantes desafíos sociales. Los proyectos de urbanismo y movilidad en desarrollo, si concretados de forma articulada, pueden entonces constituir una oportunidad para la cohesión territorial, desde esa lógica de ciudad compartida, entre población residente, servicios y regulación turística.

Con relación al caso de la ciudad de Lisboa, los mismos indicadores desagregados ayudan a entender las dinámicas de vivienda, población, turismo y mercado inmobiliario de cada uno de sus distritos. La perspectiva sobre el municipio central del área metropolitana permite así profundizar los resultados de la investigación, contrastando las recientes políticas urbanas y de ordenación del territorio.

Tabla 3.

Indicadores de los distritos de Lisboa: presión turística (índice fiscal de Hacienda), viviendas vacías y evolución poblacional entre 2011 y 2021 (INE).

Distritos	Pres. Turística	V. Vacías (21)	Pob. 2021-2011	Pob. 11-21 (%)
Ajuda	86	709	- 1.318	- 8
Alcântara	63	907	- 118	- 1
Alvalade	48	1.559	1.423	4
Areeiro	50	730	1.013	5
Arroios	56	2.331	1.402	4
Av. Novas	62	1.224	1.627	8
Beato	71	900	- 571	- 4
Belém	65	879	9	0
Benfica	58	1.436	- 1.706	- 5
C. de Ourique	76	1.278	49	0
Campolide	66	972	- 682	- 4
Carnide	54	534	- 1.228	- 6
Estrela	71	1.649	114	1
Lumiar	50	1.143	655	1
Marvila	57	818	- 2.330	- 6
Misericórdia	81	1.022	- 3.399	- 26
Olivais	56	1.177	- 1.681	- 5
Parque Nações	60	656	1.325	6
Penha Franca	61	1.382	387	1
Sta Clara	45	455	1.193	5
Sta M. Maior	87	1.038	- 2.825	- 22
Santo António	97	870	- 762	- 6
São D. Benfica	58	1.219	1.017	3
São Vicente	72	1.111	- 1.443	- 9

Fuente: Resultados de los censos de 2011 y 2021 (INE, 2024), *Portaria* nº 455-E/2023 y elaboración propia.

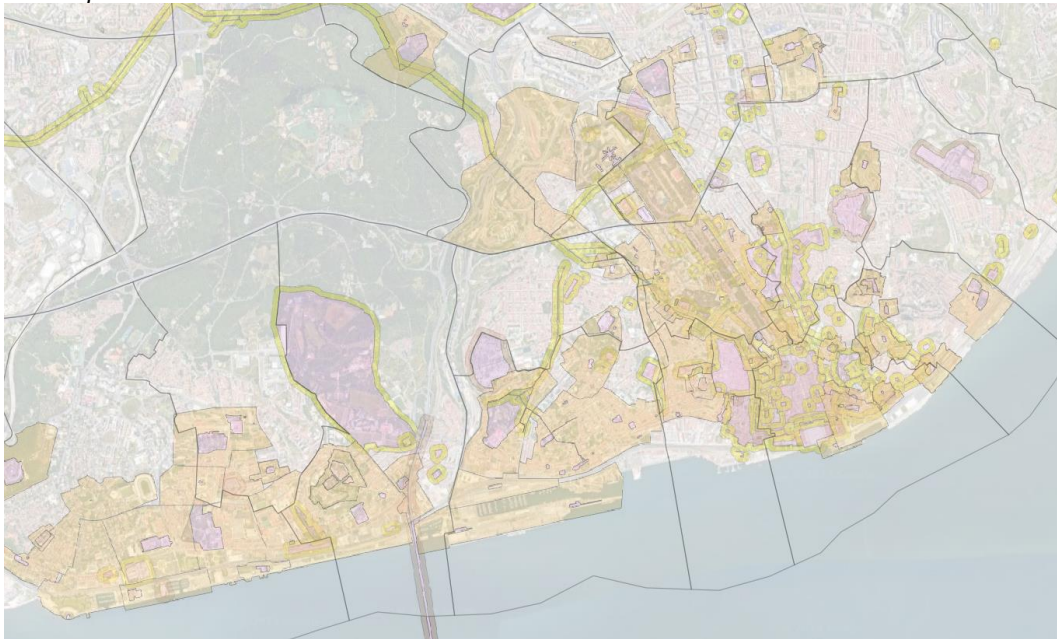
En realidad, Lisboa ha aprovechado los grandes eventos internacionales para la “promoción exterior” de la capital, pero tarda en implementar un programa integrado, en respuesta a los problemas de una ciudad compartida. Después de la consolidación de los nuevos barrios de la *Alta de Lisboa* y del Parque de las Naciones, los planes urbanísticos para la construcción de

vivienda presentan propuestas muy discutibles (véanse los ejemplos del Restelo y en el Valle de San António), y la presión de la inmigración requiere medidas urgentes para la calidad del medioambiente urbano.

Desde una visión más cercana, se observa el potencial de desarrollo del área de Alcântara (Fig. 4), que surge al lado del puente entre diferentes zonas patrimoniales, desde la densidad central a la identificación moderna. Se trata de un espacio fundamental para la movilidad urbana, que puede resolver algunas carencias sociales y de viviendas, mediante un programa participado de regulación de las unidades turísticas.

Figura 4.

Ubicación de patrimonio en las áreas centrales de Lisboa.



Fuente: *Sistema de Informação para o Património Arquitetónico (SIPA, 2024)* y elaboración propia.

Este distrito presenta un porcentaje moderado de alojamiento turístico (5 %) en relación con el total de viviendas, en línea con el de sus vecinos, de Ajuda y de Campo de Ourique. Pero sus condicionantes geográficos piden especial atención para la sostenibilidad medioambiental de las propuestas urbanísticas a desarrollar (Florentino, 2020).

En este ámbito, los proyectos deben mejorar la funcionalidad y articulación de las estaciones de tren, recuperar la escala humana del entorno residencial y crear nuevos espacios urbanos, que sean capaces de potenciar la atracción de actividades culturales, de comercio y servicios. Más conectado aún por la llegada de una línea del metro de Lisboa, la política local tiene que atender a la preservación de la vida de barrio.

4. Discusión

Los datos en análisis inicial demuestran la evolución relativa del número de residentes en los principales municipios de estas áreas metropolitanas en las dos últimas décadas, acompañada de una reducción drástica de la construcción de nueva vivienda, en contraste con el aumento del alojamiento para visitantes y de la presencia masiva del turismo en las áreas centrales. Al desagregar los indicadores a escala de los distritos se acentúa la diferencia, por ejemplo, en el

caso de la ciudad de Porto, en la última década, solamente crece el número de habitantes más allá de la Vía de Cintura Interna, en Aldoar, Paranhos y Ramalde.

La “expulsión” de la población local en los distritos del centro tiene aún mayor dimensión en el caso de Lisboa, con pérdidas superiores a 20 % de residentes en la Baixa, en Misericórdia y en Santa Maria Maior, casi 6 500 habitantes en los últimos diez años. La dinámica del turismo que provoca esta sustitución se manifiesta en el mercado inmobiliario, obviamente, y ocurren aún consecuencias preocupantes sobre la ola de inmigración que llega al país para trabajar de una forma precaria en los servicios, habitando sin calidad en ciertas áreas adyacentes al distrito de Arroios, con altas densidades indeseables.

Los datos del número de alojamientos turísticos se estiman actualmente en cerca de 10 mil en la ciudad de Porto y el doble en el municipio de Lisboa, lo que significa un porcentaje de 4,3 y 6,3 sobre el total de viviendas, respectivamente. Los espacios urbanos compartidos van así en aumento, justificando una reflexión sobre los procesos necesarios para gestionar esa dinámica, en ámbitos territoriales más extendidos.

Esta problemática está siendo enfrentada en diversas ciudades europeas, a través de medidas y políticas urbanas a veces disruptivas, como la que fue recientemente anunciada en Barcelona, de extinguir el alojamiento turístico en un par de años. En los municipios centrales de las áreas metropolitanas portuguesas, y desde el gobierno central, se observan también esfuerzos para limitar el número de registros en los distritos más presionados, pero es necesaria la integración de otras acciones de urbanismo y movilidad, para evitar la pérdida de la identidad cultural y de calidad en el espacio público.

Desde la administración central, no es posible aún medir los efectos de los programas políticos “Más Vivienda” y “Construir Portugal”, que, con todo, parecen estar a enfrentar dificultades de implementación, dada la complejidad que es inherente a medidas puramente financieras y fiscales, sin concreta territorialización. Pero sin duda que la simplificación procedimental de la legislación urbanística puede tener resultados y se deberá extender a las normativas de la planificación y de la construcción.

Por su lado, se espera que Lisboa y Porto puedan desarrollar ahora un nuevo plan estratégico, de preferencia alineado con las opciones urbanas y de movilidad, de forma articulada con los municipios de su área metropolitana. Es un proceso que tendrá de incluir, además de estudios sectoriales comunes, propuestas integradas en todas las dimensiones de la vivienda, sociales, económicas y medioambientales.

5. Conclusiones

El contraste de indicadores entre la evolución de habitantes, las viviendas vacías en el último censo (2021) y el coeficiente fiscal para el alojamiento turístico, desagregados a nivel distrital de los municipios de Lisboa y Porto, ofrece algunas conclusiones territoriales más específicas para entender este concepto de ciudad compartida. Con el apoyo de la dimensión geográfica, en ambos casos se nota una tendencia de descentralización del turismo más allá de los centros históricos, potenciada por el aumento de la movilidad.

Se ha visto como los distritos centrales de Porto pierden población, menos tres mil residentes en el núcleo histórico entre 2011 y 2021, aunque permanezcan con un número importante de viviendas vacías. Sin embargo, el mayor indicador para contribución fiscal está ya afuera, en Aldoar, Foz y Nevogilde, donde se encuentran los barrios más exclusivos, también atractivos para el turismo. Desde esta perspectiva, se debe de integrar la propuesta de dispersión de los

flujos promovida por el ayuntamiento.

En el caso de Lisboa, la pérdida de habitantes ocurre ya afuera del centro, es también mayor del 5 % en los distritos residenciales de Ajuda, Benfica, Carnide, Marvila y Olivais, por cierto, como resultado de la presión turística y del mercado inmobiliario. El aumento de población está curiosamente en el ensanche más exclusivo, de Avenidas Novas, lo que señala igualmente la internacionalización de la demanda. Un segundo contraste significativo resulta de Arroios y Santo António, distritos vecinos, pero con indicadores contrarios de evolución residencial, viviendas vacías y presión para la recaudación fiscal del alojamiento turístico, lo que destaca la diferente forma urbana en sus barrios.

El Ayuntamiento de Lisboa está promoviendo ahora la oferta de proyecto y licencia, en suelo público, para la formación de cooperativas, tanto en los barrios periféricos como centrales, de manera a enfrentar la pérdida de población y la demanda de vivienda a precios controlados. Esta propuesta surge también en Porto, desde la iniciativa privada, aunque en ambos casos se denota la necesidad de concertar estrategias, que pasan aún por la gestión de la movilidad y las opciones políticas del gobierno central.

En definitiva, la descentralización del turismo en estas áreas metropolitanas, marcada por el patrimonio y las identidades culturales en espacios afuera de los centros más presionados, es una tendencia que se debe de manejar de una manera equilibrada, considerando desde luego el urbanismo y la estrategia de los instrumentos de ordenación. Se recomienda, por lo tanto, que el desarrollo de esta reflexión permita profundizar en la dimensión metropolitana de los efectos de la expansión del turismo.

Las dos regiones se pueden articular en estrategias y acciones complementares, demostrando buenas prácticas en la gestión de espacios compartidos, cualificados tanto para los residentes como para los turistas y servicios. Son procesos que juntan los programas institucionales con los proyectos operativos, por un lado, las reformas de competencias, marco jurídico, recursos y liderazgo y, por otro, la dinámica de participación del capital social, de los instrumentos de ordenación y de evaluación de alternativas (Florentino, 2017).

En realidad, la gestión equilibrada de los espacios compartidos de estas dos ciudades-región requiere una gobernanza metropolitana, que se debe de apoyar en dimensiones geográficas, técnicas e institucionales. Sus principales activos resultan de una ubicación especial a escalas local y global, de la experiencia de discusión pública de los planes de ordenación, superando algún déficit de conocimiento, y del pequeño número de ayuntamientos, lo que puede evitar la fragmentación administrativa y permite reforzar las opciones de planeamiento, de acuerdo con directrices del poder central.

6. Referencias

Câmara Municipal do Porto. (2024). *Estratégia de base para a dispersão dos fluxos turísticos do destino Porto e a criação de quarteirões no concelho do Porto*.

Fernandes, J. A. R., Carvalho, L., Chamusca, P., Gago, A. y Mendes, T. (2019). *Lisboa e a Airbnb*. Book Cover.

Florentino, R. (2017). La ordenación del territorio en Portugal: El caso del área metropolitana de Lisboa. *Ciudades*, 15, 133-149. <https://doi.org/10.24197/ciudades.15.2012.133-149>

Florentino, R. (2020). O urbanismo à volta de Alcântara-Terra. En Horta-Navia (Ed.), *Projecto de intervenção na estação ferroviária de Alcântara-Terra e zona envolvente*. Fundação Serra Henriques.

Freitas, I. V., Sousa, C. y Ramazanov, M. (2020). Historical Landscape Monitoring Through Residents' Perceptions for Tourism: The World Heritage Porto City. *Tourism Planning & Development*, 18(3), 294-313. <https://doi.org/10.1080/21568316.2020.1769717>

Instituto Nacional de Estatística. (s.f.). *Instituto Nacional de Estatística*. <https://www.ine.pt>

Portaria nº 455-E/2023. 29 de diciembre de 2023. Diário da República, No. 1ª Série.

Sistema de Informação para el Patrimonio Arquitectónico. (s.f.). www.monumentos.gov.pt

Tenreiro, J. P. (2021). A importância da arquitetura na consolidação dum centro. En *A Baixa do Porto. Arquitetura e Geografia Urbana, 2010-2020*.

FINANCIACIÓN Y AGRADECIMIENTOS

Financiación:

Este trabajo está financiado con fondos nacionales a través de FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., en el marco del Proyecto Estratégico con las referencias UIDB/04008/2020 y UIDP/04008/2020.

Agradecimientos: Se agradece a la Arquitecta Fátima Lourenço, al Profesor Joaquim Flores y al estudiante Federico Cuevas, del *Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Portucalense*, por su colaboración en la recogida de datos para el presente artículo.

AUTOR:

Rui Florentino

UPT branch from CIAUD, the Research Centre for Architecture, Urbanism and Design, Lisbon School of Architecture, Universidade de Lisboa.

Profesor Auxiliar de la *Universidade Portucalense*, en el *Departamento de Arquitetura y Multimedia Gallaecia*, e Investigador del *Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design (CIAUD-UPT)*. Arquitecto y Urbanista, formado por la *Universidade do Porto*, Máster en la *Universidade Técnica de Lisboa* y Doctor por el programa de Periferias, Sostenibilidad y Vitalidad Urbana de la Universidad Politécnica de Madrid. Fue elegido para la Junta Directiva de la Asociación de Urbanistas Portugueses en 2012 y 2016, mismo cargo que ejerce actualmente, por segunda vez, en el Colegio de Arquitectos. Es miembro del CNADS - Consejo Nacional de Medioambiente y Desarrollo Sostenible, para el trienio 2024-27.

rui florentino@upt.pt

Orcid ID: <https://orcid.org/0000-0002-8987-7073>

Scopus ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57211851289>