

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/334773533>

Cañada, E. (ed.) (2019). El turismo en la geopolítica del Mediterráneo. Barcelona: Alba Sud Editorial, Informes en Contraste, núm. 9. ISBN: 978-84-09-12511-1 .

Book · July 2019

CITATIONS

0

READS

35

1 author:



[Ernest Cañada](#)

Alba Sud - Investigación y Comunicación para el Desarrollo www.albasud.org

55 PUBLICATIONS 237 CITATIONS

SEE PROFILE

2019

INFORMES EN CONTRASTE

09 TURISMO RESPONSABLE

EL TURISMO EN LA GEOPOLÍTICA DEL MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada (ed.)

Antonio Aledo, Fernando Almeida, Asunción Blanco-Romero, Sarah Becklake, Macià Blàzquez-Salom, Samia Chahine, Jordi Gascón, Reme Gómez, José Mansilla, Claudio Milano, Enrique Navarro, Daniel Pardo, Llorenç Planagumà, David Ramos, Marta Salvador, Daniela Thiel, Cecilia Vergnano.





INFORMES EN CONTRASTE
09

El turismo en la geopolítica del Mediterráneo

Ernest Cañada (ed.)

Alba Sud Editorial

Serie Informes en Contraste, núm. 9, 2019

Este informe ha sido realizado con el apoyo del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) en el marco de la convocatoria de subvenciones para proyectos de Educación para la Ciudadanía Global, 2018.



Del texto: Antonio Aledo, Fernando Almeida, Asunción Blanco-Romero, Sarah Becklake, Macià Blàzquez-Salom, Ernest Cañada, Samia Chahine, Jordi Gascón, Reme Gómez, José Mansilla, Claudio Milano, Enrique Navarro, Daniel Pardo, Llorenç Planagumà, David Ramos, Marta Salvador, Daniela Thiel, Cecilia Vergnano.



De esta edición:
Alba Sud Editorial
info@albasud.org
www.albasud.org

Coordinación editorial: Ernest Cañada e Ivan Murray

Diseño gráfico: Boixader & Go

Fotografía de portada: Mallorca_kboldi. Bajo licencia CC.

Barcelona, 2019

Barcelona, julio 2019

ISBN: 978-84-09-12511-1

ÍNDICE

- pág. 4 **Claves para pensar el turismo en el Mediterráneo**
Ernest Cañada y Claudio Milano
- pág. 16 **Desarrollo geográfico desigual y turismo**
Macià Blàzquez-Salom
- pág. 20 **Transporte aéreo, aeropuertos e infraestructuras portuarias**
David Ramos
- pág. 28 **El turismo residencial y su expansión en el Mediterráneo**
Antonio Aledo
- pág. 34 **El desarrollo turístico en la ribera sur del Mediterráneo: caso Saïdia**
Samia Chahine
- pág. 41 **Turismo y transformación del espacio rural**
Jordi Gascón
- pág. 46 **La sostenibilidad a debate en los destinos turísticos del Mediterráneo**
Enrique Navarro y Daniela Thiel
- pág. 51 **Turismo y cambio climático en la región mediterránea**
Marta Salvador
- pág. 58 **Cambio climático y riesgos geológicos: la afectación del turismo en el Mediterráneo**
Llorenç Planagumà
- pág. 62 **Gentrificación, turistificación y clases sociales en las ciudades del Mediterráneo**
José Mansilla
- pág. 66 **Decrecimiento turístico**
Asunción Blanco-Romero
- pág. 71 **Seguridad, terrorismo y turismo**
Fernando Almeida
- pág. 77 **“Seguridad Turística”: interrogantes sobre la práctica securitaria**
Sarah Becklake
- pág. 84 **Refugiados y turistas: la doble cara de la geopolítica del Mediterráneo**
Cecilia Vergnano
- pág. 89 Anexo: en primera persona
Experiencias de movimientos sociales. El sur de Europa como espacio político anti-turistización
Daniel Pardo y Reme Gómez
- pág. 96 Referencias bibliográficas

CLAVES PARA PENSAR EL TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada

Alba Sud

Claudio Milano

Escuela Universitaria de Turismo Ostelea
Universitat de Lleida

El Mediterráneo se ha convertido en un espacio en el que se entrecruzan las tensiones Norte – Sur en un mundo global.

La crisis financiera internacional y los procesos de reestructuración del sistema económico global han convertido la industria turística en unos de los principales sostenes del capitalismo en su etapa neoliberal. La apuesta por la intensificación de la economía turística ha reavivado el malestar social por la masificación y presión turística, así como por la transformación socio-económica y ecológica de los territorios costeros, con avances progresivos sobre el resto del medio rural. En el Mediterráneo, además, se dirimen otros ejes de tensión que condicionan inevitablemente los términos en los que puede desarrollarse el turismo: la disputa global por el control de recursos energéticos clave, como el petróleo o el gas, y la disputa por el control militar y geopolítico de parte de sus territorios. Ante esta coyuntura, la actual inestabilidad política y situación de inseguridad en la zona oriental y sur del Mediterráneo, la aparición de nuevas lógicas securitarias y la emergencia humanitaria y migratoria han actualizado el debate sobre el papel del turismo en la reconfiguración del Mediterráneo en un contexto global. Todo ello se produce además bajo el telón de fondo de los efectos cada vez más perceptibles de la crisis climática que impacta directamente en la organización del turismo, a la par de ser una de las actividades que contribuye a agravar la situación. El Mediterráneo se ha convertido en un espacio en el que se entrecruzan dramáticamente las tensiones Norte – Sur en un mundo global. El turismo aparece como un factor clave en este escenario, ya sea como expresión de saturación y exclusión o como oportunidad de desarrollo.

Por todo ello, en este informe, más que fijar la atención en territorios concretos, abordamos algunos de estos debates con una mirada expresamente regional. Tratamos de incluir también el desarrollo turístico en la ribera Sur y Oriental del Mediterráneo, a pesar de las dificultades para alcanzar suficientes análisis académicos. Sin esta perspectiva territorial amplia, todo análisis de las dinámicas turísticas en la región, cada vez más interconectada, resultaría desequilibrado y parcial. Asimismo, a la luz del balance global que puede hacerse de la expansión turística en el Mediterráneo, y en especial tras la oleada de intensificación turística de la última década, las contribuciones del informe se inclinan por una valoración crítica, que entronca con los estudios que ya en los años 70 alertaban sobre las implicaciones de este modelo de desarrollo (Boissevain, 1977, 1979; Galán et al, 1977; Gaviria, 1974; Jurdao, 1979).

CLAVES PARA
PENSAR EL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

Primer destino turístico mundial

A nivel mundial, el crecimiento exponencial del turismo y el incremento de todo tipo de movilidades supusieron un aumento del 5192% en las llegadas internacionales entre 1950 y 2017 (Milano, Cheer y Novelli, 2019). En este contexto global, con 1.403 millones de llegadas internacionales en 2018, el Mediterráneo se ha convertido en el primer destino turístico mundial. De esta cifra total, los países mediterráneos del Sur de Europa aportan 286,2 millones de llegadas, a los que habría que añadir los 23,9 millones de los países del Norte de África y los 63,6 millones de Oriente Medio (UNWTO, 2019). A pesar de las dificultades para registrar exactamente qué parte de estos turistas están presentes realmente en destinos del Mediterráneo, las dimensiones del flujo de visitas hacia la región permiten tomar conciencia de su importancia en el turismo mundial. Ninguna otra región acumula por sí misma cifras similares.

El origen de este desarrollo turístico a gran escala en el Sur de Europa hay que situarlo en la expansión del turismo de masas a partir de la década de 1950, tras la Segunda Guerra Mundial y el inicio de los años dorados del capitalismo fordista. Estos años comportaron una movilización ingente de inversión, flujos de mano de obra y producción de una economía orientada al ocio, solo comparable a otros momentos clave de la historia del capitalismo industrial (Manera y Morey, 2016). El modelo se basaba en un sistema de producción estandarizado de paquetes turísticos en el que los países receptores facilitaban alojamiento, excursiones y transporte local. Por su parte, los tour-operadores del Norte de Europa controlaban los principales canales de distribución y obligaban a sus proveedores a mantener bajos costos para mantenerse dentro del mercado (Bianchi, 2017). Así, la región mediterránea fue considerada como ejemplo de la construcción de una “periferia de placer” al servicio del ocio de la población con más recursos del Norte de Europa. El turismo de masas internacional subordinaría a las economías en desarrollo dentro de una división internacional del turismo que reproduciría los esquemas de centro-periferia (Turner & Ash, 1976). La especialización turística en buena parte de la región mediterránea, se ha manifestado a lo largo del tiempo en una fuerte dependencia de las inversiones extranjeras y de un determinado modo de desarrollo controlado por intereses foráneos a los de la propia región (Britton, 1996). Históricamente, entre tour-operadores del Norte de Europa y las empresas de alojamiento en los países mediterráneos, han predominado las relaciones de dependencia. Por ejemplo, a principios de los años 2000 el 70% del flujo turístico en los destinos de turismo de masas de Grecia estaba controlado por cinco tour-operadores británicos y tres alemanes (Bastakis, Buhalis y Butler, 2004). Las debilidades estratégicas y operativas de las empresas de alojamiento griegas, además de una fuerte competencia entre ellas, conferían un enorme poder a quienes disponían de los canales de distribución. Así, la gran mayoría de hoteles en Grecia se encontraría bajo el control estratégico de los tour-operadores del Norte de Europa (Buhalis, 2000).

Sin embargo, también hay quien ha puesto en cuestión esta visión, y ha considerado que el turismo de masas en el Mediterráneo ha sido una fuente de nuevas oportunidades para la región, donándola de una nueva centralidad geopolítica y cultural (Obrador, Crang y Travlou, 2009). Por otra parte, el desarrollo turístico en el Sur de

CLAVES PARA
PENSAR EL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

Europa facilitó la vinculación de empresas locales con flujos de capital internacional e influencia corporativa. A pesar de la enorme dependencia hacia tour operadores internacionales, en determinados casos algunas de estas empresas adquirieron mayor dimensión y lograron expandirse, incluso dar el salto a nivel internacional. En este sentido, una de las experiencias paradigmáticas fue la de las cadenas hoteleras de origen balear (Blázquez, Murray y Artigues, 2011; Murray, 2015).

Otros causantes más recientes, que habría que tener en cuenta para entender este ascenso extraordinario del turismo en el Mediterráneo, han tenido que ver con la aceleración de la dinámica de las movilidades (Sheller y Urry, 2004; Hannam, Sheller y Urry, 2006; Schiller y Salazar, 2013), las nuevas formas de organización de los servicios turísticos a través de las economías de plataforma, o mal llamada “economía colaborativa” (Bianchi, 2017; Stone, 2017), la democratización económica del viaje como forma de consumo de masas, y con la expansión del transporte internacional, tanto aéreo como marítimo, y de sus infraestructuras. Esta última, a pesar del relativo poco conocimiento que hay sobre ella, ha adquirido una especial relevancia, de la que da cuenta en este informe de forma detallada [David Ramos](#), profesor de la Universidad de Salamanca. En su texto, expone cómo no siempre son las infraestructuras las que van detrás de una demanda creciente, si no que las lógicas de negocio propio del transporte internacional y de sus infraestructuras empujan también hacia un incremento de los desplazamientos. Por una u otra vía, difícilmente podría concebirse este ascenso del turismo en el Mediterráneo sin tomar en cuenta la importancia del transporte de los turistas.

El desarrollo del turismo de masas en el Mediterráneo ha tenido una especial relevancia en la formación y reconfiguración del Mediterráneo.

En definitiva, el desarrollo del turismo de masas en el Mediterráneo ha tenido una especial relevancia en la formación y reconfiguración del Mediterráneo, con movilidades tanto de turistas como de trabajadores inmigrantes empleados en la industria, facilitadas por transporte aéreo, cruceros y una creciente oferta de alojamiento y servicios turísticos.

“Turistificación” y “balearización”, nuevos conceptos

El peso y la dependencia de la economía mediterránea del mercado turístico llevó a que desde los años 90 en la literatura académica francesa se empezara a usar el concepto de “turistificación” para referirse a territorios cuya organización socioeconómica giraba de forma determinante en torno al turismo (Lanfant, 1994). Para muchos movimientos sociales críticos con las dinámicas turísticas, este concepto describe mejor la hegemonía de los intereses del capital turístico sobre cada vez más ciudades y territorios, y es preferido a otras expresiones recientemente popularizadas, como la de “overtourism” (Milano, Cheer y Novelli, 2019), con dificultades aún de conceptualización (Koens, Postma y Papp, 2018), por ser considerada demasiado casual, sin capacidad para captar la acción que provoca dicho cambio (Cañada, 2018), aunque haya que valorar la oportunidad que supone esta divulgación, o la de “turismofobia”, entendiendo

CLAVES PARA
PENSAR EL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

El término “balearización” aparece por primera vez a finales de los años 50, en la revista *Paris-Match*.

que es usada para tratar de deslegitimar las respuestas sociales críticas (Blanco-Romero *et al.*, 2018).

Otro concepto clave surgido de los primeros años de esta experiencia mediterránea de desarrollo turístico fue el de “balearización”. El término fue usado por primera vez a finales de los años 50 en un reportaje publicado en la revista *Paris-Match*, y a partir de ahí fue popularizado en la prensa francesa durante la década siguiente del boom turístico. Con este término se hacía referencia a una transformación inadecuada del paisaje en beneficio de los intereses turísticos, que evidenciaba un desequilibrio por una dependencia excesiva del turismo exterior y que tenía como resultado una gran vulnerabilidad a factores que escapaban del control de los actores locales. En términos territoriales aludía también una elevada edificación del litoral sin una adecuada planificación y urbanización. En consecuencia, el término hacía referencia también a la degradación paisajística y de los recursos naturales (Caldera, 1989). Más adelante los geógrafos franceses empezaron a usarlo para describir la destrucción sistemática de la línea de costa por una construcción excesiva (Fiol, 1996). El término hizo también fortuna en la literatura académica anglosajona. Tomando como referencia las transformaciones vividas por las islas Baleares en los años 60, como consecuencia de la rápida implantación del turismo, la expresión “balearización” se empezó a usar para explicar procesos de desarrollo costero que, bajo el liderazgo turístico, han conseguido una construcción rápida y no planificada con fuertes consecuencias sociales, medioambientales y políticas (Selwyn, 2004). Más recientemente, también se ha usado el término para describir el proceso de expansión internacional de las cadenas hoteleras creadas en Baleares y la creación de un nuevo entorno sumamente vulnerable y dependiente del turismo, en especial en América Latina y el Caribe (Blázquez, Cañada y Murray, 2011a, 2011b; Blázquez, Murray y Artigues, 2011; Murray, 2015). En un sentido parecido se ha usado el término “salto atlántico” para describir este movimiento de capitales turísticos e inmobiliarios de origen español (Dantas *et al.*, 2010; Aledo *et al.*, 2013).

Expansión hacia el Mediterráneo Sur y Oriental

El avance del turismo de masas en el Mediterráneo Sur y Oriental fue posterior al del Sur de Europa. Su desarrollo agudizó aún más algunos de los problemas estructurales que se habían manifestado ya en la otra orilla. Entre ellos destacaba la baja diversidad de la oferta, con una gran dependencia del turismo europeo, basada en complejos turísticos de costa en forma de paquetes todo incluido o en hoteles urbanos dotados de muchos servicios; una fuerte estacionalidad; ausencia de diferenciación y productos propios; un desequilibrio territorial agudo, con una oferta altamente concentrada y desconectada del resto del país (Perles-Ribes *et al.*, 2016).

Una experiencia especialmente significativa es la del proyecto turístico e inmobiliario de Saïdia, en Marruecos, explicada en este informe por [Samia Chahine](#), investigadora de la Universidad de Málaga, que reproduce lógicas muy similares a las del último ciclo

CLAVES PARA
PENSAR EL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

de expansión turístico-residencial español. En este caso, con el estallido en 2008 de la crisis financiera internacional, las empresas españolas responsables del proyecto quebraron o se retiraron y el Estado marroquí tuvo que asumir sus costos, además de dar entrada a capitales vinculados a los países del Golfo Pérsico (Chamine, 2010; Yrigoy, 2013).

[Macià Blázquez](#), profesor de la Universidad de las Islas Baleares, propone en su texto en este informe, la necesidad de entender esta dinámica de expansión turística permanente a la luz de la teoría del desarrollo geográfico desigual. De este modo, los capitales vinculados al turismo aprovecharían la incorporación de nuevos territorios con costos de producción más baratos y mayor capacidad para conseguir ayudas públicas, para incrementar sus tasas de ganancia. El mismo Blázquez analiza el caso de Saïdia desde la perspectiva de cómo los capitales hoteleros e inmobiliarios españoles trataron de aprovechar este diferencial de renta para posicionarse en la expansión turística de la zona hasta el momento poco explorada de la ribera Sur del Mediterráneo.

De hecho, el desarrollo turístico en el Mediterráneo no ha sido homogéneo, si no que pueden identificarse distintos grados de desarrollo y de consolidación de las economías turísticas. Manera y Morey (2016) clasifican los destinos turísticos del

España, Francia e
Italia fueron los países
“pioneros” del turismo
en el Mediterráneo.

Mediterráneo en tres grupos, según su nivel de desarrollo. En primer lugar, estarían los países “pioneros”, España, Francia e Italia, con una cuota de mercado que según el momento puede oscilar entre el 75% y el 95%. En segundo lugar, están los considerados “rezagados”, con un impulso posterior, Grecia, Egipto, Turquía, Túnez y Marruecos.

Este grupo de países no habría conseguido captar cuotas de mercado significativas, pero en los últimos años, habrían tenido alzas considerables de forma sostenida. Finalmente, identifican un tercer grupo, formado por el resto de países que habrían iniciado su desarrollo turístico mucho más tarde o, según estos autores, tendrían un comportamiento errático, motivado por diferentes causas que habrían obstaculizado su consolidación (Manera y Morey, 2016).

Múltiples externalidades, viejos y nuevos escenarios de conflicto

Este modelo de desarrollo generó una profunda transformación de las costas del Mediterráneo del Sur de Europa desde la década de 1960, especialmente en algunas de sus islas, como Malta (Boissevain, 1979, 2004; Chapman & Speake, 2011; Oglethorpe, 1984), Baleares (Blázquez y Murray, 2010; Pons y Rullan, 2014; Murray, Yrigoy y Blázquez-Salom, 2017) o en las numerosas islas griegas (Konsolas y Zacharatos, 1992). Pero también, de partes muy relevantes de la costa española (Gaviria, 1976; Aledo, et al., 2012) e italiana (Vespasiani, 2014). En la ribera sur, en algunos de estos enclaves de turismo de sol y playa masivos, como en el caso de Túnez, también se han identificado fuertes impactos sociales y medioambientales, similares a los descritos en el litoral mediterráneo español (Cortes-Jiménez, Nowak y Sahli, 2011; Poirier, 1995). Uno de los principales aspectos destacados en este

CLAVES PARA
PENSAR EL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

desarrollo ha sido la destrucción territorial y la degradación de recursos naturales en el litoral, lo cual ha dado lugar a importantes conflictos socio-ecológicos que pretendían paralizar o limitar la construcción de infraestructuras y de la edificación en distintos lugares del Mediterráneo. Desde los años 80, el malestar e indignación por la destrucción del litoral en distintos lugares del Sur de Europa dio lugar al desarrollo de movimientos ecologistas y en defensa del territorio que, cuando han podido, y desde una enorme multiplicidad de visiones y formas de organización, han actuado como dique de contención frente a las dinámicas constructivas expansivas. De todos estos movimientos por preservar el territorio frente a la expansión turística probablemente el caso de Mallorca sea el más conocido (Mayol, 2017). Otras evidencias de la fusión de los movimientos ecologistas y el desarrollo turístico han sido documentados en Grecia, España y Portugal desde principios de los años 70 hasta mediados de los 90 (Kousis, 2000).

Desde los años 90 el turismo residencial jugó un papel fundamental en este proceso de expansión y transformación del territorio costero en numerosas áreas del Mediterráneo, tal como explica en este informe [Anw Aledo](#), profesor de la Universidad de Alicante. Esta penetración del turismo residencial ha dado lugar a enormes vulnerabilidades de las zonas en las que se ha implantado, debido a la lógica depredatoria del territorio en la que basa su modelo de negocio, cuya base no es tanto la oferta regular de servicios turísticos como la transformación del suelo, la construcción de viviendas y su venta, o la simple especulación.

Esta transformación de los territorios costero-rurales por el creciente peso del turismo tuvo efectos también en distintas actividades vinculadas al sector primario. En su contribución en este informe, [Jordi Gascón](#), profesor de la Universidad de Lleida, expone cómo, a pesar de que algunas formas de desarrollo turístico pueden establecer sinergias positivas con actividades tradicionales en el mundo rural –como algunas formas de turismo gastronómico–, la dinámica mayoritaria del desarrollo turístico en las costas mediterráneas trajo consigo una mayor vulnerabilidad. La agricultura y la pesca fueron marginadas frente a las actividades turísticas e inmobiliarias, capaces de generar mayores beneficios a corto plazo altamente concentrados.

Con la irrupción del capitalismo de plataforma, o la comercialización de alojamiento turístico en las plataformas online, la metamorfosis de los territorios rurales ha avanzado más allá del litoral. Según denunciaba recientemente Margalida Ramis, portavoz del grupo ecologista mallorquín GOB, la turistificación implica un cambio de usos progresivo del territorio que se extiende por todo el medio rural, más allá de los espacios turísticos tradicionales¹. Estrategias de descentralización y de creación de nuevas ofertas han provocado la ampliación de la burbuja turística hacia las periferias urbanas y los entornos rurales. De este modo, los suelos rurales van terciarizando sus actividades, sustituyendo sus usos primarios, y la edificación, con distintas intensidades, gana terreno, convirtiendo prácticamente todo el territorio en periurbano.

¹ Declaraciones a Alba Sud en el proceso de preparación de este informe sobre la geopolítica del turismo en el Mediterráneo.

CLAVES PARA PENSAR EL TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

En los últimos años se ha producido una nueva ola de intensificación turística que, en el caso de Mallorca, por ejemplo, y como afirma la misma Margalida Ramis, “ha hecho que el número de licencias de nuevas viviendas en suelo rústico se haya situado en los niveles previos a la crisis financiera de 2008. También se han incrementado los casos de indisciplina urbanística por obras hechas con el afán de comercializar las fincas turísticamente, como piscinas, pozos, cubiertos, terrazas, nuevos habitáculos y ampliación de los existentes. El mosaico de diversidad del medio rural, que ha caracterizado tantos territorios de la cuenca mediterránea, y que representó una actividad económica diversificada, que alimentaba pequeñas industrias, oficios y labores, se ha uniformizado y está siendo engullida por el monocultivo turístico que coloniza así el suelo fértil, clave para la autonomía en la gestión de estos territorios”. Esta penetración del alojamiento turístico en zonas rurales de forma dispersa conlleva un mayor consumo de agua que los usos tradicionales de la población local o incluso que centros turísticos densos (Rico-Amoros, Olcina-Cantos, Sauri, 2009). Así, por ejemplo, un estudio realizado en las islas Baleares, pone en evidencia cómo este tipo de uso favorece la construcción de piscinas privadas y con ellas un incremento significativo de la evaporación del agua, lo que estaría dando lugar a un mayor derroche de estos recursos, incrementando los problemas ambientales de esta intensificación turística (Hof et al., 2018).

La emergencia climática adquiere un protagonismo creciente, con cada vez más evidencias dramáticas.

Sin embargo, las preocupaciones ambientales en el Mediterráneo, lejos de disminuir van en aumento. La emergencia climática adquiere un protagonismo creciente, con cada vez más evidencias dramáticas.

En particular, es especialmente grave la vulnerabilidad del turismo ante los cambios climáticos para los países de la ribera Sur y Oriental del Mediterráneo (Scott, Hall y Gössling, 2019). Este incremento de la vulnerabilidad acentúa los riesgos de un incremento de los desplazamientos por razones climáticas y, a la postre, de refugiados, del que viene alertándose desde hace años (Buades, 2012).

En este informe, la problemática es analizada en dos contribuciones, una de [Marta Salvador](#), investigadora de Alba Sud, y otra de [Llorenç Planagumà](#), coordinador del *Centre per la Sostenibilitat Territorial* y colaborador de Alba Sud. En su texto, Marta Salvador enfatiza el doble rol del turismo en relación al cambio climático, como afectado por las transformaciones que está provocando, pero también como responsable destacado, en especial por las dinámicas de transporte. El cambio climático en el Mediterráneo afectará profundamente la forma en la que se desarrolla el turismo, sin embargo, las medidas de adaptación no parecen resolver un problema del mismo modelo de crecimiento ilimitado en el que se basa. Por su parte, Llorenç Planagumà analiza cómo el cambio climático puede acentuar los riesgos geológicos en el Mediterráneo que, a su vez, afectan también la forma en la que se organiza la actividad turística. A partir de estos elementos propone la necesidad de tomar medidas urgentes que transformen los modos de estructurar y gestionar el turismo en la región.

Los impactos ambientales y territoriales de la expansión del turismo de masas en el Mediterráneo, sumado a los múltiples conflictos que se han derivado, ha dado lugar a un creciente interés por la implementación de prácticas turísticas sostenibles en

CLAVES PARA
PENSAR EL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

términos de políticas públicas y por parte del sector privado. [Enrique Navarro](#), profesor de la Universidad de Málaga, y [Daniela Thiel](#), profesora de la Universidad Nacional de San Martín, explican en este informe algunas de estas iniciativas, de las que realizan un balance diverso y contradictorio. En este sentido, identifican la incompatibilidad entre el modelo de desarrollo turístico predominante con las demandas y propuestas de incluir prácticas sostenibles, lo cual los lleva a la necesidad de abrir el debate hacia las políticas de postcrecimiento.

Desde coordenadas similares, [Asunción Blanco](#), profesora de la Universidad Autónoma de Barcelona, aborda en este informe la caracterización de las crecientes demandas de decrecimiento turístico que cada vez más formulan movimientos sociales en el Sur de Europa. Su texto da cuenta del despliegue teórico de la propuesta, y busca cómo puede aterrizar en contextos con niveles de desarrollo turístico y económicos distintos, como ocurre en múltiples áreas del Mediterráneo. El concepto aparece con fuerza después de que las expresiones de malestar ante el turismo de masas empezaran a provocar reacciones entre parte de la población de esos territorios desde los años 90 (Boissevain, 1996; Boissevain y Selwyn, 2004). La idea del decrecimiento turístico ha servido también de base para un singular proceso de articulación de organizaciones sociales que actúan contra la turistificación en distintas ciudades del Sur de Europa, la Red SET. Esta experiencia es destacada como testimonio de experiencias en el anexo del presente informe por dos miembros de la Asamblea de Barrios por un Turismo Sostenible (ABTS) de Barcelona, [Reme Gómez](#) y [Daniel Pardo](#).

Por su parte, [José Mansilla](#), miembro del Observatori d'Antropologia del conflicte Urbà (OACU), profundiza en esta dinámica de resistencias sociales a los procesos de gentrificación y turistificación en espacios urbanos, que deben entenderse desde una perspectiva de lucha de clases, en la medida que el capitalismo neoliberal ha otorgado un papel central a las ciudades en los procesos de acumulación y circulación del capital. Aunque menos conocidos, Mansilla destaca también conflictos contra los efectos de la turistificación en países de la ribera sur del Mediterráneo como Egipto.

Inestabilidad política y crisis de seguridad en el Mediterráneo Sur y Oriental

En los últimos años, las dinámicas de inestabilidad política, conflictos armados, acciones terroristas y crisis de refugiados, que ha tenido su origen en la ribera Sur y Oriental del Mediterráneo ha tenido efectos muy relevantes y de diverso orden en las dinámicas turísticas en la región.

El 17 de diciembre de 2010, Mohamed Bouazizi, un joven tunecino de 26 años, se prendió fuego frente a la prefectura de policía en protesta por la confiscación, sin motivo, de su parada de venta ambulante. Daba así inicio una oleada de protestas populares contra la autocracia, la corrupción y la desigualdad que logró la caída del gobierno de Ben Alí en Túnez. Las demandas democratizadoras ante un descontento compartido se extendieron en 2011 por otros países de la región, como Egipto, Libia,

CLAVES PARA PENSAR EL TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

Siria, Bahréin o Yemen, dando lugar a la popularizada expresión de la “primavera árabe”. En palabras de Meritxell Bragulat, directora de la Muestra de Cine Árabe y Mediterráneo de Cataluña, este ciclo de protestas era resultado del profundo malestar de unas sociedades muy jóvenes, en algunos casos con países en el que más de un 40% de su población era menor de 25 años, con tasas de desempleo juvenil que duplicaban la media mundial, mientras se habían alcanzado los niveles educativos más altos de su historia. Países en los que las mujeres habían accedido a la formación y al mercado de trabajo, y en las que se habían vivido profundas transformaciones que hacían que su población fuera más crítica con los valores tradicionales, la obediencia y el conservadurismo. Pero donde la población, y en especial su juventud, se sentía ahogada por la falta de libertades de reunión y de expresión de unos regímenes autoritarios, corruptos y clientelares, y con gran frustración la falta de perspectivas para poder construir un horizonte de vida libre y con dignidad². Países como Egipto, Irak, Siria, Argelia o Túnez serían paradigmáticos de este tipo de evolución post-colonial.

La represión gubernamental ante las protestas populares agudizó algunos de estos conflictos. A la inestabilidad política se sumaron intervenciones militares extranjeras, especialmente en Libia y Siria, y la emergencia de un terrorismo calificado comúnmente de “yihadista”, que desestabilizaron totalmente la zona, convertida en tablero de operaciones de múltiples intereses en disputa. Posteriormente, Turquía vivió también un fuerte ascenso de los ataques terroristas y la violencia política. Algunos episodios terroristas fueron dirigidos explícitamente hacia lugares turísticos (por ejemplo, el ataque a Luxor en 1998 o los tiroteos en las playas de Túnez en 2015). En estos ataques terroristas contra intereses turísticos visitados por población occidental habría múltiples intereses: castigar a países que estaban dando apoyo a los gobiernos que se querían derrotar, conseguir una mayor atención mediática (Alfonso-Rodríguez y Santana-Gallego, 2018) y desestabilizar la economía de dichos países (Perles-Ribes *et al.*, 2016).

Esta situación ha provocado un duro golpe para las economías turísticas de países como Túnez, Egipto, Jordania, Líbano o Marruecos, con una fuerte caída en el número de visitantes. En esos cinco países, las llegadas de turistas disminuyeron de 20 millones en 2010 a 15 millones en 2011. La mayor disminución se produjo en Egipto y Túnez, en torno a un 40% (Perles-Ribes *et al.*, 2016). Asimismo, la inversión extranjera en turismo también disminuyó drásticamente. La importancia que el turismo había adquirido en algunos de estos países contribuyó a debilitar aún más sus economías.

Ante la situación de riesgo prolongado, los turistas prefieren destinos más seguros. Además, es frecuente que los gobiernos de países de origen orienten a sus ciudadanos a no visitar países en conflicto, y que los operadores turísticos eliminen estos destinos por la caída de la demanda y por miedo a demandas por responsabilidad civil, reorientando su oferta hacia otros destinos (Alfonso-Rodríguez y Santana-Gallego, 2018).

2 Palabras pronunciadas durante su intervención en el Taller sobre Geopolítica del Turismo en el Mediterráneo, organizado por Alba Sud en la Escuela Universitaria de Turismo Ostelea en Barcelona el pasado 20 de junio de 2019.

CLAVES PARA PENSAR EL TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

En el presente informe se profundiza en esta problemática a través de los textos de [Fernando Almeida](#), profesor de la Universidad de Málaga, y de [Sarah Becklake](#), investigadora de la Universidad de Lancaster. En el primer caso, se analiza con detalle el impacto de las acciones terroristas en los distintos destinos turísticos del Mediterráneo, que claramente, y a pesar de la cobertura periodística, ha afectado más a los países de la ribera sur y oriental. Por su parte, Becklake, problematiza la emergencia de un nuevo discurso securitario que se ha construido en torno al turismo. Así, entre otros elementos, señala cómo la relación entre turismo e inseguridad no habría que verla solo en una dirección, la conocida afectación en el turismo de situaciones de inseguridad, si no también cómo el turismo se ha convertido en un nuevo factor de vulnerabilidad e inseguridad. Así mismo, en la preocupación por salvaguardar los intereses turísticos internacionales, entran cada vez más en juego nuevas prácticas securitarias que suponen crecientes amenazas en términos democráticos y de respeto por los derechos humanos.

En el marco de esta nueva coyuntura geopolítica, las fronteras entre locales e invitados, migrantes y turistas se vuelven más borrosas y factor de nuevos fenómenos y tensiones sociales. Con el fin de aportar luz sobre estas dinámicas complejas, [Cecilia Vergnano](#), investigadora post-doctoral de la Universidad de Ámsterdam, contribuye al informe con una aproximación a la crisis de refugiados y de emigrantes que tratan de huir de los conflictos armados, de las condiciones de miseria del África Subsahariana y de parte de los países árabes, y cada vez más de los efectos de la emergencia climática. De este modo, el Mediterráneo se ha convertido en una de las fronteras más peligrosas del mundo. En su artículo, Vergnano presta especial atención a las islas de Lesbos y Lampedusa, donde turistas y refugiados se entrecruzan poniendo sobre la mesa debates éticos fundamentales. El caso de Lampedusa es, además, especialmente conocido por cuando en 2017 su alcaldesa, Giuseppina Nicolini, ganó el premio Félix Houphouët-Boigny de Fomento de la Paz de la UNESCO en reconocimiento de su labor humanitaria (Melotti, Ruspini y Marra, 2018).

La urgencia de una nueva agenda política del turismo en el Mediterráneo

La situación de inestabilidad e inseguridad descrita ha redistribuido los flujos turísticos hacia otros países europeos. En la literatura académica se ha destacado el efecto de sustitución entre destinos turísticos en contextos de violencia política o terrorismo (Perles-Ribes et al., 2016). Durante la última década, destinos turísticos como España, Portugal, Malta, Grecia y los emergentes Albania, Macedonia del Norte y Montenegro han absorbido parte de los flujos turísticos que tour operadores internacionales habían dirigido años atrás hacia la zona oriental y sur del Mediterráneo (Alfonso-Rodríguez y Santana-Gallego, 2018; Almeida y Jiménez, 2018; Archondo y Ruiz, 2016). En el caso español se ha llegado a atribuir que una parte considerable del crecimiento del 30% del turismo internacional entre los años 2010 y 2015 tendría que ver con la situación de inestabilidad e inseguridad de destinos competidores en el Mediterráneo Sur y

CLAVES PARA PENSAR EL TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

Oriental (Archondo y Ruiz, 2016). En especial se ha evidenciado cómo operadores turísticos internacionales sustituyeron sus flujos hacia Túnez y Egipto por las Islas Baleares y las Islas Canarias (Perles-Ribes *et al.*, 2016). Pero además de este efecto sustitución directo, tanto en España como en Grecia se ha podido asociar este incremento del flujo turístico con una disminución de costos. Así, España con la reforma laboral del año 2012, facilitó al empresariado hotelero una significativa rebaja de costes laborales gracias a los procesos de externalización (Cañada, 2016). Y en el caso de Grecia, el proceso de devaluación interna dictada por la troika hizo el país mucho más competitivo para los intereses del capital turístico (Bantekas *et al.*, 2015).

La restructuración de los flujos turísticos mediterráneos demuestra la fluidez en términos de reorganización espacial del capital turístico transnacional, así como también de sustitución de los destinos turísticos mediterráneos. Mientras algunos destinos turísticos registraban una crisis sin precedentes, otros batían récords históricos. Así mismo, a pesar de los impactos sufridos, hay autores que sostienen que los flujos turísticos, en realidad, no son tan vulnerables como parece, y que, a pesar de todo, encuentran nichos de mercado alternativos que permiten mantener cierta demanda de servicios (Perles-Ribes *et al.*, 2016). A su vez, casos como el de Turquía muestran la resiliencia de la industria turística para rehacerse de las sucesivas crisis de distinto orden que vienen afectándola desde los años 80 (Yarcan, 2007). De este modo, es previsible que las distintas áreas de la región mediterránea actúen como vasos comunicantes en direcciones cambiantes de un turismo internacional que ha convertido la región en el principal destino turístico del planeta. De hecho, los últimos datos disponibles sobre reservas en hoteles de Baleares de 2019 muestran una caída en las ventas de cerca de un 30% en relación a 2018, que los hoteleros atribuyen al que los touroperadores internacionales vuelven a desplazar parte de su mercado hacia Turquía, Túnez, Egipto y Marruecos, donde pueden lograr precios más baratos y mayores subvenciones de sus respectivos gobiernos (Plaza, 2019).

El turismo debe ser repensado a la luz de las dinámicas de desigualdad y exclusión que reproduce o contribuye a generar.

En este marco, el extraordinario crecimiento turístico global, que ha situado el Mediterráneo como un área estratégica en el desarrollo de este tipo de actividades, ha puesto a la región frente a una serie de contradicciones y desafíos que obligan a repensar las lógicas de su funcionamiento. Ineludiblemente, el turismo debe ser repensado a la luz de las dinámicas de desigualdad y exclusión que reproduce o contribuye a generar. Frente a estos nuevos retos, si bien los éxitos turísticos han sido medidos durante muchos años únicamente en términos de llegadas internacionales, inversiones y empleos, una renovada agenda de las movilidades turísticas en el Mediterráneo obliga a prestar atención en otros términos a este fenómeno. Implica un cambio de paradigma que revierta la manera en que puede medirse el éxito de la propia industria turística. La complejidad de las externalidades generadas, en particular asociadas a graves problemas climáticos y territoriales, obligan a un replanteamiento global de la organización de esta industria. El debate no puede ser abordado sin poner en primer plano una dimensión ética, basada en la garantía de los derechos humanos y la afirmación de principio de precaución frente a los riesgos y desórdenes provocados por un crecimiento turístico ilimitado. Debates actuales sobre la gentrificación, el

CLAVES PARA
PENSAR EL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Ernest Cañada
Claudio Milano

decrecimiento, la nueva cultura del territorio, la emergencia climática, las crisis humanitarias, las crecientes desigualdades de todo tipo, entre otros, se entrecruzan inevitablemente en la discusión sobre el futuro y la propia naturaleza del turismo y de cómo debe ser organizado y en función de qué intereses.

Este informe pretende contribuir a abordar algunos de estos debates desde la perspectiva de una región cada vez más especializada y dependiente del turismo. Han quedado fuera, sin duda, numerosos temas y perspectivas que esperamos incluir en nuevas aproximaciones a la economía política, la ecología política y la geopolítica del turismo en el Mediterráneo.



Lampedusa_Tommy Sparma. Bajo licencia CC.

DESARROLLO GEOGRÁFICO DESIGUAL Y TURISMO

Macià Blàzquez-Salom

Grupo de Investigación en Sostenibilidad y Territorio (GIST)

Universitat de les Illes Balears

Alba Sud

El capitalismo se basa en el desarrollo geográfico desigual, de igual manera que se fundamenta en la extracción de plusvalía del trabajo. Se trata, según Karl Marx (1867, capítulo 27, párrafo 15), de una de las leyes generales del capitalismo: estimular la emergencia simultánea de concentraciones de riqueza, para los capitalistas, y de pobreza y opresión, para los trabajadores.

La expansión geográfica del capitalismo saca provecho de la incorporación de nuevos territorios, a la búsqueda de mayores tasas de beneficio, para conseguir un menor periodo de retorno de la inversión; especialmente si se trata de espacios desfavorecidos, en los que los insumos sean más baratos y la negociación entre las partes pueda serle más favorable al capital. La acumulación por desposesión se convierte en una condición necesaria para la supervivencia del capitalismo, igual que lo es el imperativo del crecimiento. León Trotsky (1931) lo planteó en términos de desarrollo desigual y combinado, dando a entender que no son posibles el uno sin el otro. La dinámica interna del capitalismo saca provecho así del mantenimiento de las fronteras. La barrera física del Mediterráneo marca un diferencial de renta, en PIB per cápita, mayor que la frontera que separa los Estados Unidos de América y México: mientras que entre España y Marruecos (véase la tabla) es 9 veces inferior para Marruecos; México lo tiene 6,6 veces inferior al de los Estados Unidos de América.

Tabla de comparativa de variables demográficas y socioeconómicas a un lado y otro de dos fronteras de desigualdad Norte-Sur: EUA - México y España - Marruecos.

País	Población en miles de personas	PIB en millones de \$ USA	PIB per cápita en \$ USA	Diferencia Norte-Sur en PIB per cápita
EEUU	329.559	21.344,667 \$	64.767,442 \$	
España	46.656	1.429,140 \$	30.631,329 \$	
México	125.929	1.241,450 \$	9.858,302 \$	6,57
Marruecos	35.587	131,350 \$	3.409,948 \$	8,98

Fuente: [Fondo Monetario Internacional](#), estimadas para 2019 (consultado el 25/04/2019).

DESARROLLO
GEOGRÁFICO
DESIGUAL Y
TURISMO

M. Blázquez-Salom

Al igual que las crisis son consustanciales al capitalismo, creando ciclos temporales de expansión y recesión, también los ciclos espaciales de desarrollo en un polo y de subdesarrollo en el otro le son inherentes (Smith, 1984). En relación con el turismo, la producción social del espacio mediante el desarrollo de entorno construido, la urbanización y edificación, fija capitales por un largo periodo de tiempo, dando salida a su sobreacumulación, característica de las crisis. En términos espaciales, la desigualdad se ha asociado con teorías de intercambio desigual y formas de dominación centro-periferia.

La expansión del modo producción capitalista ha impulsado la globalización, caracterizada por la transformación en la organización espacial de las redes sociales y de los intercambios a escala mundial. El desarrollo del transporte y de las comunicaciones reducen la fricción del espacio, haciendo disminuir las distancias relativas. Así, la globalización implica una compresión del mundo, en la que decisiones y hechos locales adquieren impacto global, y viceversa, al intensificarse la movilidad y la interconexión entre personas, capitales y cosas. Metafóricamente, esta reducción del tiempo aniquila el espacio (Harvey, 1982). La aceleración de los intercambios a nivel mundial coincide con su concentración espacial y la aceleración de la movilidad del capital refuerza su primacía; por ejemplo, relocalizándose a la búsqueda de maximizar sus tasas de ganancia.

Uno de los mejores ejemplos de desigualdad lo encontramos en la división internacional del trabajo, mediante la cual el capital saca provecho del desarrollo geográfico desigual para rebajar sus costes salariales. Igual sucede también con los productos alimentarios, la energía y las materias primas, que junto al trabajo constituyen las “cuatro naturalezas baratas” que alimentan la acumulación de capital, mediante la expansión de la frontera del negocio con la mercantilización de nuevos espacios (Moore, 2015).

Capital turístico

El turismo contribuye igual que otras actividades, como puede ser la industria manufacturera, a este proceso. Así sucede que el capital turístico se fija construyendo nuevos destinos en los que los costes de producción sean menguantes, al tiempo que su repatriación de beneficios pueda ser creciente. Por ejemplo, el capital turístico elegirá emplazar sus “factorías” en nuevas periferias de placer que le proporcionen ventajas comparativas de localización: mano de obra barata y disciplinada que no precisa una gran cualificación, baja fiscalidad (por ejemplo en zonas francas de exportación), suelo barato, y un estado dispuesto a financiar infraestructuras de transporte (aeropuertos, autopistas, puertos, etc.), abastecimiento energético e hídrico, dotaciones sanitarias, fuerzas de seguridad policial o militar, y dispuesto también a flexibilizar la legislación laboral y ambiental para hacerla menos exigente (Turner y Ash, 1991).

El capital preciso para todos esos desarrollos tiende a concentrarse en manos de corporaciones oligopólicas (operadores turísticos, cadenas hoteleras y aerolíneas),

DESARROLLO
GEOGRÁFICO
DESIGUAL Y
TURISMO

M. Blázquez-Salom

con gran poder de negociación frente a los estados supuestamente soberanos. Dichas corporaciones se aprovechan de sus fuertes vínculos de reciprocidad con los mercados internacionales de las finanzas, la inversión inmobiliaria, la construcción de megaproyectos de infraestructura, las telecomunicaciones o los recursos energéticos.

Turismo en el Mediterráneo como ejemplo de desarrollo geográfico desigual

El turismo como “pasaporte al desarrollo” demuestra graves inconsistencias.

La frontera mediterránea nos puede proporcionar de nuevo buenos ejemplos de desarrollo turístico utilizando el diferencial entre sus riberas norte y sur en provecho del capital. El Mediterráneo ha atraído el turismo por ser la cuna de las culturas grecolatinas y más tarde por ofrecer mayores rentabilidades con países menos ricos que los centrales de la economía-mundo. Así, acorde a la denominación de PIGS utilizada durante la crisis que se inicia en 2008, todos los países periféricos de la Unión Europea son mediterráneos: Portugal, Italia, Grecia y España, que son presa de la devaluación de sus “cuatro naturalezas baratas”, para incrementar la rentabilidad del capital. En la ribera sur del Mediterráneo, la situación es aún peor. Mientras los flujos turísticos son N-S, multitudes de migrantes lo pretenden cruzar a diario, desde África y en dirección a Europa. Y el turismo como “pasaporte al desarrollo” demuestra graves inconsistencias. La estación balnearia de Saïdia, situada en el extremo nororiental de Marruecos, nos sirve de ejemplo. Tenía que acoger 30.000 plazas, repartidas casi mitad y mitad entre hoteleras y residenciales, con un puerto deportivo de 1.300 amarres, un campo de golf y un nuevo aeropuerto internacional en Oujda. Las cadenas hoteleras baleares Melià, Iberostar y Globalia (con sus marcas Oasis y Be Live) –y antes también Barceló– gestionan los complejos hoteleros que tienen entorno a un millar de plazas cada uno, contruidos a unas decenas de metros de la playa. Martinsa-Fadesa inició la promoción urbanística y su quiebra en 2008 arrastró a los bancos que la financiaban: Caja Madrid, Caixa Galicia y la Caja de Baleares, Sa Nostra, cuyas ruinas fueron asumidas por el estado español. El estado marroquí, que ya cedió buena parte del suelo y aplicó desgravaciones fiscales a las inversiones extranjeras, como si se tratara de una zona franca, asumió también la quiebra de la promotora inmobiliaria.

La globalización turística puede estudiarse mediante el análisis de indicadores de movilidad transnacional del capital, como la Inversión Extranjera Directa (IED). Estos flujos de capital aseguran su rentabilidad mediante la inversión en grandes corporaciones multinacionales, que luego promueven el desarrollo inmobiliario, su compra-venta y gestión turística en países periféricos, repatriando la mayor parte de sus beneficios. Así, el patrón de la globalización turística no difiere en lo básico de la que caracteriza a la industria textil, las plantaciones o la minería para la exportación.

El dominio corporativo español del mercado hotelero se ve fortalecido por sus ventajas competitivas, principalmente: su gran tamaño que les permite negociar el trato que les pueden ofrecer los estados en los que quieran invertir (en términos de ahorro fiscal,

DESARROLLO
GEOGRÁFICO
DESIGUAL Y
TURISMO

M. Blázquez-Salom

dotación pública de suelo e infraestructuras, regulación laboral o ambiental favorable, etc.); sus procesos de integración por ejemplo con la vinculación de su oferta de servicios turísticos (intermediación, desplazamiento, alojamiento, etc.), en un entorno construido en el que toman parte de su promoción inmobiliaria; su gran capacidad de creación de puestos de trabajo y de realizar operaciones comerciales intraempresa; el poder comercial global de su imagen de marca, para repatriar beneficios (*leakage*), sacar provecho del amparo legal en paraísos fiscales para reducir el pago de impuestos, atraer inversiones (mediante la venta de acciones, las franquicias, los acuerdos temporales de empresas, etc.) o beneficiándose de las ayudas oficiales al desarrollo (Artigues-Bonet y Blázquez-Salom, en prensa). El fortalecimiento de las corporaciones turísticas españolas atrae la inversión creciente en hotelería, entre otras fuentes, procedente de fondos de inversión y SOCIMIS, destinándose mayoritariamente (el 71% de los 4.810 millones de euros ingresados en 2018 por las corporaciones turísticas españolas) en hoteles existentes, inmuebles y suelos para desarrollar nuevos proyectos hoteleros fuera de España (Ortega et al., 2019).

La globalización turística puede ser inclusiva para los componentes de las clases sociales dominantes y al mismo tiempo excluyente en función de la procedencia, la raza o el poder adquisitivo.

La globalización turística se demuestra así desigual y asimétrica, en función de la apropiación de recursos y territorios, rentas, conexiones, saberes o poder. Puede ser inclusiva para los componentes de las clases sociales dominantes y al mismo tiempo excluyente en función de la procedencia, la raza o el poder adquisitivo. El propio turismo internacional es una actividad que no está al alcance por igual de todo el mundo. La división internacional del trabajo diferencia los espacios emisores de los receptores de turistas, las compañías multinacionales mantienen

sus sedes en los lugares centrales de la economía mundial, mientras que sus procesos productivos –como es la prestación de servicios turísticos– se realiza en lugares periféricos y esta polarización alimenta tensiones geopolíticas, e incluso guerras y otras expresiones de tensión y de violencia. Más que promover el desarrollo, el turismo se fundamenta en su desigual distribución geográfica. Tanto es así que incluso se comercializa la experiencia de pobreza como un producto turístico –voyeur– más (Büscher y Fletcher, 2017).

TRANSPORTE AÉREO, AEROPUERTOS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EN EL MEDITERRÁNEO

David Ramos Pérez

Universidad de Salamanca

El transporte ha desempeñado un papel clave en la globalización del turismo, facilitando su difusión espacial a escala mundial. En ese sentido, la cuenca Mediterránea, una de las regiones pioneras del turismo de masas que emerge después de la Segunda Guerra Mundial, constituye un ámbito privilegiado para el análisis del binomio turismo-transporte. El capítulo se centra en el transporte aéreo y en los cruceros marítimos, así como en sus infraestructuras de apoyo básicas, puertos y aeropuertos. Partiendo de estadísticas básicas y de numerosos ejemplos se pretende ofrecer una aproximación a algunas tendencias recientes de ambos modos en una región turística madura inserta en un contexto de creciente competencia con otros destinos.

Transporte aéreo y aeropuertos

El 40% de los 404 aeropuertos abiertos al tráfico civil en los países ribereños del Mediterráneo se encuentra a menos de cien kilómetros de la costa. Si además consideramos los aeropuertos ubicados en las inmediaciones del Mar Negro, el Mar Rojo y el Atlántico próximo, más de la mitad de los aeropuertos de esos países presentan una localización próxima al litoral. Aunque la distribución espacial de la población de los países mediterráneos explica en parte ese patrón, el desarrollo experimentado por el turismo desde mediados de los años 1950 es otro de los factores a considerar. De hecho, no es exagerado afirmar que el transporte aéreo ha desempeñado un papel fundamental en el crecimiento del turismo observado en la cuenca Mediterránea, considerada por la OMT como la primera región del Mundo en cuanto a llegadas de turistas internacionales.

La aprobación en 1956 “Acuerdo Multilateral sobre los derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares en Europa” (Weld, 1956), impulsado por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), fue clave para que el transporte aéreo pudiese canalizar una parte de la movilidad turística a la que comenzaron a acceder amplias

TRANSPORTE
AÉREO,
AEROPUERTOS E
INFRAESTRUCTU-
RAS PORTUARIAS
EN EL
MEDITERRANEO

David Ramos

La capacidad de los hoteles fue aumentando en función de las nuevas necesidades de los turoperadores, derivadas de la aparición de modelos de avión con un mayor número de asientos.

capas sociales de los países más desarrollados de Europa Occidental. El impacto de esta medida fue tal que, en 1971, las compañías no regulares o chárter, que estaban obligadas a vender de forma conjunta el billete de avión dentro de un paquete turístico que al menos incluyese alojamiento, ya canalizaban el 38,4% del tráfico internacional existente entre los países miembros de la CEAC (ICAO, 1973).

En una época en la que los vuelos regulares eran un servicio caro, cuyo acceso estaba restringido a una minoría de la población, y las tarifas y rutas estaban determinadas por acuerdos bilaterales que respondían a las necesidades de las *compañías de bandera*, de propiedad pública en su mayoría, los vuelos no regulares o chárter fletados por turoperadores abrieron las puertas al abaratamiento de los viajes en avión. En ese contexto, un país como España, firmante del Acuerdo de 1956, cuya relativa lejanía a los principales mercados emisores europeos lo había colocado en una situación de clara desventaja respecto a otros destinos como Italia, basó a partir de entonces su desarrollo turístico en la mejora de la accesibilidad aérea, para lo cual el impulso dado a la construcción de nuevos aeropuertos próximos a los destinos del litoral fue clave. Lo mismo ocurrió en Túnez, cuya estrategia de impulso del turismo se fundamentó en facilitar la llegada de europeos por vía aérea a través de las operaciones de las

compañías chárter nacionales y extranjeras. Tal y como ha señalado Miossec (1996), “en Túnez, cada turista necesitaba de una cama y cada cama necesitaba de un asiento de avión”, de tal manera que la propia red aeroportuaria del país fue diseñada para que ninguna zona turística estuviera situada a más de una hora de viaje por carretera (Chapoutot, 2011). Lo mismo ocurrió con la capacidad de los hoteles, que fue aumentando en función de las nuevas necesidades de los turoperadores, derivadas de la aparición de modelos de avión con un mayor número de asientos

que incrementaban las economías de escala. Esta dinámica, lejos de ser exclusiva de Túnez, afectó a todos los países turísticos del Mediterráneo que optaron por un desarrollo turístico basado en los vuelos chárter (Gay, 2006), de ahí la trascendencia que el avión alcanzó en la construcción del espacio turístico.

Esa primera liberalización del transporte aéreo fue espacialmente selectiva, pues afectó fundamentalmente a aeropuertos situados en regiones turísticas ribereñas del Mediterráneo. La segunda oleada liberalizadora fue iniciada por la Unión Europea en 1992 y su ámbito de aplicación se circunscribía inicialmente al conjunto del territorio comunitario. Sin embargo, ha terminado difundiéndose por los países Mediterráneos no integrados en la UE, pues una de las estrategias de la Política Europea de Vecindad ha sido promover la liberalización del transporte aéreo más allá de las fronteras comunitarias. Así, la *European Common Aviation Area* (ECAA) permitió incorporar en 2006 al mercado único de transporte aéreo comunitario a Bosnia-Herzegovina, Serbia, Montenegro, Kosovo, Macedonia y Albania. Paralelamente, los *Euro-Mediterranean Aviation Agreements* (EMAA) han extendido ese mercado único a Marruecos (2006), Jordania (2012) e Israel (2013), estando pendiente de ratificación el acuerdo con Túnez (2017), mientras continúan las negociaciones con Argelia y Turquía, si bien este último país ya llegó en 2010 a un acuerdo de liberalización parcial con la UE. En suma, la

TRANSPORTE
AÉREO,
AEROPUERTOS E
INFRAESTRUCTU-
RAS PORTUARIAS
EN EL
MEDITERRANEO

David Ramos

práctica totalidad de la cuenca Mediterránea constituye en la actualidad un mercado único de transporte aéreo en el que ya no es necesario recurrir a las operaciones chárter ni al paquete turístico para asegurar la conectividad aérea de determinados destinos.

Uno de los principales efectos de esta liberalización ha sido el crecimiento de la demanda, motivado en parte por el abaratamiento de las tarifas en los vuelos regulares. Esta dinámica, ya observada en el conjunto de la Unión Europea, se ha confirmado a medida que la liberalización se ha extendido a países terceros ribereños del Mediterráneo, en los que la irrupción de las compañías de bajo coste también ha sido una de las consecuencias más palpables de dicho proceso. De hecho, entre 1985 y 2012, el modo aéreo ha incrementado notablemente su participación en las llegadas de turistas internacionales a los países de la cuenca mediterránea, pasando del 21% en la primera fecha (TEC/Plan Bleu, 2010) al 55% en la segunda.

Marruecos, Jordania (Casey, 2018) e Israel (Casey, 2017) son claros ejemplo de este impulso de la demanda asociado a la liberalización, incluyendo la entrada en escena de las compañías *low cost*. Sin embargo, ese crecimiento del tráfico aéreo puede tener efectos más limitados en lo que respecta la llegada de turistas procedentes de la UE. La investigación de Dobruszkes y Mondou (2013) muestra como en el caso de Marruecos la amplia comunidad marroquí que vive en Europa sería igual de relevante que los turistas europeos a la hora de explicar el crecimiento de la demanda aérea observado. Los marroquíes habrían aprovechado la reducción de tarifas y el incremento de las rutas y frecuencias, tanto para hacer un mayor uso del avión frente a otros modos en los desplazamientos a su país de origen, como para viajar de forma más frecuente al mismo. Más allá de la motivación última de los viajes en avión inducidos por la liberalización, este crecimiento de la demanda ha traído como consecuencia nuevas expectativas sobre el aumento de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, consolidando la dinámica de retroalimentación de ambos procesos en un bucle que no parece tener fin. Por ejemplo, en Grecia, la empresa alemana Fraport, concesionaria por un periodo de cuarenta años de catorce aeropuertos regionales, doce de ellos ubicados en islas turísticas, ha anunciado la ampliación de la capacidad de todas las terminales que explota (Fraport Greece, 2017). Así pretende acomodar el crecimiento del tráfico esperado en los próximos años, que en los dos últimos ejercicios se ha situado en el entorno del 9%.

Esta dinámica de crecimiento explosivo también alimenta los proyectos de nuevos aeropuertos, aunque dada la elevada dotación que presenta la cuenca, las posibilidades de materialización efectiva de los mismos son limitadas. Los que tienen mayores posibilidades de concreción son aquellos que responden una estrategia de apertura al turismo internacional de los últimos tramos de costa mediterránea, como el nuevo aeropuerto de Vlora en Albania (Prifti y Zenelaj, 2013). Sin embargo, recientemente en algunos destinos consolidados también se han abierto al tráfico civil nuevos aeropuertos, como el Internacional de la Región Murcia y el Internacional Ramon en las proximidades del Mar Rojo en Israel, inaugurados en enero de 2019. Los

TRANSPORTE
AÉREO,
AEROPUERTOS E
INFRAESTRUCTU-
RAS PORTUARIAS
EN EL
MEDITERRANEO

David Ramos

La extensión de la liberalización al conjunto de la cuenca Mediterránea ha ido acompañada de una creciente relevancia de los incentivos económicos otorgados por los destinos turísticos y los aeropuertos a las compañías aéreas.

espacios turísticos a los que ambos prestan servicio ya eran accesibles por vía aérea a través de bases militares abiertas al tráfico civil, lo que ha propiciado un debate social y político sobre la necesidad de estas infraestructuras³. Discusiones similares también se observan en Túnez, donde la propuesta de un nuevo aeropuerto en Bizerte (L'Economiste Maghrébin, 2017) resulta sorprendente dada la notable capacidad disponible en aeropuertos cercanos como Enfidha (Weigert, 2012),

Por otro lado, la extensión de la liberalización al conjunto de la cuenca Mediterránea ha ido acompañada de una creciente relevancia de los incentivos económicos otorgados por los destinos turísticos y los aeropuertos a las compañías aéreas, especialmente las de bajo coste. Este fenómeno ya se había observado en el ámbito comunitario, aunque circunscrito en gran medida a aeropuertos medianos y pequeños que

intentaban mejorar su conectividad cubriendo parte de los riesgos económicos que implica para una aerolínea la apertura de una nueva ruta. Los aeropuertos de destinos turísticos de costa habían permanecido en gran medida al margen de estos incentivos, como puede comprobarse en el caso de España (Ramos-Pérez, 2016). Sin embargo, durante la última década, en un contexto de intensificación de la competencia entre destinos, han comenzado a hacer uso de ellos siguiendo el ejemplo pionero de Faro, en el Algarve portugués (Brito, 2016). El objetivo fundamental es atraer compañías de bajo coste que puedan ofrecer una alternativa económica a aquellos turistas que quieren prescindir del paquete turístico y optar por el

viaje individual. Los distintos programas existentes, ya sean reducciones en las tarifas aeroportuarias por la apertura de nuevas conexiones o programas de desarrollo de rutas impulsados por parte de las autoridades turística, configuran un nuevo ámbito de competencia entre destinos, hábilmente utilizado por las aerolíneas para exigir montos crecientes de incentivos. En la práctica se observan diferentes materializaciones, desde el caso de Canarias, donde se combinan ambas fórmulas, amparadas por AENA, el gestor aeroportuario y la Consejería de Turismo del Gobierno regional (Ramos-Pérez, 2018); hasta el de Israel, donde el Ministerio de Turismo ofrece a las aerolíneas 60 euros por cada pasajero llegado en un vuelo directo a los aeropuertos próximos al Mar Rojo (Israel Ministry of Tourism, 2018).

Finalmente, teniendo en cuenta la notable dependencia del transporte aéreo que presenta el turismo en la cuenca mediterránea, el cumplimiento del Acuerdo de París para la reducción de los gases de efecto invernadero requeriría, como mínimo, que una parte significativa de esa demanda fuese derivada hacia otros modos más sostenibles, como el ferrocarril. El problema afecta en mayor medida a los países de la ribera Norte del Mediterráneo, al concentrar el 80% de los turistas que llegan en avión al conjunto de la región, lo que, según las estimaciones disponibles, les haría responsables del

3 eldiariomurcia (2019, 16 de enero). [Exigen que el Gobierno Regional publique los costes del aeropuerto de Corvera](#). eldiario.es; Davidovich-Weisberg, G. (2018, 18 de julio). [Eilat's New Airport: Future White Elephant?](#) Haaretz.

TRANSPORTE
AÉREO,
AEROPUERTOS E
INFRAESTRUCTU-
RAS PORTUARIAS
EN EL
MEDITERRANEO

David Ramos

75% de las emisiones de gases (TEC/Plan Bleu, 2010). Teniendo en cuenta que la mayoría de los turistas que recibe la cuenca Mediterránea por vía aérea provienen de países europeos, las posibilidades de sustitución modal son notablemente mayores en la orilla Norte, dada la continuidad territorial existente, las mayores facilidades de acceso ferroviario y la menor distancia media que implican los desplazamientos origen-destino: 2.080 km frente a los 2.500 de la costa meridional (*ibidem*). Evidentemente, ello implicaría recuperar antiguas prácticas turísticas, como los trenes chárter, que el turoperador sueco Fritidsresor, integrado en TUI, volvió a experimentar comercialmente durante un corto periodo (Dickinson y Lumsdon, 2010), ofreciendo entre 2007 y 2012 paquetes turísticos que implicaban un viaje de más de veinte horas entre Malmö y el Norte de Italia. En la orilla Sur, estas posibilidades de sustitución modal son más complejas, pero la posibilidad de combinar viajes de ferrocarril y barco, dada la amplia oferta regular de ferris de pasajeros existente en el Mediterráneo (Harbours Review, 2016), o la sustitución de los actuales aviones a reacción por turbohélices ampliamente utilizados en la aviación regional, cuyo consumo de combustible por pasajero llega a ser 1,7 veces inferior (TEC/Plan Bleu, 2010), son opciones factibles de implementar, que únicamente dependen de cambios efectivos en las estructuras institucionales de la sociedad (Dickinson y Lumsdon, 2010).

Cruceros y turismo náutico en el Mediterráneo

Hace más de dos décadas que distintos estudios vienen alertando sobre la elevada contaminación que afecta al Mar Mediterráneo (EEA, 1999). El turismo se encuentra entre los factores habitualmente identificados por su notable contribución a la pérdida de calidad ambiental del mismo, tal y como la Agencia Europea del Medio Ambiente ha vuelto a recalcar recientemente (EEA, 2014). Sin embargo, la actividad desarrollada por los cruceros y las embarcaciones de recreo, cuyo crecimiento ha sido constante desde inicios del presente siglo, ha recibido poca atención hasta fechas recientes. Y ello a pesar de que existen indicios preocupantes sobre la intensidad de sus impactos, especialmente en lo que respecta a la generación de residuos y las emisiones contaminantes en los puertos (Carić y Mackelworth, 2014), sin olvidar los derivados de la ampliación de las infraestructuras portuarias para acomodar el creciente tráfico.

Aunque los 391 barcos de crucero registrados en 2017 constituyen únicamente el 0,7% de la flota mercante mundial⁴, generaron un tráfico próximo a los 27 millones de pasajeros (CLIA, 2018), confirmando la tendencia de crecimiento continuo observada desde el año 1990, cuando se registraron menos de 5 millones de cruceristas (MedCruise, 2018). Su difusión espacial más allá del Caribe explica en parte esta evolución, pues, aunque continúa siendo el mercado dominante, concentrando en 2017 más del 35% de la oferta expresada en camas-día, la cuota de la cuenca Mediterránea, incluyendo los archipiélagos ibéricos atlánticos y el Mar Negro, se aproximaba ese mismo año al 16% (CLIA, 2018).

4 Se considera únicamente la flota mercante con un arqueado bruto superior a las 300 toneladas (ISL, 2017).

TRANSPORTE
AÉREO,
AEROPUERTOS E
INFRAESTRUCTU-
RAS PORTUARIAS
EN EL
MEDITERRÁNEO

David Ramos

Los cruceristas embarcados en 2017 en alguno de los 33 puertos base del Mediterráneo integrados en la organización *MedCruise*⁵ superaron los 3,7 millones, lo que teniendo en cuenta los diferentes tránsitos que tienen lugar durante el recorrido, así como el desembarque final, dio lugar a cerca de 26 millones de visitas⁶ registradas en los más de 100 puertos que conforman dicha asociación. Estas cifras se sitúan por debajo del máximo histórico de 4 millones de cruceristas alcanzados en 2011 y de los 27,8 millones de visitas contabilizadas en 2013 (MedCruise, 2018). El análisis de la serie estadística disponible desde el año 2000 permite identificar a partir del año 2011 un claro estancamiento de la demanda que contrasta con la tendencia expansiva a escala mundial. El aumento del número de turistas europeos que se decanta por otras regiones más lejanas para sus viajes en crucero y los efectos de la crisis económica y financiera en un potente mercado emisor como el español, que redujo su tamaño en 224.000 cruceristas entre 2011 y 2016, son algunas de las causas que explican esta situación (CLIA, 2014 y 2016).

El Mediterráneo Occidental, incluidos los archipiélagos ibéricos y la fachada atlántica portuguesa, concentraba en 2017 el 76% de las visitas de cruceristas, seguido a notable distancia del Mar Adriático (17,2%) y del Mediterráneo Oriental (6,7%). En el Mar Negro, el tráfico de cruceros se ha reducido de forma continua desde el año 2013, pasando de una cuota de mercado del 7% a apenas el 0,02% en 2017 como consecuencia de la tensión política y militar generada por el conflicto entre Rusia y Ucrania. Dada su menor superficie, el Mar Adriático es el que presenta en términos relativos una mayor densidad de la actividad crucerística (Marušić et al., 2012). Su imagen turística consolidada, su rica diversidad de recursos naturales y culturales (Carić y Mackelworth, 2014), la presencia de dos puertos base muy potentes, como Venecia y Dubrovnik, así como la proximidad entre la costa Dálmata, el Sur de Italia y el Norte de Grecia, incluyendo la isla de Corfú, incrementan el interés de las compañías de cruceros por esta zona, puesto que las cortas distancias que separan esta multitud de recursos abaratan la programación de sus itinerarios (Stefanidaki y Lekakou, 2012).

En lo que respecta a la estacionalidad, destaca la elevada concentración de los cruceros entre los meses de mayo y octubre. El 73% de las visitas de cruceristas a los puertos de la cuenca tuvieron lugar durante esos seis meses, coincidiendo con la época alta del turismo que se dirige masivamente hacia las playas del Mediterráneo.

5 La Association of Mediterranean and Adjoining Seas Cruise Ports (MedCruise) fue creada en Roma en 1996 con el objetivo de promover la industria de cruceros en el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Rojo y Atlántico Próximo (Portugal continental, los archipiélagos ibéricos y Marruecos). Los más de 100 puertos que la integran representan a veintiún países ribereños de esos mares. Aunque sus cifras subestiman ligeramente el volumen de cruceristas y visitas, pues algunos puertos italianos, españoles griegos, turcos y marroquíes no forman parte de la asociación, es la fuente que ofrece una información estadística más fiable para el conjunto de la cuenca Mediterránea y su entorno próximo, incluyendo la mayoría de los puertos norteafricanos y de Oriente Medio.

6 Esta distinción entre cruceristas y visitas es fundamental en términos estadísticos, porque al computar embarques, desembarques y tránsitos en los puertos de la cuenca Mediterránea, los pasajeros que viajan en los cruceros son contados varias veces, siendo muy superior el número de visitas al de cruceristas. Es evidente que, para cada puerto, un crucerista embarcado, desembarcado o en tránsito cuenta como un pasajero que ha utilizado sus instalaciones, lo cual es igualmente relevante a la hora de evaluar sus impactos, pero esta cifra puede llevar a sobrestimar el número de personas que realmente embarcan en un crucero a lo largo de un año.

TRANSPORTE
AÉREO,
AEROPUERTOS E
INFRAESTRUCTU-
RAS PORTUARIAS
EN EL
MEDITERRANEO

David Ramos

Ello propicia una mayor presión sobre algunos destinos en los que los indicios de saturación turística son más que evidentes.

Como hemos apuntado, de los más de 100 puertos que reciben cruceros en la cuenca Mediterránea, únicamente 33 son puertos base. Dado que los puertos base son los únicos por los que embarcan y desembarcan los cruceristas, esta distinción es sumamente relevante. Aunque los conflictos derivados de la congestión del espacio urbano que se experimenta en estos puertos base están cada vez más presentes (Vianello, 2016) y los impactos ambientales que genera su presencia son cada vez más conocidos (Giulietti *et al.*, 2018), no conviene olvidar que en estos puertos base el gasto de los cruceristas es mayor que en los puertos de escala y su posible repercusión sobre la economía local también es superior. Por el contrario, en los puertos de escala, que son aquellos que concentran el grueso de las visitas, el gasto turístico es más reducido y la mayor parte de las visitas fuera de la embarcación están organizadas por las compañías de cruceros, a la que revierte la mayor parte de dicho gasto (Bourse, 2012).

El gasto efectuado por los cruceristas difícilmente compensará las costosas inversiones que requiere convertirse en un puerto de cruceros.

Si en el caso de los puertos base existen dudas sobre la posibilidad de que el gasto efectuado por los cruceristas llegue a compensar las notables inversiones que en ocasiones requiere convertirse en un centro de operaciones, en los puertos de

escala el retorno económico de la inversión es aún más difícil de alcanzar, como ya han puesto de manifiesto para el Caribe algunos estudios (Chase y McKee, 2003). La tendencia a la utilización de barcos de mayor capacidad que se observa en el sector no hace sino incrementar las dudas al respecto, pues termina obligando a los destinos a costosas intervenciones en los puertos, relacionadas con dragado, la extensión de los muelles o la ampliación de las estaciones marítimas, si quieren mantener las escalas de los cruceros. Además, en los destinos con puertos base, existe una notable preocupación respecto a la conectividad aérea de los aeropuertos que facilitan la llegada de los cruceristas, lo que propicia la existencia de incentivos económicos destinados a las aerolíneas para facilitar la captación de nuevas rutas que mantengan su atractivo frente a otros puertos competidores.

En lo que respecta al turismo náutico, existen pocos estudios que aborden detalladamente la realidad del sector, si bien la Unión Europea ha mostrado un cierto interés al respecto asociado a las oportunidades que su auge ofrece para la industria europea (ECSIP, 2015), muy afectada por la deslocalización de buena parte de su actividad naval. Aunque Estados Unidos concentraba en 2017 el 48% de la flota mundial de embarcaciones de recreo, compuesta por 33 millones de barcos, su cuota de mercado tiende a reducirse frente al auge que se observa en otras regiones, como la cuenca Mediterránea. Los países europeos ribereños y Turquía ya albergaban ese mismo año más del 5% de la flota mundial.

En lo que sí destaca la Unión Europea es el número de infraestructuras especialmente diseñadas para acoger esas embarcaciones, ya sean marinas o puertos deportivos.

TRANSPORTE
AÉREO,
AEROPUERTOS E
INFRAESTRUCTU-
RAS PORTUARIAS
EN EL
MEDITERRANEO

David Ramos

En 2017 existían un mínimo de 10.000 instalaciones de ese tipo, el 40% de las identificadas a escala mundial. La mayoría de las mismas no se encuentran en el Mediterráneo, sino el Báltico y en el Mar del Norte (ICOMIA, 2017), lo que es lógico si consideramos que Suecia, Finlandia, Noruega y los Países Bajos presentan los valores más elevados de embarcaciones de recreo per cápita en la Unión Europea. En el sur de Europa se contabilizaban cerca de 1.500 marinas y puertos deportivos en 2017, mientras en la costa del Norte de África y Oriente Medio, un inventario del año 2010 señalaba la presencia de 97 marinas (Cappato, 2011).

Aunque estos números puedan parecer reducidos dada la amplia extensión del litoral mediterráneo, conviene señalar la notable concentración de estas instalaciones en el Mediterráneo Occidental, y de forma particular en el Golfo de León, donde llegan a superarse los 120 amarres por kilómetro de costa (Giulietti *et al.*, 2018). Además, aunque la presión en el Adriático y el Mediterráneo Oriental es en la actualidad menor, el número de marinas ha crecido de forma acelerada durante la última década, como demuestra el caso de Croacia (*ibidem*).

Por otro lado, aunque la reducida dimensión de estas infraestructuras pudiese hacer pensar en impactos ambientales de menor envergadura que aquellos de los puertos comerciales, ya se ha demostrado su capacidad para modificar la dinámica litoral generando notables cambios en la morfología costera. Si a ello añadimos que el mantenimiento de las embarcaciones de recreo, especialmente el segmento de los grandes yates en rápido crecimiento (Cappato, 2011), puede tener graves impactos en la calidad del agua y de los ecosistemas por el tipo de productos utilizados (Giulietti *et al.*, 2018), parece evidente que su difusión añadirá nuevas presiones a una cuenca especialmente afectada por todo tipo de tráfico marítimos.



Matthew-Smith-RduE7aSO2SA-Unsplash

EL TURISMO RESIDENCIAL Y SU EXPANSIÓN EN EL MEDITERRÁNEO

Antonio Aledo

Universidad de Alicante

Para entender la expansión del turismo residencial por el Mediterráneo y comprender mejor sus efectos es necesario fijar una definición que delimite el fenómeno. Es tarea resulta siempre compleja dada su naturaleza híbrida, en tanto que lo que conocemos como turismo residencial es resultado de la fusión de procesos migratorios, urbanísticos y turísticos. Podemos establecer tres tipos de definiciones: de corto y de medio alcance, y una tercera que emplea una escala conceptual superior. La definición de rango corto entendería el turismo residencial como un sector productivo orientado a la compra de tierra, su transformación en suelo urbano, y la posterior construcción y venta de viviendas. La definición de rango medio incluiría la estructuración no solo del producto residencial sino también la producción del espacio turístico-residencial, asociando los servicios e infraestructuras necesarias. Por último, la definición de rango alto, entiende que el turismo residencial es el sector que satisface las necesidades de ocio residencial de las sociedades avanzadas post-industriales. Partiendo de la premisa que el turismo es un hecho social total, es posible afirmar que el turismo residencial genera procesos de transformación en todos los órdenes de la vida desde el plano ambiental al cultural. Estas tres definiciones serán empleadas porque enfatizan aspectos relevantes del fenómeno colonizador del turismo residencial.

A partir de la década de los ochenta del siglo pasado, en el Mediterráneo el sector turístico residencial ha experimentado una rápida expansión, iniciándose en su sector occidental hasta alcanzar las costas de Turquía (Balkır y Kırkulak, 2009). Solo la inestabilidad política de los países del Mediterráneo Sur ha frenado su expansión por estos territorios. Sin duda, en España y Portugal (Oliveira y Costa, 2012), ha superado en número de alojamientos al sector hotelero.

Con el objetivo general de analizar la expansión del turismo residencial por el Mediterráneo, se han seleccionado una serie de áreas de investigación para indagar sobre sus causas, sus consecuencias, así como comprender la relación que existe entre los cambios sociales experimentados por las sociedades postmodernas y este fenómeno geo-turístico. Las Ciencias Sociales se esfuerzan en destacar que las diversas fórmulas turísticas no son solo expresiones de ocio de un determinado estadio social, sino que el turismo –y aún más el turismo residencial por su capacidad

EL TURISMO
RESIDENCIAL Y SU
EXPANSIÓN EN EL
MEDITERRÁNEO

Antonio Aledo

de inmanencia y producción de territorio— tiene capacidad de agencia; en otras palabras, el turismo residencial moldea las comunidades sobre las que se asienta impulsando y favoreciendo determinados procesos sociales y dificultando o impidiendo otros. Estas áreas de análisis que van a permitirnos adentrarnos en la materia son: la naturaleza fagocitadora del sector, su desarrollo geopolítico, inseparablemente ligado por relaciones centro-periferia a los territorios sociopolíticos de la Europa Occidental y del Norte; y, por último, las tendencias macrosociales asociadas a la emergencia de un capitalismo desorganizado, a la surgencia de valores neomaterialistas y a la hipermovilidad de la sociedad posmoderna.

Los territorios costeros de los países mediterráneos proporcionan suelo, clima y mar. Además, a partir años 80, y como consecuencia de la demanda turística, han desarrollado infraestructuras del transporte y otros servicios requeridos por la industria turística. El sector turístico residencial se ha aprovechado de estos elementos infraestructurales y apoyándose en ellos ha generado una enorme oferta de segundas residencias orientadas al ocio residenciado. Únase a estas condiciones infraestructurales un cierto grado de exotismo y un patrimonio cultural que se ha visto mitificado a través de configuraciones culturales que han construido un Sur lo suficientemente diferente, pero, al mismo tiempo, cercano que prácticamente ha sido asimilado por la demanda europea.

La fagocitación del espacio

Por lo que corresponde a la naturaleza del sector, hay que destacar la fagocitación del espacio y la permanencia del entorno construido y su capacidad de influencia sobre las relaciones y estructuras sociales. Por lo que respecta a la fagocitación del espacio, esta metonimia subraya que las empresas de producto turístico-residencial se alimentan de suelo. Remitiéndonos a la definición corta del turismo residencial, el objeto de este sector es comprar suelo construir y vender casas. Una vez realizadas estas operaciones la supervivencia del sector pasa por su traslado a otro territorio en dónde comenzar este ciclo abierto y continuo. Aún más si entendemos las dinámicas de este sector a partir del año 2001 y de su fuerte carácter especulativo, el consumo continuo de suelo es una característica intrínseca e inevitable a este sector (García Andreu, 2014). No solo se vende si no que se especula con la producción de territorios donde proyectar nuevos desarrollos. Sin nuevos territorios donde desarrollar su ciclo económico no es posible la supervivencia del sector. Esto explica la incesante expansión territorial del turismo residencial y la colonización de nuevos espacios

Sin nuevos territorios
donde desarrollar su ciclo
económico no es posible
la supervivencia del sector
turístico residencial.

agrícolas en territorios turistizados. Se cubre la línea de costa, se interna hacia el *hinterland* rural y, al mismo tiempo, se inicia la exploración de nuevos territorios en otros países. Se observa, entonces, en el Mediterráneo dos movimientos colonizadores del espacio, uno costa-*hinterland* y otro más extenso occidente-oriente hasta llegar a las costas turcas que cierran este mar. Los impactos ambientales y territoriales de este proceso exceden con mucho

EL TURISMO
RESIDENCIAL Y SU
EXPANSIÓN EN EL
MEDITERRÁNEO

Antonio Aledo

a los efectos sobre el paisaje. La contaminación del mar está también relacionada con el aumento de residentes en temporada alta y la artificialización-urbanización del suelo tiene profundos efectos impulsores de la desertificación y sobre la pérdida de biodiversidad en la cuenca mediterránea.

La capacidad de agencia del entorno construido

Una segunda característica de este sector es la permanencia del entorno construido. Asociado a la construcción de urbanizaciones de segundas residencias, se genera un importante complejo de infraestructuras de transporte que facilite el acceso de los usuarios a sus residencias durante su tiempo de ocio. Todo ello conlleva una fuerte transformación del espacio que facilita su conversión desde su naturaleza rural y agrícola a territorios turísticos y urbanizados. Este cambio genera efectos permanentes en el territorio debido a la inmanencia del entorno construido. Los impactos quedan fijos en el territorio adheridos a las viviendas, urbanizaciones, infraestructuras, etc. Ese nuevo paisaje no es un actor pasivo, sino que condiciona e influye en la morfología de las relaciones sociales que allí acontecen. La forma urbana propuesta por el *Nuevo Turismo Residencial* (Aledo, 2008) favorece los procesos de exclusión social, dificulta el acceso de los locales a determinados recursos estratégicos, como agua o servicios, y altera las culturas locales al dotar de un nuevo sentido al paisaje que se convierte en un recurso o bien económico tramitado en un mercado global. En los territorios turísticos del Mediterráneo, las empresas constructoras y promotoras de los grandes condominios turístico residenciales han diseñado un nuevo producto que combina miles de segundas residencias en torno a un campo de golf, hoteles de alto standing y toda una serie de servicios para solventar las necesidades de los clientes. Los *resorts turístico residenciales* tienen una estructura cerrada, con fuertes medidas de seguridad que impiden el acceso a personas no deseadas. Esta nueva modalidad traslada la fórmula hotelera de *all inclusive* al sector de la segunda residencia. El sector ha inventado un nuevo entorno turístico, exclusivo, privatizado y centripeto. En las comunidades mediterráneas, este modelo no solo moldea espacio y turismo, sino que construye y estructura sociedad. Influye en el presente y condicionará los procesos sociales del futuro, marcando espacios de diferencia y desigualdad.

Turismo residencial y dinámicas de dependencia

En este sentido, la expansión del turismo residencial en el Mediterráneo no puede ser desligada de la relación de dependencia que mantiene esta región con los países más avanzados de Europa del Norte y Occidental. Los helioterritorios del Mediterráneo se han convertido en espacio de ocio para una parte importante de la ciudadanía de estos países europeos (Bramwell, 2004). No obstante, esa relación está marcada por condiciones de dependencia y desigualdad. Así el Mediterráneo turístico ha adquirido un diseño geo-estratégico en el que los países del Sur de Europa se desindustrializan para responder con máxima eficacia a las necesidades de turismo y de ocio residenciado de los ciudadanos del Norte de Europa. La idea del que los países de la

EL TURISMO
RESIDENCIAL Y SU
EXPANSIÓN EN EL
MEDITERRÁNEO

Antonio Aledo

Europa Mediterránea se conviertan en una especie de Florida para los jubilados de la Europa más avanzada no solo está en el imaginario del turista sino en el diseño de las políticas de la Unión Europea.

Esa opción de desarrollo territorial debe ser observada con cautela pues aparecen entonces nuevos costes asistenciales cuya responsabilidad de asunción no está totalmente definida. Especialmente precavida debe ser la estrategia de desarrollo del turismo residencial en la costa sur del Mediterráneo. Las empresas turístico-residenciales de los países del norte de la cuenca mediterránea perciben a abundancia de espacios vírgenes en localizaciones de un altísimo valor paisajístico como un extraordinario recurso que siga alimentando la maquinaria del sector. Sin embargo, la crisis global de 2007, el escaso desarrollo de infraestructuras y servicios, la inestabilidad política en la región y la exacerbación de las diferencias culturales por los discursos xenófobos emergentes en Europa y en el Magreb han paralizado su expansión hacia estos territorios. Sin duda se han producido procesos de *acaparamiento de tierras* que han quedado a la espera de tiempos más oportunos para el negocio. Se han generado fuertes expectativas en la población en la región dirigidas por discursos simplistas y hegemónicos. Sin embargo, una mirada más crítica al fenómeno hace dudar de la correcta distribución de los beneficios económicos que la expansión del sector en estos enclaves y debería servir para condicionar el desarrollo turístico residencial hacia nuevos modelos más justos socialmente y más sustentables ambientalmente.

Neomaterialismo y turismo residencial

Sin duda el *Nuevo Turismo Residencial* desarrollado en la región mediterránea a partir del año 2001 responde a las necesidades y valores de una sociedad europea, cada vez más neo-materialista que descarga sus deseos sobre el territorio mediterráneo. El sociólogo inglés Ronald Inglehart erró al pronosticar que las sociedades avanzadas se encaminaban hacia una preponderancia de los valores post-materialistas que primarían los últimos estadios de la pirámide maslowiana. A partir de la década de los 90 del pasado siglo y con un definitivo *input* en 2001, se ha pasado hacia un predominio de valores neomaterialistas en donde las necesidades postmateriales se resuelven mediante el hiperconsumo material, donde el riesgo se ha convertido en eje central del devenir social y en donde los procesos de exclusión priman sobre los de integración. *El Nuevo Turismo Residencial* consigue hacer realidad estos sueños neomaterialistas y neoautoritarios 1) exportando espacial o temporal de las externalidades ambientales que origina; 2) construyendo espacios de alta seguridad y protección; 3) facilitando su acceso global a una clientela de alto standing; 4) produciendo socioespacios fuertemente segregados; 5) sustituyendo el paisaje por un “escenario turístico”; 6) privatizando el espacio social; y 7) sustituyendo al estado como agente proveedor por la empresa promotora. La configuración de las nuevas urbanizaciones turístico-residenciales en el Mediterráneo construidas desde 2001 construye y organiza un espacio exclusivo, privatizado, seguro, segregado y artificial que reproduce y refuerza las dinámicas sociales de exclusión y desigualdad.

EL TURISMO
RESIDENCIAL Y SU
EXPANSIÓN EN EL
MEDITERRÁNEO

Antonio Aledo

El territorio ha sufrido un cambio de uso radical que elimina la posibilidad de una recuperación de actividades agrícolas tradicionales.

La opción que han tomado numerosas regiones mediterráneas por el turismo residencial como modelo de desarrollo sobre el que establecer sus estructuras presentes y futuras, les ha generado importantes beneficios a corto plazo en cuanto a generación de empleo y renta. Sin embargo, estas decisiones no están exentas de efectos perniciosos. La dependencia que genera la hiperespecialización económica que exige el turismo residencial produce una serie de vulnerabilidades de difícil gestión. Además del impacto ambiental que han experimentado la mayor parte de las costas mediterráneas –como consecuencia de la implantación de los territorios urbanizados con sus infraestructuras y servicios anexos–, el territorio ha sufrido un cambio de uso radical que elimina la posibilidad de una recuperación de actividades agrícolas tradicionales. El impacto demográfico de la llegada de nuevos residentes y población laboral no siempre es bien gestionado, apareciendo un fuerte desequilibrio dotacional entre los espacios para los nuevos residentes y el desatendido de los nativos. Este fenómeno es mayor cuanto menos desarrollado está el Estado de Bienestar en estos territorios turísticamente colonizados. Sin duda los efectos no son los mismos, en los países mediterráneos de la UE, que en aquellos otros como Turquía o países del Magreb. El turismo residencial modifica sus estructuras y relaciones sociales imponiéndose las exigencias de un ciudadano global que termina por construir espacios sociales descontextualizados. Así la cultura, entendida como un conjunto de significados que dan sentido a la realidad, es alterada radicalmente. No es una cuestión de discutir sobre la inevitabilidad del cambio social. Por el contrario, el debate debe centrarse en la pérdida de control sobre el cambio que se desplaza hacia actores foráneos cuyo objetivo vital se impone al de los nativos.

Esta dinámica empeora ante el achicamiento del *welfare state*. Los países europeos mediterráneos están experimentando el retroceso del Estado de Bienestar. En sociología se ha conceptualizado como el paso de un capitalismo organizado a otro desorganizado que muestra su expresión en el *Nuevo Turismo Residencial*. Se entiende por capitalismo desorganizado, una nueva fase donde el Estado ha perdido capacidad de controlar y equilibrar las economías al transformarse estas definitivamente en una economía global, con las empresas dirigiendo de forma independiente gran parte de los procesos económicos y sociales. La desorganización del capitalismo ha incrementado la autonomía del sector financiero, ha cambiado las estructuras de clase, ha influido en la crisis del Estado de Bienestar y ha promovido la fragmentación cultural.

Continuando con la conquista de los espacios y servicios públicos que estaba en manos del Estado durante la etapa anterior del capitalismo organizado, en el capitalismo desorganizado el producto turístico-inmobiliario proporciona servicios privatizados de seguridad, salud, educativos y diferentes actividades de ocio y de consumo. Así pues, el Nuevo Turismo Residencial proporciona servicios que estaban en manos del Estado o de las familias. Mediante el control del discurso social del crecimiento y la ideología del empleo, estas actuaciones que benefician al capital privado son ampliamente apoyadas por la opinión pública. Este modelo se ha expandido por todo el Mediterráneo generando un proceso de retroalimentación entre

EL TURISMO
RESIDENCIAL Y SU
EXPANSIÓN EN EL
MEDITERRÁNEO

Antonio Aledo

ideología (neoliberalismo) –modo de producción (capitalismo desorganizado) y turismo (*Nuevo Turismo Residencial*). Las direcciones de influencia y causalidad son múltiples y dan fórmulas territoriales que agrandan y refuerzan los procesos de exclusión y desigualdad propia de las *gate communities*.

El capitalismo desorganizado también está relacionado con cambios culturales ligados a la hipermovilidad. La inestabilidad de lo que antes parecía estable parece haber afectado a elementos tales como la idea de hogar y residencia, en los hábitos de consumo y ocio o en la extensión de los procesos de exclusión social. Ante estos cambios el concepto de *segundo hogar* cambia de sentido. Numerosos individuos tienen en estos momentos varios hogares principales, experimentando una multilocalidad descontextualizada del entorno cultural en el que pasan su tiempo de ocio y consumo. Podemos encontrar la misma forma urbanística y arquitectónica en un condominio en Faro (Portugal), en Corfú (Grecia) o en Didim (Turquía). Esta hipermovilidad se ha visto impulsada por el crecimiento de las compañías aéreas de bajo coste que han multiplicado las conexiones entre la periferia heliotérica y el centro europeo. Esta facilidad de transporte y movilidad no puede hacer olvidar que las empresas *low cost* son expresiones del modelo producción neofordista que permite elevados niveles de consumo individualizado a costa de pérdida de derechos y condiciones socio-laborales del conjunto social. Ahora bien, esta hipermovilidad es autorizada en una sola dirección Norte-Sur. La dirección contraria sufre bloqueos y prohibiciones cada vez mayores.

Advertencias

Para finalizar, la opción turístico-residencial debería ser revisada atentamente como modelo de desarrollo. La experiencia española, el país mediterráneo pionero en este modelo turístico, cuestiona profundamente las ventajas del modelo al ser comparadas con las vulnerabilidades que produce. La situación de crisis socioeconómica estructural en la que se encuentran los municipios españoles que optaron por este modelo debería

La situación de crisis socioeconómica estructural en la que se encuentran los municipios españoles que optaron por este modelo debería ser tomado como ejemplo precautorio para otros territorios.

ser tomado como ejemplo precautorio para otros territorios. Una vez consumido el suelo urbanizable, el sector no tiene mayor interés en esos municipios. Si además tenemos en cuenta la debilidad del Estado de Bienestar en los nuevos espacios turístico-residenciales del Mediterráneo oriental y meridional, los riesgos ocasionados por el modelo son difícilmente asumibles.

EL DESARROLLO TURÍSTICO EN LA RIBERA SUR DEL MEDITERRÁNEO: CASO DE SAÏDIA

Samia Chahine

Universidad de Málaga

Situado en el Norte de África, en la puerta de Europa, la posición geográfica de Marruecos juega a favor del desarrollo de la actividad turística. En parte, gracias a su proximidad a un gran mercado emisor de turismo, como es el europeo, así como a la variedad de sus recursos naturales (diversidad de mares, paisajes, climas), y también culturales (monumentos, gastronomía, culturas). Marruecos ha sido descrito como un gran anfiteatro abierto sobre el Atlántico y el Mediterráneo (Mutin y Duran-Dastès, 1995. Cit. en Barrado y Calabuig, 2001), con un litoral con gran potencial turístico ligado al sol y playa.

Desde los años 2000, Marruecos se encuentra en un momento de mutación y en pleno proceso de desarrollo, registrando un tremendo dinamismo en el ámbito de las políticas turísticas. El turismo está teniendo un importante peso en la economía marroquí. En 2018, Marruecos ha recibido 12,3 millones de turistas, con 6,72 mil millones de euros de ingresos generados por el turismo internacional. Estas cifras responden a un fuerte crecimiento que se ha registrado desde el lanzamiento de los nuevos planes “Visión 2010” y “Visión 2020”. En suma, en los últimos quince años, Marruecos ha experimentado un significativo cambio en su estructura económica, y el turismo se ha convertido en uno de los principales factores de desarrollo económico.

En el ámbito general puede constatar la presencia de actividades turísticas a lo largo de todo Marruecos, si bien las intensidades de uso turístico presentan importantes diferencias territoriales. De modo que se ha producido una distribución desigual en la oferta turística y de las llegadas de turistas en el litoral mediterráneo a favor de la región central (en ciudades históricas como Fes y Rabat) y el sur del país. De hecho, el litoral mediterráneo oriental tiene un menor y más reciente desarrollo turístico, dado que el turismo de sol y playa tiene su máxima representación en el Atlántico (con Agadir como espacio balneario estrella), y en la parte occidental del Mediterráneo (Tánger, como punto de entrada de país, y Tetuán, cuna del turismo balneario nacional de segundas residencias). En definitiva, la Región Oriental está alejada del conjunto del espacio turístico marroquí y estaba desvinculada de las políticas nacionales hasta el advenimiento del rey Mohammed VI al trono.

EL DESARROLLO
TURÍSTICO EN LA
RIBERA SUR DEL
MEDITERRÁNEO:
CASO DE SAÏDIA

Samia Chahine

El Estado vio la oportunidad
en el turismo internacional
para sacar Saïdia
de su letargia.

Con la nueva estrategia turística nacional han nacido otros polos turísticos. Por ejemplo, en la provincia ya consolidada de Tetuán, para ampliar la antigua oferta hotelera de la zona, se desarrolló la Estación Tamuda Bay, con 3 hoteles de lujo (uno de la cadena asiática Banyan Tree, compuesto de 92 villas con 276 camas; el Sofitel Tamuda Bay Beach & Spa de la cadena francesa con 208 camas; y el hotel Ritz Carlton de la cadena americana que sigue en construcción). En cuanto al litoral mediterráneo oriental, también se han puesto en marcha nuevos proyectos, como la estación turística “Mediterranea-Saïdia”; la estación de Cabo de Agua, con una superficie de 17 ha y con 2.750 camas, dedicada principalmente a los turistas nacionales; el proyecto turístico de Mar Chica, adecuación de un dominio marítimo de 20.000 ha para ofrecer diferentes componentes turísticos situados en las orillas de la laguna, con una oferta global prevista de 32.000 camas con una inversión de 2.000 millones de euros.

En este texto se analiza cómo el turismo globalizado impacta en el desarrollo local en un país en vías de desarrollo. Precisamente, en un destino emergente que se ubica en una región aislada y deprimida que ha sufrido mucha marginalización económica y

social, porque está alejado de las principales ciudades políticas y económicas marroquí y de los núcleos de producción. El Estado vio la oportunidad en el turismo internacional para sacar Saïdia de su letargia. No obstante, parece que el objetivo de dinamizar su economía, alcanzar un mayor progreso social y formar parte de los destinos turísticos mediterráneos a nivel mundial, no se logró. Por ello, se ha intentado aclarar las especificidades del proceso de desarrollo turístico de la estación “Mediterranea-Saïdia”, analizar las estrategias y pautas de su desarrollo turístico, y estudiar la realidad territorial-turística de este nuevo destino mediterráneo, impulsado dentro del marco del “Plan Azur” bajo la “Vision 2010”.

La intervención del Estado en la planificación del turismo

Los gobiernos de los países en vía de desarrollo consideran el turismo como un elemento dinamizador de la economía y un instrumento para el impulso social y desarrollo territorial. Actualmente ninguna instancia pública deja de lado el turismo cuando se plantea una estrategia de crecimiento. En esta línea se inserta Marruecos, que apuesta por el turismo internacional y ve en él un excelente vector de inserción en la globalización. El Estado convirtió la industria turística en una prioridad de la política estatal, integrándola fuertemente en la estrategia de desarrollo del país, con el objetivo de combatir su déficit económico, generar empleos, dinamizar su tejido social y crear nuevos espacios turísticos para suavizar las desigualdades regionales.

De hecho, Marruecos, aún con flujos turísticos menores en comparación con otros destinos, es un foco turístico emergente que está atravesando una turistificación geográfica y una conversión del país en un escenario turístico globalizado. Asimismo es el punto de mira de muchas empresas turísticas transnacionales que buscan expandirse en nuevos paraísos turísticos. El Estado marroquí apostó por una nueva orientación en materia turística, lanzando una nueva política para impulsar el turismo

EL DESARROLLO
TURÍSTICO EN LA
RIBERA SUR DEL
MEDITERRÁNEO:
CASO DE SAÍDIA

Samia Chahine

en todo el territorio, remplazado así la antigua política económica donde la iniciativa del crecimiento del país estaba destinada principalmente a sectores primarios (Chahine, S., 2010).

Tras la independencia, durante los años 60 y 70, el Estado intervino como planificador, inversor, promotor y constructor, para impulsar la actividad turística nacional. En los años 80 y 90 se produjo una reducción de la inversión turística y la privatización de alojamientos. Con el nuevo siglo, el Estado recuperó el papel del turismo como dinamizador económico y con una función importante en la agenda política. Tras la llegada al trono de Mohammed VI, en 1999, se produjo un cambio de rumbo en la política turística de Marruecos (Araque y Crespo, 2010). El turismo se convirtió en uno de los ejes principales del desarrollo económico del país, y los poderes públicos enfocaron este desarrollo turístico de una forma clásica: creación de una serie de planes turísticos estratégicos, atracción de inversión internacional, liberalización del espacio aéreo, incentivos económicos y facilidades para la creación de grandes resorts turísticos-inmobiliarios destinados principalmente al mercado europeo (Chahine, 2010; Almeida, 2011). El lanzamiento el año 2001 de la «Vision 2010» marcó una nueva era de la política turística marroquí. Dicha visión quiso hacer del turismo una prioridad económica nacional, con el objetivo principal de alcanzar un elevado número de turistas y aumentar la capacidad de alojamiento turístico para convertir a Marruecos en un destino turístico competitivo. Analizando esta visión, se puede deducir que se trata de una estrategia puramente cuantitativa que no tomó en cuenta los aspectos de sostenibilidad y durabilidad.

En continuidad de la primera visión, el Estado ha explorado una nueva política bajo el marco de la «Vision 2020». Este programa ambiciona «hacer de Marruecos uno de los 20 más grandes destinos mundiales e imponerse como referencia en materia de desarrollo sostenible en la cuenca mediterránea». El desarrollo de dicho plan está marcado por la identificación de 8 territorios turísticos, formulando un posicionamiento y una ambición para cada uno de estos territorios. La concretización de esta visión pasa por la confección de 6 programas (Azur 2020 -extensión del Plan Azur 2010-; Eco-desarrollo; Patrimonio cultural; Ocio y Deportes; Negocio, Salud y bienestar; Turismo interno: Biladi), materializados por un portafolio de grandes proyectos turísticos. Esta visión sigue favoreciendo los típicos modelos turísticos caracterizados por megaproyectos, urbanismo denso, litoralización y turismo de masas. Además, los proyectos realizados dentro del Plan Azur han seguido los modelos de ordenación turística aplicados en otros países del Caribe o el Mediterráneo de décadas atrás, desarrollando una construcción masiva en los espacios litorales, y ligando estratégicamente los proyectos turísticos a los inmobiliarios. Por otro lado, en la «Vision 2010» el capital internacional estaba ligado a europeos y americanos, mientras que en la «Vision 2020» predominan los fondos internacionales de los países del Golfo Pérsico.

El balance general de los dos últimos planes destaca el principal papel del Estado. Este último, se ha convertido en un agente inversor destinado a captar capitales internacionales y a servir como avalista para la construcción de los grandes resorts.

EL DESARROLLO
TURÍSTICO EN LA
RIBERA SUR DEL
MEDITERRÁNEO:
CASO DE SAÏDIA

Samia Chahine

Por otro lado, el gobierno acometió una importante labor de desregulación de sectores económicos vinculados al turismo, en especial el sector aéreo y ha realizado un elevado gasto en infraestructuras destinadas al sector turístico (nuevas autopistas, tren de alta velocidad, puertos, aeropuertos y estación de saneamiento). En definitiva, el turismo ha sido concebido como una estrategia de desarrollo para participar en los procesos de globalización que ha implicado enormes costes económicos para el Estado anfitrión. Por otro lado, es oportuno subrayar que el Plan Azur se ha visto muy afectado por la crisis económica mundial de 2008, que ha sido más intensa en Europa, espacio originario de muchas de las empresas inversoras en este plan (Gil de Arriba, 2011). De los seis grandes resorts que ocuparían más de 2.500 ha., sólo han abierto sus puertas tres: Saïdia, Mazagan y Taghazout (con mucho retraso).

El proceso de desarrollo de la actividad turística en Saïdia

Los destinos turísticos emergentes nacen principalmente en países exóticos en vía de desarrollo y surgen con la necesidad de atraer capitales extranjeros y marcas internacionales procedentes de los países emisores de los flujos turísticos. De esta manera, el nuevo destino goza de un saber hacer y de proyectos de gran escala, y al mismo tiempo se posiciona dentro de los circuitos turísticos internacionales. Es precisamente el caso de desarrollo de la nueva estación “Mediterranea-Saïdia” que nació con una iniciativa estatal bajo los procesos de la globalización y con una estrecha relación con el negocio inmobiliario (García y Tacias, 2007).

Saïdia es un pueblo costero situado al Noreste de Marruecos en la Costa Oriental y limitada por la frontera argelina al Este. Conocida por el apodo de la Perla Azul del Mediterráneo, Saïdia cuenta con más 14 km de playa de arena fina, desde la desembocadura del río Muluya hasta la del río Kiss.

“Mediterranea-Saïdia” se inició en 2003 mediante la adjudicación de 713 ha por parte del Gobierno marroquí a la constructora española Fadesa –que también se hizo con el encargo de otro resort del Plan Azur, “Plage Blanche-Guelmin”, y que nunca desarrolló–. Este megaproyecto, que supera en extensión al de Marina D’Or en España, es el primer y más grande de los seis complejos turísticos del “Plan Azur”. Tenía previsto inicialmente la construcción de 9 hoteles con una capacidad de 17.000 plazas turísticas y 13.000 plazas de alojamiento residencial, además de una amplia oferta complementaria. Fadesa planteó una inversión inicial de unos 2.000 millones de euros. Mientras que el Estado proporcionó el suelo a muy bajo precio, además de invertir en la construcción de carreteras, la ampliación del aeropuerto de Oujda, el desarrollo de Circunvalación Mediterránea, y los altos presupuesto de promoción.

Cabe recordar que ninguna política turística, tanto nacional como regional, regía a la antigua estación estival de Saïdia. La actividad turística, no reglada, local y de pequeña dimensión, dependía únicamente de las condiciones de la demanda y de otros factores exógenos, como la relación política con Argelia, facilidades ofrecidas para la

EL DESARROLLO
TURÍSTICO EN LA
RIBERA SUR DEL
MEDITERRÁNEO:
CASO DE SAÏDIA

Samia Chahine

entrada de los Marroquíes Residentes en el Extranjero (MRE), entre otros. La nueva gestión territorial y la planificación de la actividad turística en Saïdia se ha traducido en procesos de transformación y configuración del espacio que han permitido convertir los recursos naturales en productos atractivos para que sean susceptibles al uso turístico internacional.

En 2009, el primer hotel de la estación, Barceló Saïdia, de 5 estrellas, abrió sus puertas con 1.200 camas, y tras dos temporadas, cerró para volver a operar bajo el nombre de Oriental Bay Beach, y actualmente permanece cerrado. Hoy en día, “Mediterranea-Saïdia” dispone de 4 hoteles: Be Live Saïdia, de 5 estrellas, con 488 habitaciones; Iberostar, de 5 estrellas y 484 habitaciones; Méliá Saïdia Beach, de 4 estrellas y 397 habitaciones; Méliá Saïdia Garden, de 5 estrellas y 150 habitaciones. Además, cuenta con residencias turísticas (una bajo la gestión de Meliá con 192 habitaciones), viviendas del Golf (174 unidades), segundas residencias, marina, dos campos de golf, comercios y equipamientos de ocio, y un parque acuático (abierto en 2018). En realidad, la estación sigue sin tener atracciones de tal magnitud como para atraer a varios turoperadores y formar parte de los circuitos turísticos internacionales. De este modo, los hoteles de la estación tienen una ocupación media de 49%, abriendo entre 250 y 150 días al año. Incluso el Aguaparc es funcional únicamente 120 días (Informe SDS, 2019). El complejo turístico recibe turistas internacionales, pero, mayoritariamente, atrae a turistas nacionales y MRE.

Recuperación de la estación por actores nacionales

Aunque la estación “Mediterranea-Saïdia” es relativamente joven, su desarrollo turístico-urbanístico conoció varias etapas. Pasando de un modelo de implantación caracterizado por las pautas de la globalización, a una recuperación de la estación por mano de empresas nacionales. La crisis económica de Europa y el estallido de la burbuja inmobiliaria en España, afectó gravemente a Fadesa, lo que obligó a vender parte de sus participaciones a la empresa marroquí Addoha⁷ en 2009. Con la nueva óptica estatal de rescate del proyecto, el Gobierno marroquí se ha comprometido a llevar a cabo la inversión prevista por Fadesa (2.190 millones €). Tras la quiebra total de Fadesa en 2015, su colosal deuda ha sido transferida a los actores nacionales. Estos se han visto obligados a inyectar grandes capitales para salvar la estación. De tal forma que la distribución actual del accionariado del complejo turístico es el siguiente: 66% detenido por CDG⁸ gestionados por su filial Madaëf, y 34% por Ithmar Almawarid⁹. Incluso el hotel Barceló de 5 estrellas fue vendido, en 2011, a Atlas Hospitality Morocco¹⁰ (Chahine, S., 2012). Se puede decir que esta estación turística se ha convertido en un complejo público y que su balance general presenta una dudosa rentabilidad económica para el Estado. De hecho, a causa de la mala imagen

7 Uno de los más grandes grupos inmobiliarios en Marruecos.

8 Caja de Depósito de Gestión: CDG empresa pública.

9 Antiguo Fondo Marroquí de Desarrollo Turístico: fondo de inversión estatal.

10 Filial de la compañía aérea “Royal Air Maroc”.

EL DESARROLLO
TURÍSTICO EN LA
RIBERA SUR DEL
MEDITERRÁNEO:
CASO DE SAÏDIA

Samia Chahine

El desafío es corregir definitivamente el fallo del modelo de desarrollo, ya que ha mostrado sus límites.

alcanzada en los anteriores años, en 2012, la estación “Mediterranea-Saïdia” cambió de denominación y opera actualmente bajo el nombre de “Saïdia-Med”.

En un periodo relativamente breve, 10 años, la estación pasó por manos de varios inversores, desarrolladores e incluso operadores. La crisis económica internacional y la situación de quiebra del grupo español pusieron de manifiesto la vulnerabilidad del modelo turístico implantado en esta estación. Hoy en día, el proyecto aún no se encuentra en fase de apogeo debido a las diversas carencias heredadas, a las proyecciones deficientes de sus impulsores, y al tipo de modelo de desarrollo adoptado en su globalidad. En efecto, “Mediterranea-Saïdia” se enfrenta a problemas de cambio de los gestores y operadores de la estación, dificultades de “supervivencia” para los hoteleros y las empresas de servicios turísticos –víctimas de la alta estacionalidad–, presencia de parcelas abandonadas, obras paralizadas, reto de reposicionamiento y mejora de calidad, etc. El desafío es corregir definitivamente el fallo del modelo de desarrollo, ya que ha mostrado sus límites. Incluso, para próximos proyectos, se debería tomar en cuenta los impactos derivados de este tipo de desarrollo turístico globalizado, dada la magnitud de los proyectos, y no subestimar los costes económicos, sociales y medioambientales para el destino anfitrión.

El modelo de implantación territorial turística del destino Saïdia

El fenómeno del turismo, ocio y negocio inmobiliario que ha alcanzado cierta notoriedad en España a través de grandes proyectos, parece que se haya exportado a Marruecos (Aguer, 2004). El modelo de implantación territorial turística del complejo “Mediterranea-Saïdia” imita las mismas operaciones de implantación turística en el litoral mediterráneo europeo y en el Caribe. Son ejemplos de ordenación turística muy similares (participación pública, desarrollo planificado, disponibilidad de terreno, creación *ex nihilo*, regímenes especiales para facilitar los procesos de creación y de ordenación, enclaves especializados, capitales foráneos, desarrollo masivo, etc.).

Hay que destacar el papel desempeñado por las empresas transnacionales, especialmente las empresas españolas como Barceló, Iberostar, Oasis y Riu (Buades, 2006; Yrigoy, 2013). Dichos grupos, han acompañado la actividad turística e inmobiliaria y han funcionado como elementos pioneros de apuntalamiento del proyecto de Saïdia, pero su apuesta no ha sido muy permanente.

En resumen, el modelo de implantación turística de “Mediterranea-Saïdia”, sigue un desarrollo turístico planificado, caracterizado por la implicación del Estado que ofreció, a bajo precio, grandes lotes de terrenos de propiedad pública a un promotor extranjero. Esta estación tiene un origen nuevo y artificial, negando la estructura urbana preexistente de la antigua estación estival. Es un espacio turístico especializado,

EL DESARROLLO
TURÍSTICO EN LA
RIBERA SUR DEL
MEDITERRÁNEO:
CASO DE SAÏDIA

Samia Chahine

cerrado, enfocado específicamente al turista internacional que apenas participa en la economía local. Dicho complejo, que integra todos los elementos necesarios para la experiencia turística, funciona como un enclave que controla la entrada y salida de los clientes. Se trata de un modelo bastante ensayado por numerosas cadenas hoteleras y clubes de vacaciones con régimen “todo incluido” (Blázquez et al., 2011) que aísla a los turistas del entorno local a fin de aumentar sus propios beneficios y excluir la población local. En suma, el modelo urbanístico-geográfico de la estación sigue un desarrollo espacial lineal apoyado sobre el litoral (Chahine, S., 2010), que es representativo de un producto de sol y playa homogéneo al modelo convencional con una oferta turística estandarizada, adaptada a las nuevas estructuras espaciales y pautas de consumo postfordistas.

Autores como De Kadt (1979), Jenkins (1980), Britton (1982) y Lea (1988) señalaban que las formas de desarrollo basadas en el modelo de turismo que se ofrecía a los países en vías de desarrollo, se caracterizaba por un fuerte consumo de recursos naturales, poca innovación tecnológica, bajos sueldos, amplios incentivos a las empresas foráneas y elevada inversión estatal. Estos elementos terminan generando una fuerte dependencia económica. Esta situación se podría estar repitiendo en Saïdia, siendo una réplica de los modelos deficientes de desarrollo turístico masivo, con intereses especulativos del sector de la construcción. En definitiva, los costes económicos asumidos por el gobierno marroquí, junto a las externalidades sociales y ambientales ponen en duda la rentabilidad general del modelo impulsado por la política turística de Marruecos.

Este caso posiblemente sea extrapolable al resto de complejos turísticos impulsados por el gobierno de Marruecos, con situaciones ya cuestionadas desde la década de los 70 y 80 para los países en vía de desarrollo (Holden, 2013).

A modo de conclusión, puede afirmarse que el desarrollo bajo los procesos de globalización ha demostrado ser poco sostenible ya que esencialmente está fomentando los intereses de expansión turística de las empresas transnacionales, sin lograr un significativo desarrollo económico y social a nivel local. De hecho, las cadenas extranjeras se guían por una prudente política para invertir, fomentando la gestión de arrendamiento y la entrada en el país con socios locales. Se puede hablar de un aprovechamiento oportunista de los grupos transnacionales que gozan de un apoyo del gobierno marroquí y de un cierto vacío legal e inexperiencia en materia de desarrollo de grandes proyectos turísticos. Es la clave del capitalismo que busca siempre el máximo lucro del inversor en detrimento del bienestar de la población receptora y la equidad social. No obstante, cabe resaltar que el turismo no necesariamente debe ser negativo para el ambiente natural y humano, sino que también puede ser una herramienta eficaz para el desarrollo. En realidad, los problemas derivan de los déficits en planificación e inserción territorial (Vera, 1997). Los agentes públicos deberían promover modalidades apropiadas de ordenación territorial turística y estrategias de planificación, desde el inicio de la implantación de la actividad turística (Chahine, S. 2010) y realizar una explotación racional de las potencialidades turísticas, lo que permitirá un modelo de crecimiento responsable.

TURISMO Y TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO RURAL

Jordi Gascón

Universitat de Lleida

Observatori de l'Alimentació - ODELA

Cuando el turismo actúa como Dr. Jekyll

Hay modalidades turísticas capaces de establecer una relación simbiótica con los sectores económicos tradicionales en el mundo rural. El turismo gastronómico, en boga en el área europeo-mediterránea, es un ejemplo. Se trata de una propuesta turística post-fordista que valora la especificidad de la experiencia alimentaria. Y esta especificidad se basa en las variedades agrícolas locales y en la producción artesanal de alimentos elaborados (Medina y Leal, 2018). Es decir, en productos peculiares, arraigados al territorio, y de elaboración limitada. Por tanto, huye de usos gastronómicos cosmopolitas y de la producción homogeneizadora que comporta la agricultura moderna y tecnificada. El turismo gastronómico busca su encaje en la estructura productiva local, revalorizando una agricultura campesina de la que obtiene sus materias primas, y a la que convierte en patrimonio (Ribas y Mulet, 2018). El modelo de producción agrario campesino, además, ofrece un insumo esencial para el turismo: el paisaje que atrae a los visitantes que buscan este tipo de experiencia.

En la Garrotxa, una comarca de la Catalunya pre-pirenaica, encontramos un caso paradigmático. Su paisaje es singular por haber sido una zona de fuerte actividad volcánica desde el Neógeno. Aunque toda actividad volcánica desapareció hace miles de años, utilizando este fenómeno geológico y que, ciertamente, el vulcanismo de antaño formó suelos fértiles y ricos, un grupo de restaurantes y jefes de cocina de la comarca impulsaron en la década de 1990 la que se ha venido a denominar Cocina Volcánica. La *Cuina Volcànica* recrea usos gastronómicos locales y recupera alimentos exclusivamente producidos en la zona de forma artesanal o por productores campesinos, como el *fajol* (alforfón), los *fesols* (alubias) de Santa Pau o el *farró* (harina de maíz) del Valle de Bianya. A partir de estos productos se ha creado una cocina con una personalidad gastronómica reconocida que forma parte de los atractivos turísticos de La Garrotxa junto a sus espacios naturales y sus pueblos de origen medieval, y que ayuda a recuperar formas agrarias campesinas que tendían a desaparecer bajo una producción estandarizada y tecnificada que homogeneiza paisajes y expulsa población porque requiere poca mano de obra.

En la también catalana comarca del Priorat se ha desarrollado una variedad del turismo gastronómico: el enoturismo. Su viñedo es relativamente poco extenso (unas 7.000

TURISMO Y
TRANSFORMACIÓN
DEL ESPACIO
RURAL

Jordi Gascón

hectáreas) y poco productivo, pero gracias a su suelo de pizarra genera caldos muy característicos y apreciados en el mercado internacional. No era así hace unas pocas décadas. Entonces el vino del Priorat era muy poco valorado. Un intenso esfuerzo incrementó la calidad del producto. El Priorat, además, era una de las zonas más deprimidas de Catalunya. La mejora cualitativa del vino, y el desarrollo de actividades turísticas que giran alrededor de su producción, han cambiado el escenario. De ser el arquetipo de la migración rural en Catalunya (perdió dos terceras partes de la población en la centuria que va de la década de 1880 a la de 1980), la actividad vitivinícola, aunada con la turística, mantienen hoy a las nuevas generaciones en el territorio: su población se mantiene estable desde hace 30 años.

Uno de los productos agrarios elaborados más conocidos de Italia es su aceite de oliva. El aceite de oliva ofrece una experiencia gastronómica, pero también una historia de más de tres milenios que se refleja en yacimientos arqueológicos, agromuseos e infraestructuras de producción. Cooperativas de productores, consejos reguladores de denominaciones de origen e instituciones municipales de toda la península, aprovechan estas circunstancias para, coordinados, ofrecer actividades turísticas que van desde abrir las puertas de almazaras y bodegas determinados días del año, a organizar festivales gastronómicos y otro tipo de eventos que tienen el aceite de oliva como protagonista. El objetivo no solo es incrementar los ingresos con las ventas directas a los visitantes. Estas propuestas de oleoturismo permiten consolidar el producto en el mercado y enfrentar la competencia de otros aceites alimentarios al ofrecer al consumidor no solo un producto de calidad, con propiedades nutricionales cada vez más reconocidas, sino también un pasado y una elaboración artesanal o semi-artesanal.

Cuando el turismo actúa como Mr. Hyde

Casos como los explicados, del tipo “todos ganan”, son meritorios. Pero aunque una industria del ocio, deseosa de mostrar su mejor perfil, los publicita ampliamente, suponen un porcentaje minúsculo de la actividad turística. En la mayor parte del planeta, el turismo ha actuado como vector transformador del mundo rural, incrementando su vulnerabilidad.

Transformación económica

El desarrollo del turismo requiere recursos (naturales, energéticos, laborales, capital público y privado, etc.) que son empleados por los sectores económicos preexistentes o por el ecosistema. El surgimiento del turismo reestructura la asignación de esos recursos. En ocasiones puede que esta reasignación se realice de forma equilibrada. Pero predomina una segunda alternativa: la actividad turística absorbe recursos que las otras necesitan para asegurar su viabilidad (Gascón y Cañada, 2017). Cuando el turismo aparece en el mundo rural, la agricultura y la pesca tienden a decrecer, ahogadas por el monopolio que el primero hace de la tierra, el agua, las prioridades de inversión, la mano de obra o los planes de desarrollo gubernamentales (Gascón y Ojeda, 2014). Veamos algunos ejemplos.

TURISMO Y TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO RURAL

Jordi Gascón

El primero lo encontramos en la costa catalana. La pesca artesanal siempre había dado vida a sus pueblos y generaba miles de puestos de trabajo. A mediados del siglo XX esta economía entró en crisis, justamente en el momento que se expandía el turismo de sol y playa. No fue coincidencia: el desarrollo de la segunda perjudicó a la primera. La construcción de puertos deportivos en los pueblos del litoral y de otras infraestructuras turísticas y viarias afectó los ciclos naturales de reposición de la arena costera. Resultado de ello, las playas catalanas desaparecen tras los torrenciales aguaceros otoñales que caracterizan su clima. La necesidad de recuperar la playa antes del siguiente verano para poder iniciar la temporada turística, obliga a un bombeo de arena del fondo marino que destruye su ecosistema. Aunque el cada vez más escaso sector pesquero y los movimientos ecologistas denuncian esta práctica, prevalecen los intereses del turismo, que se ha convertido en un sector económico esencial para la economía catalana. No se puede cargar toda la responsabilidad de la crisis de la pesca al desarrollo turístico. Otros factores han participado en el proceso, y posiblemente de forma más incisiva. Pero es innegable que el turismo ha jugado un papel importante en la tormenta perfecta que explica el hundimiento de la pesca artesanal.

En los espacios rurales de la costa mediterránea es muy difícil disociar la actividad turística de la actividad inmobiliaria.

En los espacios rurales de la costa mediterránea es muy difícil disociar la actividad turística de la actividad inmobiliaria. El desarrollo de ambas es tan simbiótica que tratarlas como manifestaciones distintas es metodológicamente imposible; son el mismo fenómeno (Cañada y Gascón, 2016). El denominado “Levante español” es paradigmático. El turismo residencial (ya sea en forma de segunda residencias para clases medias, o de residencia más o menos permanente para jubilados de países del norte de Europa) generó el surgimiento de megaproyectos urbanísticos de miles de viviendas y de numerosos servicios de ocio (como los campos de golf) que reclamaban espacio, agua y energía. Este modelo turístico-inmobiliario fue el germen de una burbuja que estallaría a finales de la década de 2010 en forma de crisis. Pero lo que nos interesa ahora evidenciar es que, debido al cambio del uso del espacio rural, materializado en el incremento especulativo de los precios del suelo, la tierra dejó de ser un recurso agrario para convertirse en “deseado suelo urbano o urbanizable”, en términos de Antonio Aledo (2018), uno de los principales analistas de este fenómeno.

Un tercer ejemplo nos lo ofrece la Política Agrícola Común (PAC), instrumento de la Unión Europea que gestiona subvenciones al agro. La PAC afirma que “los agricultores europeos desempeñan un papel fundamental en nuestra economía y sociedad (...). Además, se espera de ellos que protejan el medio ambiente y garanticen la vitalidad de nuestras áreas rurales”. Y que por eso, el objetivo de la PAC es “ayudarles a ofrecer estos bienes y servicios de los que todos nos beneficiamos” (Extracto de la web oficial de la PAC). En determinado momento la PAC identificó que el mundo rural no es solo agricultura y ganadería, e impulsó el desarrollo de otras actividades. Una de ellas, el turismo. Teniendo en cuenta los objetivos declarados de la PAC, lo lógico es que este programa hubiera ido dirigido a promover propuestas de agroturismo; es decir, iniciativas turísticas realizadas en el ámbito de una explotación agraria. Pero se decidió

TURISMO Y
TRANSFORMACIÓN
DEL ESPACIO
RURAL

Jordi Gascón

que a esta línea de ayudas podía acceder cualquier propuesta turística llevada a cabo en un espacio rural. Actualmente, la mayor parte de las ayudas al turismo rural que ofrece la PAC se destinan a propuestas desligadas de cualquier actividad agropecuaria (Hernández Ramírez, 2011). En otras palabras, fondos públicos destinados al sector agrario son desviados a inversiones en el sector turístico.

Los casos presentados muestran cómo y en qué condiciones el turismo se desarrolla haciendo la competencia al sector primario. En el primero, el turismo daña el ecosistema, y por ende, las actividades económicas que se basan en él, favoreciendo que el turismo se convierta en el sector preponderante. En el segundo, la asociación del turismo con el desarrollo inmobiliario dispara el precio de la tierra a niveles que la agricultura no puede soportar. En el tercero el turismo sustrae esfuerzos presupuestarios destinados originalmente al sector primario. En resumen, el turismo tiene la capacidad de concentrar recursos naturales, trabajo y capital en detrimento de la economía agraria.

Pero, ¿por qué? ¿A qué se debe que el sector primario se presente débil y con tan pocas opciones para enfrentar al turismo en una economía abierta y capitalista? La respuesta radica en la capacidad que tiene el turismo de impulsar una economía especulativa. El sector primario puede asegurar beneficios acumulativos a largo plazo, temporada tras temporada, pero relativamente escasos a corto plazo. En cambio el turismo, normalmente acompañado e impulsado por desarrollos inmobiliarios y la construcción de infraestructuras, es capaz de encarecer rápidamente el precio del suelo y otros recursos. Primero, por la oferta y la demanda. Pero seguidamente, porque ese incremento rápido del precio lo convierte en un perfecto reservorio de capitales financieros y dispara un mercado especulativo; ahora los beneficios están en mantener el ritmo de incremento del precio del suelo, no en su uso.

La agricultura o la pesca aseguran beneficios año tras año, faena tras faena, pero es demasiado parsimoniosa para mantener esa trepidante inflación. Finalmente, queda marginada. Capitales e intereses políticos cortoplacistas se suben al carro y favorecen una economía especulativa en rápido crecimiento, aunque sea a costa de marginar al resto de sectores económicos e, incluso, de dañar irreversiblemente los ecosistemas. Y la mano de obra migra al sector en expansión desde aquellos que han quedado postergados y empobrecidos.

Transformación geográfica

El turismo y el sector inmobiliario que suele acompañarlo no solo son capaces de transformar el modelo económico, sino también el ecosistema y la organización del espacio rural. Las necesarias infraestructuras de transporte que aseguran el desplazamiento de los contingentes poblacionales que moviliza (turistas, pero también trabajadores) y el transporte de mercancías que requiere, deforman las distancias. Territorios alejados sobre el mapa, ahora se acercan al quedar unidos por vías rápidas. Y otros relativamente próximos quedan fuera del nuevo sistema vial, y se alejan y

TURISMO Y
TRANSFORMACIÓN
DEL ESPACIO
RURAL

Jordi Gascón

empobrecen. Esas infraestructuras de transporte pueden cuartear el espacio, al actuar como muros que separan zonas aledañas. Terrenos de valor en una economía agraria, lo pierden, mientras que aquellos que tenían un rol marginal, ahora son revalorizados. Incluso los núcleos poblacionales se desplazan.

La Costa Daurada, en el sur de Cataluña, ocupa más de 80 kilómetros de costa. Hasta la segunda mitad del siglo XX, la franja costera estaba formada por un continuo de marismas y dunas. Los núcleos poblacionales se encontraban situadas en el interior, a cierta distancia del mar, de cara a los campos agrícolas, que era el espacio económicamente fundamental, y huyendo de la insalubridad que caracterizaba las pantanosas playas. La franja costera tenía un valor económico relativo, como zona dedicada a la caza menor y como para ganado vacuno y equino. El boom turístico-residencial iniciado en la década de 1960 generó una fuerte revalorización de ese espacio. En poco tiempo, el precio de la tierra/suelo ya no lo estableció su capacidad agro-productiva, sino la cercanía a la playa. La “primera línea de mar” alcanzó precios exorbitados. Las dunas desaparecieron y los pantanos se desecaron. Este proceso se incrementó con el boom de los créditos hipotecarios para vivienda. En pocas décadas toda la costa quedó construida. La mayor parte de las viviendas de ese territorio se concentró cerca del mar, y los centros históricos quedaron relegados. El valor del suelo agrario se redujo, o cuanto menos, quedó por debajo del de las primeras líneas de playa. Y, sobre todo, y como sucede en buena parte de la costa mediterránea, el precio del espacio ya no lo establece su capacidad productiva, sino la opción de convertirse en suelo urbanizable gracias a algún reordenamiento del planeamiento territorial del municipio. Una parte sustancial de las nuevas edificaciones son segundas residencias, lo que convierte la Costa Daurada en un territorio más urbanizado que poblado. La movilidad necesaria para mantener el trasiego humano ha obligado a la construcción de importantes infraestructuras viarias. Las autopistas se han multiplicado, convirtiéndose en fronteras que atraviesan el territorio de norte a sur y de la costa al interior.

El turismo tiene la capacidad de cambiar radicalmente y en poco tiempo el espacio rural.

Ni la geografía de la Costa Daurada, ni la organización territorial, ni las distancias, ni el poblamiento, ni el paisaje tienen, hoy, nada que ver con el de hace seis décadas. La Costa Daurada es un ejemplo de cómo el turismo tiene la capacidad de cambiar radicalmente y en poco tiempo la cartografía y la fotografía del espacio rural. Y con ello impulsar, en términos harveyanos, la acumulación por desposesión (Blázquez, Cañada y Murray, 2011).

LA SOSTENIBILIDAD A DEBATE EN LOS DESTINOS TURÍSTICOS DEL MEDITERRÁNEO

Enrique Navarro Jurado

Instituto Universitario de Investigación de Inteligencia e Innovación Turística (i3t)
Universidad de Málaga

Daniela Thiel Ellul

Centro de Investigación y Desarrollo del Turismo (CIDEtur-EEyN)
Escuela de Economía y Negocios
Universidad Nacional de San Martín

La sostenibilidad es uno de los principales retos a alcanzar por los territorios, al ser uno de los paradigmas con más interés entre los científicos, las agendas políticas y la sociedad civil. Sin embargo, la concepción más extendida de la sostenibilidad, o desarrollo sostenible (*Informe Brundtland*) es demasiado abierta, compleja y ambigua, dando cabida a estrategias políticas muy diferentes, incluso opuestas entre sí, porque cada agente la interpreta de una forma. Es muy frecuente emplear la sostenibilidad como una “fórmula mágica teórica” sin estrategias efectivas en los destinos turísticos y el sector turístico. Diversos autores (Riechmann, 1995; Naredo, 1997; Velayos, 2008; Visbeck Andersen et al., 2018) denuncian que, bajo el paraguas del desarrollo sostenible, han tenido lugar actuaciones puramente económicas, utilizando como excusa el medio ambiente y la sociedad.

A pesar de estas interpretaciones interesadas existen cinco máximas indiscutibles en la sostenibilidad: (1) el reconocimiento de la existencia de límites, incluso en el crecimiento económico; (2) la obligación de replantear estrategias para el paso de un marco temporal de corto a largo plazo; (3) la visión multidimensional e integral de las nuevas estrategias: además de la económica, se ha de incluir a la vez a la social y la ambiental; (4) la necesidad de entenderla como un proceso de cambio consensuado a través de la participación, lo que implica una construcción política y social; (5) la importancia de medir la sostenibilidad para que la toma de decisión se base en el conocimiento (Naciones Unidas, 1987; Saarinen, 2006).

Al turismo no es posible concebirlo de por sí como una actividad sostenible o insostenible, todo dependerá de cómo se implante (en el tiempo y el espacio), cómo se desarrolle y a quién beneficie. Lo que sí sería primordial es incrementar la resiliencia de los modelos, dado que no se necesitan políticas únicamente turísticas, sino territoriales en todos sus aspectos (vivienda, medioambiente, infraestructuras...). Unas políticas que conlleven la necesaria inversión para hacer frente a las consecuencias negativas

LA
SOSTENIBILIDAD
A DEBATE EN
LOS DESTINOS
TURÍSTICOS DEL
MEDITERRÁNEO

Enrique Navarro
Daniela Thiel Ellul

de la degradación socioambiental –en los destinos consolidados– y/o de los impactos derivados del cambio climático que están por llegar en otros destinos.

Turismo en el Mediterráneo, multiplicidad de experiencias

El Mediterráneo es la región turística más conocida del mundo, y por ello, un referente que tiende a imitarse en otros países. El mito del Mediterráneo lo componen, tanto países, por ejemplo, Italia, España, Egipto o Turquía, como geomarcas (la Costa Azul, la Costa de Sol, ...). En esta región conviven tipologías de espacios y productos diversos, desde el clásico turismo de sol y playa de Saïdia en Marruecos, el turismo rural en la isla de Malta, las visitas culturales en los espacios urbanos de Roma, al ecoturismo de la Reserva de la Biosfera de Shouf en Líbano, hasta el turismo de cruceros de las islas griegas.

En el espacio urbanizado se mezclan los alojamientos hoteleros con las zonas de viviendas para turistas y residentes, dando lugar a un crecimiento urbanístico cuestionado por sus impactos ambientales y por la propia sostenibilidad socioeconómica.

Desde los orígenes del turismo de masas, la segunda residencia siempre ha sido protagonista en la costa mediterránea de Francia e Italia, pero es España donde el crecimiento ha sido más extensivo en espacio e intensivo en el tiempo. En el espacio urbanizado (en ciudades o en urbanizaciones aisladas de su entorno) se mezclan los alojamientos hoteleros con las zonas de viviendas para turistas y residentes, dando lugar a un crecimiento urbanístico cuestionado por sus impactos ambientales y, en los últimos años, por la propia sostenibilidad socioeconómica (Rullan 2014).

Distinto es el modelo de “resorts”, generalmente complejos con hoteles “todo incluido”. Desde los años noventa Túnez o Turquía, o más recientemente Marruecos y otros espacios del norte, han apostado por esta modalidad que aísla completamente a los turistas de la población local. Se argumenta que son países más inseguros y menos dotados de infraestructuras, pero responden a una alta rentabilidad a corto plazo para los inversores, generalmente multinacionales (Chahine, 2016).

Los impactos ambientales negativos en estos modelos están demostrados, no sólo por la reducción notable del hábitat natural, la reducción de la biodiversidad, la artificialización del territorio, la contaminación o los altos consumos de energía, sino también por la escasa adaptación y mitigación al cambio climático, en una de las zonas de mayor desertificación del mundo (Nicholls, 2006; Perry, 2006).

Un elemento más a tener en cuenta es el proceso de crecimiento, que no ha cambiado en lo fundamental desde los inicios del turismo de masas, al existir un diferencial de renta entre la demanda (países emisores) y los espacios receptores. Un caso reciente son las islas de Croacia, como Brac: altos valores naturales, sociedad rural y economía deprimida son los condicionamientos de partida. El inicio del turismo beneficia a la población local porque dota de trabajo y rentas complementarias (con el alquiler de

LA
SOSTENIBILIDAD
A DEBATE EN
LOS DESTINOS
TURÍSTICOS DEL
MEDITERRÁNEO

Enrique Navarro
Daniela Thiel Ellul

casas, la transformación de hostales en pequeños hoteles, la restauración...), pero una vez que el lugar es conocido, se amplía el aeropuerto, las grandes empresas desembarcan (gran complejo hotelero Waterman Svpetrvs), se adapta la legislación a sus necesidades sin beneficio para la población local; así la nueva legislación da derecho a estas empresas para la gestión de la playa y a cobrar por acceder a ella, imposibilitando a la población acceder a su propia playa e impidiendo a empresas locales instalar pequeños quioscos (Dérens y Geslin, 2018). Esta evolución no tiene ningún patrón de desarrollo, su única estrategia es el constante incremento del número de turistas y pernoctaciones, en 2018 la ratio turista residente estaba en 7 a 1. La reacción de la sociedad civil y los movimientos de resistencia han conseguido parar a la empresa croata *Sport B*, en la playa de Zlatni Rat. Estas resistencias sociales ya están organizadas en otras ciudades del mediterráneo europeo, como Barcelona o Málaga, dado el crecimiento del turismo en ellas.

El turismo urbano, mezcla de productos culturales, de congresos-reuniones, gastronómico o simplemente de descanso de un fin de semana (incremento de los vuelos de bajo coste), está creando también una importante presión turística en poco tiempo, cuyas consecuencias se están estudiando como procesos de gentrificación que afectan a la vida cotidiana de los residentes (Vives-Miro y Rullan, 2017) e incluso difundándose la idea de la turismofobia (Murray, 2014; Huete y Mantecón, 2018).

Intentos de transformación

Todo lo comentado, está planteando la necesidad de una transformación del turismo que redunde en mayores niveles de sostenibilidad (Cañada et al., 2017) y, sin embargo, hasta el momento sólo se han podido observar avances muy parciales en esta dirección. Las islas han sido pioneras en las medidas de limitación. Es el caso de la Isla de Cerdeña que, en 2004, estableció un Plan Regional del Paisaje y adoptó la ley de Salvacoste (Save the Coastline), prohibiendo la construcción a 2 km de la costa. Esta ley es considerada la mejor medida de protección ambiental aprobada en Italia; como en el pueblo de Orosei, donde se introducen mayores normativas de protección y preservación del patrimonio para resguardar la actividad turística (Latiesa Rodríguez et al., 2009). Si bien en tiempo de crisis en pos de un mayor desarrollo se flexibilizan algunas de estas limitaciones –lo cual es una máxima generalizada–, muchas comunidades locales comienzan también a tomar medidas, ya sea individualmente o en grupos organizados, para establecer áreas protegidas que les permitan priorizar el turismo sostenible como columna vertebral de sus economías. Otro caso más reciente de limitación, se da en la Isla de Formentera que ha establecido en marzo de 2019 una normativa pionera en España, que habilita al Consell a regular la entrada y circulación diaria de vehículos a motor de visitantes en función de criterios medioambientales, a fin de reducir el impacto del turismo y los niveles de contaminación.

Por otro lado, otros destinos, principalmente ciudades, empiezan a limitar tipologías de alojamientos: viviendas de uso turístico y plataformas de alquiler vacacional a fin

LA
SOSTENIBILIDAD
A DEBATE EN
LOS DESTINOS
TURÍSTICOS DEL
MEDITERRÁNEO

Enrique Navarro
Daniela Thiel Ellul

de disminuir la presión turística sobre los residentes. Es el caso de Barcelona que, con la entrada en vigencia en 2017 del Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos (PEUAT), regula la concesión de licencias de pisos y alojamientos turísticos en la ciudad. Esto se suma a las medidas de 2015: suspensión del otorgamiento de licencias y demás autorizaciones municipales conexas para la apertura, la instalación o la ampliación de todo tipo de alojamiento turístico. De forma similar, el ayuntamiento de Palma ha aprobado una regulación del alquiler turístico que prohíbe el arrendamiento de pisos a turistas en toda la ciudad y sólo autoriza esta práctica en las viviendas unifamiliares de determinadas zonas.

Otras políticas parciales son las certificaciones que fomentan la sostenibilidad (GSTC, Green Destinations, Earth Check) motivando a los destinos a planear e implementar estrategias que los diferencien por estas políticas, como es el caso de Skyros (Grecia)¹¹ o Gozo (Malta)¹², que ha desarrollado una visión de Eco isla hacia el 2020.

A nivel europeo, en el marco del Programa Interreg, se han generado también algunos proyectos con el fin de desarrollar instrumentos innovadores y acciones que permitan mejorar la sostenibilidad del turismo en el Mediterráneo¹³. Entre ellos se encuentra el Proyecto Alter Eco, que promueve actuaciones en diferentes localidades: en la ciudad de Dubrovnik se implementó una tecnología para monitorear y aprender sobre los hábitos de los ciudadanos y los flujos turísticos, y que se usará para aliviar la presión del patrimonio cultural sobreexplotado, redirigiendo los flujos cuando se encuentren saturados; en la región del sur del Egeo, el proyecto plantea marcar rutas de senderismo existentes en el centro de la isla, que actualmente no es tan popular, para aliviar la presión en las principales atracciones turísticas, sumando tecnología para medir los impactos.

Sin embargo, la Unión Europea propone estrategias contradictorias. Financia algunos proyectos locales para mejorar la sostenibilidad a la vez que fomenta programas como la Estrategia de Crecimiento Azul, que incide en una explotación mayor del mar y el litoral a través de su intensificación turística, la explotación minera y energética, la acuicultura y la biotecnología.

Alcanzar la sostenibilidad en los destinos turísticos requiere una visión holística que logre realmente integrar la actividad turística en los proyectos territoriales.

En síntesis, alcanzar la sostenibilidad en los destinos turísticos en el mediterráneo en particular, y a nivel general, requiere una visión holística que logre realmente integrar la actividad turística en los proyectos territoriales, para lo cual es elemental trabajar en estrecha colaboración con los actores locales, fomentando la participación y los mecanismos que permitan un diagnóstico eficaz, el monitoreo y el seguimiento de los avances en sostenibilidad, midiendo sus resultados y los impactos económicos, sociales y ambientales que genera.

11 <http://collection.greendestinations.org/dest/skyros-sporades/>

12 <http://www.ecogozo.com/>

13 <https://sustainable-tourism.interreg-med.eu/about-us/our-community/>

LA
SOSTENIBILIDAD
A DEBATE EN
LOS DESTINOS
TURÍSTICOS DEL
MEDITERRÁNEOEnrique Navarro
Daniela Thiel Ellul

Asimismo, el único modelo sostenible ambientalmente en la actualidad continúa siendo incompatible con el modelo económico imperante. Por ello las alternativas al constante crecimiento empiezan a formularse como políticas de postcrecimiento (Schulz y Bailey, 2014). Estas ideas de “prosperidad sin crecimiento” (Jackson, 2009) se basan en lo finito de los recursos naturales y el aumento de la polarización social de muchos territorios, y se plantean como una transición hacia estilos de vida sostenibles, sistemas económicos sostenibles o una justicia distributiva del crecimiento y la riqueza. En este sentido el post-crecimiento se aplica en los destinos turísticos a la reducción de dimensiones de las infraestructuras, reducción del consumo y propiedad privada, predominio de lo local frente a lo global o la redistribución de los recursos (Romero et. al. 2017).



Turquía_Marcel Oosterwijk. Bajo licencia CC.

TURISMO Y CAMBIO CLIMÁTICO EN LA REGIÓN MEDITERRÁNEA

Marta Salvador i Almela

Alba Sud

El fenómeno del cambio climático es actualmente uno de los retos que puede inducir a grandes cambios en la industria turística en la Mediterránea, tal y como la conocemos hoy en día, y en las mismas sociedades donde se desarrolla. Este artículo expone esta problemática, tratando un fenómeno global en una gran destinación turística como es la región Mediterránea. En primer lugar, se contextualiza la climatología de esta destinación donde las temperaturas son uno de los factores de motivación de los turistas para visitarla. En segundo lugar, se analiza el fenómeno del cambio climático y sus posibles consecuencias en la Mediterránea. Los cambios producidos por efecto de este fenómeno requerirán una mayor planificación y gestión por parte de todos los actores de la industria turística. En tercer lugar, se hace referencia a cómo el turismo contribuye al cambio climático y qué acciones se están llevando a cabo para mitigar los impactos negativos. Finalmente, se exponen una serie de reflexiones que habría que tener en cuenta para los futuros estudios académicos del cambio climático y su efecto sobre el turismo, así como para la gestión sostenible de las destinaciones.

La importancia del clima en la región Mediterránea

Los factores climáticos, como las temperaturas, las horas de sol y la lluvia determinan una gran parte de los flujos de turismo internacional en Europa (Amelung y Viner, 2006). La popularidad de la región Mediterránea está muy vinculada con las temperaturas y el clima, que son unos de los recursos más importantes de una destinación turística. Además, tal y como afirma Nicholls (2006) la motivación de los turistas a la hora de escoger su destino de viaje se asocia en gran parte con estos factores.

El cálido clima mediterráneo hace que sea actualmente uno de los lugares más idóneos para el turismo de playa durante la temporada de verano, sobre todo a la zona norte de la Mediterránea. También es así en las costas de Marruecos y Argelia, como consecuencia del efecto de enfriamiento de la altitud de la Sierra de los Atlas, pero no al resto del Norte de África, donde las temperaturas son mejores en primavera y en otoño (Amelung y Viner, 2006).

En general, los países de la región Mediterránea se caracterizan por tener inviernos frescos con lluvias moderadas y veranos cálidos y secos, aunque la falta de lluvias

TURISMO Y
CAMBIO CLIMÁTICO
EN LA REGIÓN
MEDITERRÁNEA

Marta Salvador

puede ser problemática en cuanto a suministro de agua y riesgo de incendio (Nicholls, 2006). Las preferencias climáticas para las vacaciones de playa en la Mediterránea se definen por unas temperaturas ideales entre los 27° y los 32°C. Por otro lado, las preferencias climáticas para las vacaciones en regiones urbanas de la Mediterránea oscilan entre unas temperaturas de 20° y 26°C (Rutti y Scott, 2010).

Debido a estas diferencias tan marcadas entre las estaciones del año, la estacionalidad deviene un tema clave en la rentabilidad del turismo en la región Mediterránea (Amelung y Viner, 2006). Esta estacionalidad tiene consecuencias a nivel social, económico y ambiental, debido a que los impactos que la destinación asume a nivel turístico presentan grandes diferencias al largo del año. Algunos ejemplos serían la construcción de infraestructuras que sólo son amortizadas durante una época del año, la creación de puestos de trabajo inestables, el aumento del consumo de recursos y producción de residuos, entre otros.

El fenómeno del cambio climático

El cambio climático es actualmente un tema de gran preocupación global que, recientemente, ha tenido una mayor repercusión mediática articulada en movimientos como el *Fridays for Future*, encabezados mayoritariamente por jóvenes. Hoy en día ya es reconocido como certeza científica y, por eso, la exploración de sus posibles impactos sobre el entorno humano y natural es cada vez más urgente (Nicholls, 2006).

El turismo es la actividad económica con el máximo nivel de exposición a los efectos del cambio climático y esto la hace ser muy vulnerable según el espacio geográfico donde se desarrolla.

El turismo es la actividad económica con el máximo nivel de exposición a los efectos del cambio climático y esto la hace ser muy vulnerable según el espacio geográfico donde se desarrolla (Olcina y Vera, 2016). Todas las actividades recreativas pueden verse afectadas en un futuro, modificando la oferta de un sitio y, consecuentemente, alterando su demanda. Por eso, el mayor reto que debe afrontar la Mediterránea en clave de futuro es el cambio climático (Obrador et al., 2009; Drius, 2018).

Hoy en día hay pruebas que el clima está cambiando a causa de las emisiones de gases de efecto invernadero y se estima que la temperatura mediana global aumentará de 1,5 a 5,8°C durante el siglo XXI (Amelung y Viner, 2006; Nicholls, 2006; Rutty y Scott, 2010). Los motivos de preocupación son los cambios en la cuota de mercado en las regiones del mundo donde se puede producir un aumento de temperaturas y donde acontecen modelos de oferta y demanda altamente vinculados a la climatología del destino (Amelung y Viner, 2006).

Las consecuencias del cambio climático en el Mediterráneo

El cambio climático sugiere una Mediterránea con temperaturas más elevadas en verano, haciendo que la mayoría de destinaciones sean demasiado calurosas para

TURISMO Y
CAMBIO CLIMÁTICO
EN LA REGIÓN
MEDITERRÁNEA

Marta Salvador

su visita turística (Nicholls, 2006; Rutty y Scott, 2010). No obstante, la región podrá convertirse en un destino más agradable en primavera y otoño. Como resultado, es probable que los países del norte se puedan beneficiar durante esta temporada turística, como destinatarios del incremento de visitas de turistas nacionales e internacionales, a costa de las destinaciones populares del sud de Europa (Amelung y Viner, 2006; Nicholls, 2006; Obrador et al., 2009).

Aunque la región Mediterránea puede experimentar una disminución de turistas durante la temporada alta actual, es probable que estos descensos sean compensados con un crecimiento de visitantes durante los meses de primavera y otoño (Nicholls, 2006; Obrador et al., 2009; Rutti y Scott, 2010). También hay un potencial para una temporada turística calurosa mucho más larga. Por lo tanto, puede ser que la demanda no disminuya como consecuencia del cambio climático, sino que contribuya a un cambio en el tiempo en que los turistas visitarán la región a mediados y finales de siglo. En definitiva, estos cambios dependerán de la fuerza de diversos factores, incluyendo la estacionalidad y la capacidad de la destinación para adaptarse o aprovechar el clima mejorado de las temporadas de primavera y otoño (Rutti y Scott, 2010).

Por lo que hace a la comodidad climática a las zonas turísticas de la costa Mediterránea, se predice un incremento en el número de días cálidos, noches cálidas y la duración de las olas de calor. Estas son variables que, juntamente con valores elevados de humedad de la atmósfera, están relacionadas con el origen de sensaciones de malestar que pueden afectar a la demanda de turistas en esta destinación. Por eso, tal y como afirman Olcina y Vera (2016) es esencial conocer con el máximo grado de precisión posible los efectos reales de calentamiento global, entender como estos pueden afectar las áreas turísticas y decidir qué medidas se pueden implementar para mitigar sus consecuencias y adaptarse.

Una posibilidad asociada al cambio climático global es el aumento de la aparición de eventos meteorológicos extremos. En la Mediterránea es más probable que se intensifiquen y se frecuenten las olas de calor, las precipitaciones invernales y los vendavales. El riesgo de sequía en verano también aumentará debido a una reducción de las precipitaciones y del volumen de agua disponible. Además, se prevé un aumento del nivel global del mar (Amelung y Viner, 2006; Nicholls, 2006; Olcina y Vera, 2016).

El cambio climático también puede alterar las distribuciones y composiciones de recursos naturales como la flora y la fauna. Además, puede poner en riesgo la existencia de plantas endémicas, biodiversidad marina y ecosistema marino saludable. Tal y como afirman Amelung y Viner (2006), es difícil evaluar los impactos del turismo en la biodiversidad, aunque es importante estudiarlos para garantizar la diversidad de recursos terrestres y acuáticos. De esta manera, los cambios en la vida silvestre y la vegetación pueden ser la causa de impactos indirectos sobre el turismo y la recreación al aire libre, ya que los participantes alteran sus actividades teniendo en cuenta los cambios en el medio ambiente (Nicholls, 2006).

TURISMO Y
CAMBIO CLIMÁTICO
EN LA REGIÓN
MEDITERRÁNEA

Marta Salvador

Además de todas las consecuencias previamente expuestas, la zona del Norte de África puede sufrir otros efectos debido a sus grandes áreas desérticas. Uno de ellos es la mayor desertización, provocando cambios en el paisaje y degradando el ecosistema. La sequía extrema también puede tener efectos sobre las comunidades, tales como la reducción de las cosechas, el aumento del riesgo de incendios, el incremento de la mortalidad del ganado y la disminución del agua disponible. Dado que una gran parte de la economía depende de la agricultura y la ganadería, parte de la población se verá forzada a migrar a otras regiones (Price, 2017).

Algunos países de esta zona del Norte de África, como por ejemplo Egipto o Túnez, tienen una economía con relativa presencia de la actividad turística. Es por eso que se pueden ver especialmente afectados por los efectos del cambio climático, añadiendo dificultades a una actividad que ya ha mostrado signos de vulnerabilidad dado el contexto geopolítico de la última época. El turismo de estos países se centra en gran medida en las zonas costaneras, las cuales recibirán un mayor impacto económico, social y medioambiental. El turismo de playa o de recreo, segmento dominante del mercado, será vulnerable al aumento del nivel del mar y a los eventos meteorológicos extremos expuestos anteriormente. Por otro lado, las actividades de submarinismo que dependen de las barreras de coral también se verán amenazadas por la pérdida de la biodiversidad marina (Shaaban y Ramzy, 2010) suponiendo un cambio, tanto en la oferta como en la demanda turística.

Estos cambios espaciales y temporales provocados por el cambio climático pueden tener impactos en la sostenibilidad del desarrollo turístico. Por un lado, pueden ser perjudiciales desde un punto de vista económico y social por la pérdida de ingresos del turismo y toda la cadena de valor asociada y, por otro lado, favorables desde una perspectiva de gestión de recursos y de biodiversidad, ya que las presiones sobre el medioambiente y los ecosistemas disminuirán en verano en la zona de la Mediterránea (Amelung y Viner, 2006). Nicholls (2006) afirma que los cambios en los patrones de visita tendrán implicaciones directas sobre prácticas de contratación, cadenas de suministro, flujos de caja y desarrollo de campañas de marketing.

La planificación turística frente al cambio climático

Los turistas tienen mucha capacidad para adaptarse a los impactos del cambio climático, evitando condiciones indeseables, modificando el momento del viaje o rehusando la destinación. Por lo tanto, es imprescindible entender qué condiciones climáticas los turistas consideran inadecuadas para unas vacaciones o cuáles disminuirán la calidad de la experiencia (Rutti y Scott, 2010).

Los impactos medioambientales mencionados anteriormente tienen graves implicaciones para la futura planificación y desarrollo de atracciones turísticas en la región Mediterránea. También es probable que el suministro de agua se convierta en una cuestión controvertida, especialmente entre los residentes locales y los

TURISMO Y
CAMBIO CLIMÁTICO
EN LA REGIÓN
MEDITERRÁNEA

Marta Salvador

proveedores de atracciones turísticas como campos de golf y piscinas (Nicholls, 2006). Es por eso que la industria del turismo, así como los investigadores turísticos y los responsables políticos, deben prestar más atención a las tendencias climáticas y a sus posibles impactos.

No obstante, tal y como afirman Olcina y Vera (2016). El cambio climático y sus riesgos no se han integrado en la planificación regional y local. Aún hace falta incluir acciones en el diseño de los programas, integrando políticas a diferentes escalas y niveles. Más concretamente, se deben determinar las medidas estructurales aplicables a zonas turísticas; las medidas fiscales con finalidades medioambientales (ecotasas); la planificación de los recursos hídricos teniendo en cuenta las previsiones de los modelos climáticos; la planificación de los servicios sanitarios en las zonas turísticas costaneras en un escenario condicionado por la aparición de temperaturas extremas; y el diseño de programas educativos y de comunicación sobre las consecuencias del cambio climático y las condiciones meteorológicas.

A efectos de la planificación y la adaptación de las zonas turísticas del litoral mediterráneo para afrontar el cambio climático, los datos sobre la proyección futura de los valores de la temperatura pueden clasificarse en cuatro retos. En primer lugar, la posibilidad de modificar el calendario de la temporada alta (de junio a septiembre, incluidos) y considerar los meses de mayo y octubre como muy adecuados para estancias turísticas. Se necesita tener en cuenta que unos niveles de masificación que doblarían la temporalidad actual pueden tener consecuencias negativas sobre la población local. En segundo lugar, la necesidad de adaptar los establecimientos turísticos y las propiedades residenciales a un clima de temperaturas más altas y más humedad. En tercer lugar, la obligación de garantizar que los sistemas de suministro de agua estén bien diseñados en una zona con escasez natural de recursos. También se debe tener en cuenta que se reducirán los volúmenes de aguas superficiales debido a una disminución de las precipitaciones, un aumento de su irregularidad y un incremento de la evaporación de los embasamientos. Finalmente, la necesidad de modificar los protocolos de protección civil y salud pública a escala local, ya que los calendarios de riesgo cambiarán (tormentas y fuertes lluvias por la presencia de agua caliente durante un período más largo), así como la frecuencia y la intensidad de la aparición de los extremos climáticos (Olcina y Vera, 2016).

Lo que se busca es diversificar el producto turístico y apoyar la sostenibilidad, en vez de realizar medidas específicas de adaptación al cambio climático.

Tal y como siguen afirmando estos últimos autores, para la adaptación de la actividad turística, se contemplan acciones vinculadas a la promoción de destinos sostenibles, incentivos para las medidas de ahorro energético e hídrico en hoteles, acciones de formación para el personal e información sobre temas de sostenibilidad para los clientes. En general, lo que se busca es diversificar el producto turístico y apoyar la sostenibilidad, en vez de realizar medidas específicas de adaptación al cambio climático.

TURISMO Y
CAMBIO CLIMÁTICO
EN LA REGIÓN
MEDITERRÁNEA

Marta Salvador

La contribución del turismo al cambio climático

Aunque no se hace tanta mención a cómo el turismo contribuye al cambio climático, el aumento de la popularidad de este sector se asocia con una proliferación de los medios de transporte, explotación de recursos naturales, etc. Más concretamente, la actividad turística contribuye al problema del cambio climático por su dependencia del consumo de combustibles fósiles (Nicholls, 2006). Además, también contribuye al calentamiento global a causa de las emisiones de gases invernadero. Según Gössling (2002) citado por Nicholls (2006), aproximadamente el 3,2% del uso global de energía se explica por las actividades relacionadas con el ocio (incluyendo el transporte hacia la destinación, alojamiento y actividades), mientras que el 5,3% de todas las emisiones de dióxido de carbono se pueden atribuir al ocio.

Algunos estudios han demostrado un aumento de los niveles de movilidad en Europa y el crecimiento de compañías aéreas de bajo coste, que continuará en un futuro, contribuyendo claramente al cambio climático (Nicholls, 2006).

Actualmente se presta mucha atención a las formas en que la industria turística puede ayudar a mitigar sus impactos negativos, a través de la reducción del uso de energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como la adopción de productos más limpios y tecnologías eficientes. Es el caso de varias organizaciones que ofrecen a los turistas la oportunidad de compensar sus emisiones de dióxido de carbono mediante la compra de compensaciones de carbono. El resultado de estos sistemas se utiliza para financiar proyectos que intenten reducir las emisiones en origen, ya sea mediante la inversión en fuentes de energía renovables o la mejora de la eficiencia de las fuentes actuales, o para aumentar las tasas de retención de dióxido de carbono (Nicholls, 2006).

Tomar consciencia del binomio turismo y cambio climático

La industria turística debe ser cada vez más consciente de sus impactos y aplicar medidas para reducirlos al máximo posible. No obstante, la vinculación entre turismo y cambio climático necesita un análisis más profundo y una mayor visibilidad. Además, hace falta ampliar los estudios sobre la contribución de la industria turística a la aceleración del fenómeno. De esta manera, también será más fácil gestionar los efectos producidos debido al cambio climático y adaptarse a las necesidades de las destinaciones y de los turistas.

Se debe tener en cuenta que el turismo es un elemento que contribuye al fenómeno del cambio climático y, por lo tanto, la industria se tiene que responsabilizar del papel que juega. Al mismo tiempo, tal y como se ha mencionado anteriormente, el sector turístico se ve altamente afectado por los efectos del cambio climático y esto debería suponer una mayor alerta para toda la industria.

**TURISMO Y
CAMBIO CLIMÁTICO
EN LA REGIÓN
MEDITERRÁNEA**

Marta Salvador

Las predicciones futuras indican un aumento continuado del número de turistas y desplazamientos a la región Mediterránea. Además, las predicciones de los efectos del cambio climático indican que gran parte de estas llegadas serán durante las épocas de primavera y otoño, lo que supone un discurso de alargar la temporada alta turística durante casi todo el año. Esta visión tan positiva del cambio climático deja atrás las consecuencias que pueden padecer la destinación y la población que la habita, sobre todo a nivel medioambiental, viendo sólo la oportunidad económica que se presenta.

Por otro lado, la mayoría de estudios solamente se centran en los cambios relacionados con las temperaturas y el clima, dejando de lado los efectos sociales, tanto positivos como negativos, que pueden aparecer en las destinaciones turísticas.

Estas proyecciones futuras obligan a reflexionar sobre la viabilidad del modelo vigente y repensar las políticas y estrategias actuales. Una de las estrategias planteadas consiste principalmente en el decrecimiento turístico, de tal forma que se hace especial énfasis a la planificación de la actividad turística. Esta planificación puede enfocarse a la limitación de las llegadas de turistas, la limitación de camas disponibles en una destinación, la regularización de llegadas de cruceros en los principales puertos de la Mediterránea o el impulso de otras actividades económicas en zonas donde predomina el turismo, entre otros.



Lampedusa_FotoMediamatic. Bajo licencia CC.

CAMBIO CLIMÁTICO Y RIESGOS GEOLÓGICOS: LA AFECTACIÓN DEL TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Llorenç Planagumà

Centre per la Sostenibilitat Territorial (CST)
Alba Sud

Los riesgos geológicos afectan a turismo debido a que los destinos orientados hacia estas actividades suelen estar situados en regiones con una elevada susceptibilidad de peligros geológicos (Kumpulainen, 2006), y el cambio climático agravará estos riesgos. Una de las pruebas es que en los últimos años ya se han producido pérdidas económicas considerables y fallecimientos a causa de estos cambios. Destacan ejemplos como las nueve personas muertas mientras hacían barranquismo por una crecida rápida del río Milicia en Sicilia; las inundaciones de San Lorenzo de Cardassar en Mallorca; las que se produjeron en Estambul con decenas de muertos; los 8.000 refugiados del Líbano debido también a inundaciones; los muertos por aludes en los Alpes o en los Pirineos mientras practican alpinismo; avalanchas de nieve que afectan a refugios y albergues; la destrucción sistemática de paseos marítimos como el de Blanes en Cataluña. Todos estos fenómenos tienen como denominador común la agravación del riesgo geológico provocado por el calentamiento global que afecta al planeta. El cambio climático provoca un incremento de la peligrosidad geológica en el Mediterráneo (Sánchez *et al.*, 2004) debido a la sequía que puede provocar, alternada con una más elevada intensidad de lluvias en momentos puntuales, así como por el incremento del nivel del mar.

El riesgo geológico es la peligrosidad, la probabilidad de que se dé el proceso geológico, por la vulnerabilidad, por los daños que se pueden dar, que dependen de muchos factores: tipología construcciones, infraestructuras, sociales, etc. El cambio climático genera cambios en la peligrosidad al incrementarse las riadas, los aludes, el nivel del mar y, por lo tanto, aumenta la vulnerabilidad en la medida en que afecta a zonas que no estaban preparadas para estos procesos. El turismo no es ajeno a este riesgo, al contrario, y lo es porque se suele promover en zonas sensibles, como la primera línea de mar, el borde de los ríos o la alta montaña. También se pueden ver afectados un centenar de destinos turísticos culturales, declarados patrimonio de la humanidad por la UNESCO (Reimann *et al.*, 2018).

CAMBIO CLIMÁTICO
Y RIESGOS
GEOLÓGICOS: LA
AFECTACIÓN DEL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Llorenç Planagumà

Las afectaciones en territorios de alta montaña

Cerca del Mediterráneo existen cordilleras que pueden alcanzar los 2.000 y 3.000 metros de altura, donde en los últimos años se ha incrementado de forma exponencial el turismo de naturaleza y montaña, lo cual ha provocado cada vez más frecuentación y ocupación de las montañas. Este turismo se basa en modelos más tradicionales como las estaciones de esquí o el alpinismo y otros más recientes como el *trekking*, el *running* o el turismo de naturaleza. Todas estas actividades, convertidas en una oportunidad de negocio (sobre todo en la vestimenta, complementos y la construcción), con nuevas dinámicas para la reproducción del capital, provocan que cada vez que más personas accedan a la montaña en búsqueda de libertad, superación personal y situaciones de adrenalina, fruto también de la mercantilización de estas emociones. Esta oportunidad de negocio genera la ocupación de nuevos territorios de fácil construcción en los fondos de los valles con el fin de instalar campings, hoteles, refugios o urbanizaciones, lo cuales no siempre son suficientemente seguros. Este aumento de la frecuentación en la montaña, tanto en invierno como en verano, provoca que el riesgo se incremente. Más riesgo por el hecho de acceder a él más visitantes, pero también por los cambios de las condiciones climáticas que están sufriendo las montañas, y que provocan un mayor número de inundaciones, nevadas y condiciones de la nieve mucho peores, así como desprendimientos de laderas y barrancos.

Estamos incrementando la vulnerabilidad de riesgo geológico sin tener suficientemente en cuenta los cambios que se están produciendo en regiones muy sensibles al cambio climático. Cada vez hay una innivación más irregular, con fuertes nevadas en primavera que pueden dar lugar a graves inundaciones. La nieve se derrite rápidamente y afecta a las ocupaciones de los valles como, por ejemplo, de campings y urbanizaciones. Pero también se incrementa el riesgo de aludes, lo que afecta a refugios, a estaciones esquí o a los mismos alpinistas. Igualmente, las condiciones de la nieve empeoran cuando se incrementa el deshielo, lo cual provoca vertientes más inestables para la práctica de deportes de montaña.

Turismo próximo a la costa

En casi toda la costa del Mediterráneo, desde los años 50 han proliferado las urbanizaciones, campings y hoteles dedicados al turismo, así como productos turísticos basados en sol y playa. En el caso de España el porcentaje de urbanización es del 34% (Méndez, 2004) y en determinadas costas de Turquía del 64% (Burak, Doğan y Gazioğlu, 2004). Este hecho provoca que el aumento del nivel del mar, previsto en uno o, incluso, dos metros, haga variar la peligrosidad prevista (Pascual, 2006), lo que puede provocar inundaciones y erosión en zonas hasta ahora seguras. Este hecho provocará daños y pérdidas irreparables en urbanizaciones, playas y lugares de interés histórico-cultural convertidos en polos de atracción turística (Reimann et al., 2018). Urbanizaciones como las que podemos encontrar en la zona de la albufera de Valencia en el Mar Menor (España) y en la costa Dalmata (Croacia),

lugares de interés histórico como el centro arqueológico de Sabratha (Libia), la medina de Túnez y muchos otros, ubicados junto al mar y a solo un metro de altura, son vulnerables a temporales que se puedan dar.

Otras vulnerabilidades son las pérdidas de las playas y la afectación de infraestructuras ferroviarias. Si bien en el caso de las playas no genera grandes pérdidas en edificaciones o infraestructuras, el impacto socioeconómico puede ser muy relevante debido a que buena parte del PIB turístico de la costa del mediterráneo se debe al turismo de sol y playa.

Llanuras, zonas agrícolas y montañas medianas

En muchas zonas donde se realiza turismo rural, visitas a centros históricos o senderismo, el mayor peligro debido al cambio climático serán las olas de calor (Sánchez *et al.*, 2004). En cuanto a los riesgos geológicos dependerá de factores locales como, por ejemplo, el tipo de relieve, situación o la geología local (rocas, fallas, volcanes,...). De ahí que el cambio climático generará variaciones, que pueden provocar, por ejemplo, una mayor intensidad de lluvias que pueden causar riadas que tengan consecuencias en campings y urbanizaciones mal ubicadas a causa de una planificación urbanística muy laxa y, ocasionalmente, también se pueden dar nevadas muy intensas en zonas poco preparadas.

Riesgos por terremotos y volcanes

El Mediterráneo es de las regiones del planeta con más inestabilidad sísmica y volcánica debido a su ubicación, donde se encuentran y chocan la placa euroasiática y la placa africana. Estos riesgos no tienen variaciones significativas debido al cambio climático, pero tampoco le son del todo ajenos.

El choque entre las placas euroasiática y africana genera importantes fallas que, a su vez, provocan terremotos. Su mayor intensidad se produce en el Mediterráneo Oriental, lo que hace que la inestabilidad sísmica sea mayor. Grecia es el país con más riesgo sísmico de la cuenca mediterránea, seguida de Italia y Turquía. También encontramos zonas con un riesgo sísmico entre alto y moderado, de las que destacan especialmente la zona este de los Alpes (Eslovenia), Rumanía, el norte de Argelia y el sur y sudeste de España. Si bien la mayoría de los terremotos pueden afectar zonas turísticas por su gran capacidad destructiva poco tienen que ver con el cambio climático y, por tanto, se pueden generar políticas de prevención reduciendo su vulnerabilidad, como la tipología constructiva, la alerta de tsunamis, etc. Pero también hay que tener en cuenta que en algunos casos la actividad antrópica puede generar algún terremoto como es el caso de Lorca (González *et al.*, 2012). Este se originó por la sobreexplotación de un acuífero donde la disminución de agua provocó un cambio de esfuerzos que hizo que la falla de Lorca se moviera. Por este motivo hay que estar alerta en la sobreexplotación de los

**CAMBIO CLIMÁTICO
Y RIESGOS
GEOLÓGICOS: LA
AFECTACIÓN DEL
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO**

Llorenç Planagumà

acuíferos, que se produce debido a las sequías provocadas por el cambio en el clima, y que puede ser susceptible de causar terremotos.

Las diferentes fracturas o zonas de subducción de una placa por debajo de la otra generan ascenso del magma y volcanes en diferentes zonas del Mediterráneo. El mayor riesgo se da en la zona central (Italia) y en la Oriental (Grecia y Turquía), pero también hay volcanes en la costa mediterránea española, francesa y en el oriental, en Siria, Israel, Jordania, aunque estos últimos con un riesgo muy bajo o moderado. Alguna de estas erupciones puede afectar vuelos comerciales y destinos turísticos. Y los volcanes del Mediterráneo central y oriental ocasionalmente pueden provocar tsunamis, como ha sucedido ya en épocas históricas. Pero de momento no hay ninguna evidencia científica que relacione efectos del cambio climático con más o menos erupciones. Aún así no se puede descartar definitivamente que en el futuro no se encuentre alguna, debido a las causas globales y físicas que provoca el cambio climático, incluso en la corteza terrestre, como menos hielo, y por tanto el ascenso del terreno, o la sobreexplotación de acuíferos en sistemas hidrotermales volcánicos.

Conclusiones

El cambio climático generará cambios en los riesgos geológicos y en toda la cuenca mediterránea. Con mayor o menor medida estos afectarán tanto zonas costeras como de montaña y, por tanto, hay que prepararse y anticiparse a fin de reducir la vulnerabilidad que se puede derivar. Actualmente existen diferentes modelos de previsiones que se pueden tener en cuenta (Frihy y El-Sayed, 2013) para llevar a cabo una planificación territorial que disminuya este tipo de riesgos.

Es necesario que la planificación turística tenga en cuenta el riesgo geológico, como también debe tener en cuenta la capacidad de carga, los recursos naturales como el agua que el territorio dispone, etc.

Hay que generar otro tipo de urbanismo en los paseos marítimos más expuestos; no dar permisos de obras en zonas inundables, aunque sean por periodos de muchas decenas de años; alertar de las condiciones de la nieve; regular el acceso a alta montaña; modelizar aludes y reubicar a zonas más seguras refugios y albergues. En definitiva, es necesario que la planificación turística tenga en cuenta el riesgo geológico, como también debe tener en cuenta la capacidad de carga, los recursos naturales como el agua que el territorio dispone, etc. Asimismo, hay que poner como ejemplo y buena práctica el acierto de no autorizar un festival que se quería hacer en un valle del Pirineo por posible riesgo por inundación (Rovira, 2019).

GENTRIFICACIÓN, TURISTIFICACIÓN Y CLASES SOCIALES EN LAS CIUDADES DEL MEDITERRÁNEO

José Mansilla

Observatori d'Antropologia del conflicte Urbà (OACU)

En 2019 se cumplen 55 años de la aparición del concepto de *gentrificación*. Fue la socióloga Ruth Glass la que, viendo la transformación del tejido social que se estaba produciendo en el londinense barrio de Islington, bautizó una dinámica que, años después, se ha visto generalizada, aunque con características particulares, a nivel global.

La popularización del concepto, el cual ha conocido propuestas terminológicas alternativas en castellano, como la de *elitización* (García, 2001), contiene un fuerte componente de clase, no en vano Glass siempre reconoció la influencia del marxismo en su pensamiento. Así, la raíz *gentry* hace referencia a un tipo concreto de clase social, la baja y media nobleza terrateniente inglesa, que hoy día sería posible *traducir*, en el ámbito urbano, como la pequeña burguesía y las clases medias.

La gentrificación es el proceso mediante el cual determinadas zonas y barrios de clase obrera se transforman en áreas residenciales, recreativas o de otros usos, destinadas a las clases medias y medias altas, con la consiguiente sustitución de un grupo social por el otro.

Neil Smith, uno de sus principales teóricos, definió la gentrificación como el proceso mediante el cual determinadas zonas y barrios de clase obrera de las ciudades se transforman en áreas residenciales, recreativas o de otros usos, destinadas a las clases medias y medias altas, con la consiguiente sustitución de un grupo social por el otro (Smith, 1987). El fenómeno, sin embargo,

ha evolucionado mucho desde su creación. Es evidente que el Londres de los años 60 que describía Ruth Glass no tiene nada que ver con la ciudad global (Sassen, 1999) que es hoy la capital del Reino Unido. La crisis de sobreacumulación del capitalismo vivida por Occidente en el último tercio del pasado siglo, y la salida de la misma a través de la reestructuración neoliberal, otorgó a las ciudades un papel destacado en los nuevos procesos de acumulación (Harvey, 1989; Brenner, Peck, y Theodore, 2015). De esta forma, aunque en un principio la gentrificación se vinculó únicamente a los mercados inmobiliarios locales y a los procesos de rehabilitación residencial, con posterioridad el propio Smith señaló que se trataba de algo más: una profunda reestructuración social, económica y espacial de las ciudades (Smith y Williams, 1986), hecho que llevó a autores como Tom Slater (2011) a alertar sobre la despolitización que podía vivir el

GENTRIFICACIÓN,
TURISTIFICACIÓN
Y CLASES
SOCIALES EN LAS
CIUDADES DEL
MEDITERRÁNEO

José Mansilla

término cuando estas dinámicas eran calificadas como revitalización o regeneración, olvidando el profundo carácter de clase de las mismas.

Otras aproximaciones, como la llevada a cabo por David Ley (1980), ponen el acento en cómo determinados cambios en los patrones de consumo, vinculados a trabajadores cualificados y a las ya mencionadas clases medias, han acabado por determinar los patrones de producción como forma de estimulación del mercado inmobiliario. Sin embargo, esta aproximación olvidaría por completo el papel del capital a la hora de buscar nuevas y beneficiosas formas para su reproducción, así como las dinámicas que han acabado por convertir las ciudades en auténticas mercancías (Lefebvre, 1972), es decir, el hecho de que el capital se dirige allí donde la tasa de retorno es mayor (Smith, 2012).

Por su parte, la teoría del *rent gap* explicaría la gentrificación en función de la diferencia entre el nivel de renta potencial y el de la renta actual capitalizada del suelo urbano bajo su actual uso. Cuanto mayor es esta diferencia, más posibilidades hay de que se produzca una reinversión de capital (Smith, *op. cit.*). Pero este diferencial de renta no tiene por qué venir determinado, como se proponía en las aproximaciones clásicas, por el deterioro o la falta de inversiones en el suelo bajo su condición actual, sino también, como en el caso del turismo, por las enormes expectativas generadas por el nivel de renta potencial. Es más, en el caso del binomio turismo-gentrificación, uno y otro se retroalimentarían ya que, como bien señala el investigador Agustín Cocola-Gant (2018), la transformación de un barrio en una zona de y para las clases medias proporcionaría los equipamientos y los servicios de consumo necesarios, además de un sentido de lugar, para atraer más potenciales consumidores del espacio. Ambos procesos, por tanto, acaban por hacerse indistinguibles (García, Smith y Vera, 2007), y si bien las zonas turistificadas sustituyen la población estable por otra de tipo temporal, los grupos sociales desplazados pertenecen a las clases sociales con menor capacidad de adaptación. Además, cabe recordar que la gentrificación, como dinámica capitalista, no se limita al mercado de suelo urbano, sino que constituye un *proyecto de totalidad* que se relaciona íntimamente con fenómenos como el de la *Disneyficación*, es decir, la creación de apariencias y experiencias estandarizadas en las ciudades (Zukin, 1991) y la tematización, paisajes *ateritoriales* (Muñoz, 2003) con un fuerte componente inmobiliario, este último particularmente relevante en las ciudades turísticas mediterráneas.

Dinámicas en el Mediterráneo

Así, para el primer caso podríamos citar los ejemplos de Venecia o Dubrovnik, ciudades que han acabado por convertirse en auténticos *Parques de Atracciones* expulsando, con ello, a gran parte de su población originaria. El caso de Venecia es paradigmático, la ciudad ha perdido en los últimos setenta años más de 100.000 habitantes, debido, principalmente, a un tejido productivo que se ha especializado en satisfacer las necesidades de los turistas y a unos edificios que están siendo adquiridos por

GENTRIFICACIÓN,
TURISTIFICACIÓN
Y CLASES
SOCIALES EN LAS
CIUDADES DEL
MEDITERRÁNEO

José Mansilla

empresas y particulares con fines exclusivamente mercantiles, adaptándolos a nuevos usos vinculados con los visitantes (Mancuso, 2009). Por su parte, la tematización de gran parte del área turística del mediterráneo ha ocasionado unos paisajes ciertamente homogéneos, ausentes de toda singularidad basados, por un lado, en la mitificación iconográfica de lo que se ha entendido y proyectado, por innegables intereses, como el auténtico *sabor mediterráneo*; en una espacialización claramente vacacional, con profusión de promociones inmobiliarias idénticas y conformadas por unidades individuales constituidas por la vivienda, el jardín y la piscina; y, finalmente, en una idea de villa o pueblo típico y ciertamente aislado que hace necesaria la presencia de grandes infraestructuras de transporte y la utilización, casi ineludible, del transporte privado (Muñoz, op. cit.). Un ejemplo claro de este tipo de prácticas sería el conjunto de urbanizaciones que pueblan las Islas Baleares, parte de Catalunya y el Levante español; casos que evidencian que estas dinámicas no son exclusivas de la esfera urbana sino, como ha señalado, entre otros, el sociólogo Antonio Aledo (2016), que también aparecen en entornos rurales ocasionando cambios productivos, paisajísticos, sociales y medioambientales.

No debemos olvidar, tampoco, la incidencia particular que este tipo de dinámicas tiene en la ribera Sur del Mediterráneo. Economías como la marroquí, la tunecina o la egipcia, por citar tres de las más importantes y significativas, mantienen una estrecha dependencia del sector turístico. Sin embargo, sus niveles de participación y calidad democrática son, cuando menos, discutibles, hecho que se manifiesta, entre otras cuestiones, en la frecuente represión violenta de conflictos ocasionados por el desarrollo de proyectos turísticos (Al-Youm, 2019)¹⁴. A modo de ejemplo, las instituciones académicas egipcias vinculadas al turismo parecerían haberse dedicado más a evaluar, analizar y enfrentar el impacto negativo que este tipo de movimientos tiene en la economía del país, que a determinar sus causas estructurales. Ejemplo de ello es la investigación llevada a cabo por el profesor de la Facultad de Turismo y Hoteles de la Universidad de Alexandria Mohamed Ahmed Nassar (2012) que, en un artículo escrito a raíz de la sacudida ocasionada por la Primavera Árabe, prescribió una serie de recomendaciones para reducir los costes que la inestabilidad política y social pudieran ocasionar en los ingresos generados por este sector productivo. Entre las mismas era posible encontrar la necesidad del establecimiento de un grupo de trabajo permanente para la gestión de las crisis turísticas; el fortalecimiento de la relación con aquellos funcionarios encargados de hacer cumplir la ley; la redacción de un plan concreto para la gestión de la crisis generada por la Primavera Árabe y la elaboración de una guía para la gestión de futuras crisis.

Finalmente, y no por ello menos importante, el fenómeno de los alquileres de corta duración que lo inunda todo. Tras la popularización de plataformas como Airbnb o Homway, la mal llamada *economía colaborativa* ha conseguido presentarse ante la

14 Durante mayo de 2019, la ciudad de Luxor vio como su Gobernador local enviaba a la policía para eliminar parte de un asentamiento que se ubicaba sobre la carretera de Kebash, la cual une los Templos de Luxor y Karnak. Pese a que los medios de comunicación no recogieron la actuación de las fuerzas del orden, en la red social Twitter, varias cuentas mostraron su actuación. Para más información ver <https://bit.ly/2HSRuA3> y <https://bit.ly/316E8rq>

GENTRIFICACIÓN,
TURISTIFICACIÓN
Y CLASES
SOCIALES EN LAS
CIUDADES DEL
MEDITERRÁNEO

José Mansilla

opinión pública como un auténtico salvavidas para tiempos de crisis. La idea descansa en el hecho de que la maltrecha situación de muchas economías domésticas, y ante el retraimiento de un sector público que ha abandonado su tradicional papel de garante de servicios públicos y bienes de consumo colectivo, puede mantenerse a flote gracias a compartir aquellos insumos de su propiedad que no están siendo utilizados. Sin embargo, los datos manifiestan que, tras esta cortina benefactora, se encuentra la posibilidad de capitalizar enormes diferenciales de renta. Esto ha llevado, como no podía ser de otra manera, a una enorme concentración en la gestión de amplios parques de vivienda transformados en apartamentos turísticos. Así, tal y como muestra el estudio publicado por Arias-Sans y Quagliari (2016) para el caso de Barcelona y el año 2014, en torno al 55% de los apartamentos ofrecidos en el portal Airbnb eran ofertados por perfiles que gestionaban más de un alojamiento, hecho que desmontaba la argumentación principal de esta compañía basada en una supuesta ayuda a familias en apuros. Además, la mayoría de esta oferta se centraba en el Distrito de Ciutat Vella, el cual, a su vez, es el área de la ciudad hoy hay una mayor demanda de vivienda protegida y, por tanto, con mayores riesgos de desplazamiento socioespacial.

En resumen, la relación entre gentrificación y turismo descansa, primordialmente, en el nuevo papel otorgado a las ciudades bajo el capitalismo neoliberal. De ser

Las ciudades han pasado a convertirse en elementos claves para los procesos de acumulación y circulación del capital.

consideradas el espacio por excelencia para la reproducción social, han pasado a convertirse en elementos claves para los procesos de acumulación y circulación del capital. El turismo y la gentrificación, de este modo, se aparecen

como dos caras de una misma moneda: un fenómeno y otro no pueden considerarse por separado pues los espacios turistificados han debido sufrir con anterioridad los necesarios procesos de higienización y desconflictivización, en gran cantidad de ocasiones, generados por dinámicas gentrificadoras, necesarios para su consumo. Estas específicas áreas de las ciudades acaban por generar fenómenos de *disneyficación* y tematización, haciendo que lo que más se parezca al centro de una ciudad cualquiera del Mediterráneo, sea otra ciudad cualquiera del Mediterráneo y donde las más perjudicadas, desplazadas y culturalmente empobrecidas, serían sus clases populares.

DECRECIMIENTO TURÍSTICO

Asunción Blanco-Romero

Universidad Autónoma de Barcelona

Según Serge Latouche el decrecimiento es una necesidad, no un principio, un ideal, ni el objetivo único de una sociedad del post-desarrollo.

La reflexión en torno al decrecimiento y sus diversos enfoques no son un campo nuevo, ni un concepto poco trabajado, aunque se quiera plantear así por sectores reacios a su puesta en práctica. Ya a inicios de los años 2000, Serge Latouche divulgaba sus aportaciones sobre la teoría del decrecimiento definiéndolo como “una necesidad, no un principio, un ideal, ni el objetivo único de una sociedad del post-desarrollo...”

(Latouche, 2003: 3-4), y que plasmó en 2006 en su obra *Le Pari de la décroissance*. Su tesis enraizaba en la idea de conseguir el progreso, la prosperidad y el desarrollo social sin los inconvenientes del pretendido crecimiento infinito. Gracias a una reflexión “serena” sobre el concepto (Latouche, 2007) pretendía desentrañar las contradicciones de los procesos de acumulación ilimitada capitalista definiendo precisamente lo que no es el decrecimiento.

De ese modo, salía al paso de las supuestas críticas y confusiones al respecto, argumentando que el decrecimiento no significa condenar a la pobreza a los países empobrecidos, ni crecimiento cero, ni una vuelta al pasado, ni a un orden comunitario patriarcal incompatible con la democracia. Su propuesta de revolución cultural se basaba en el círculo virtuoso de las 8 R: 1) reevaluar sustituyendo el individualismo, el consumismo y la competencia por la colectividad, la sencillez y la cooperación; 2) reconceptualizar la riqueza y la pobreza dejando de definirlas únicamente en términos monetarios y considerando el progreso a partir de la mejora de aspectos cualitativos; 3) reestructurar el aparato productivo y las relaciones sociales en función de una nueva escala de valores para hacer frente a la crisis ecológica; 4) redistribuir la riqueza y el acceso al patrimonio natural entre el Norte y el Sur, entre clases sociales y entre las distintas generaciones; 5) relocalizar la economía y descentralizar la toma de decisiones; 6) reducir nuestro impacto en la biosfera a través de un cambio en la producción y el consumo; 7) reutilizar y 8) reciclar para conseguir alargar el ciclo de vida de los productos (Latouche, 2007).

Como sostiene el eco-marxista John Bellamy Foster (2011), el decrecimiento dentro del sistema económico capitalista es un “teorema imposible”, dado que requiere de un crecimiento continuo para su supervivencia. Muy al contrario, la clave radica en desafiar los principios fundamentales de esa economía capitalista y apostar por sistemas alternativos al vigente, una economía más local, tradicional y cooperativa, fuera de los principios básicos productivistas y generando un reto provocador, “la abundancia frugal”, la posibilidad de “prosperidad sin crecimiento”. Este supuesto oxímoron plantea la prosperidad centrada en superar el productivismo y el consumismo típicos del sistema económico imperante (dónde el sobreconsumo de unos pocos

DECRECIMIENTO TURÍSTICO

A. Blanco-Romero

provoca la escasez de muchos otros), desarrollando la noción de “dimensionamiento de derechos y la creación de una economía de estado estable”. Encontramos entonces un decrecimiento “deseado”, a través de una austeridad decidida voluntariamente para mejorar el bienestar ante el hiperconsumismo, la acumulación del capital, el derroche y la fe ciega en las soluciones tecnológicas (“tecnolatría”); lejos del actual decrecimiento “forzado” que impone la austeridad de las crisis cíclicas capitalistas. El decrecimiento “voluntario” propone así un enfoque global abordando tanto la crisis ecológica como la desigualdad social. Para conseguirlo plantea penalizar el consumismo, el derroche, los usos suntuarios y la segregación por razón de clase social, como sucede con la gentrificación. A semejanza de la lucha contra el cambio climático, propone la contracción y la convergencia del consumo de recursos naturales, en aras de una mayor equidad social.

En este sentido, siguiendo los postulados de Foster, la importancia de la industria turística para el decrecimiento tiene una innegable dimensión adicional. Como una de las industrias más grandes del mundo, se presenta como una de las vías de acumulación de capital más potente y por tanto uno de los principales mecanismos de mantenimiento de la expansión y de la reproducción ampliada del sistema capitalista.

Turismo en el Mediterráneo, un desarrollo desigual

A lo largo de la historia del turismo, la región mediterránea ha sido el centro neurálgico de su desarrollo y expansión. Desde su consideración por parte de los mercados emisores centroeuropeos como una de las principales periferias del placer (Turner y Ash, 1991), sus destinos se han ido ampliando a lo largo de todos los países que cuentan con una fachada litoral de aguas templadas o tropicales, con estructuras sociopolíticas más fácilmente supeditables a los intereses del capital. Este desarrollo turístico y económico se basa en la falta de homogeneidad y equilibrio socio-territorial.

Así, a nivel socioeconómico, la actividad turística es un fenómeno casi exclusivo de la clase consumidora mundial, principalmente de los países del Norte (Meana, 2016), que excluye a más de tres cuartas partes de la población mundial (Gardner et al., 2004). Por otro lado, a nivel territorial, ya desde sus inicios el desarrollo turístico ha mostrado elementos graves de polarización, que se mantienen en la actualidad, a pesar de sus momentos de expansión (OMT, 2018a). Así, encontramos países y enclaves concretos de zonas litorales del Mediterráneo norte, denominados “destinos maduros”, con graves síntomas de saturación turística (Mediterráneo español, francés, italiano o griego); frente a lugares del mediterráneo sur, eternos “destinos emergentes”, (litoral tunecino, marroquí, pero también en Argelia, Libia, Siria, Líbano o incluso el consolidado litoral de Egipto) en los que a pesar de las inversiones realizadas en el sector turístico (principalmente de fondos de inversión extranjera) no han conseguido un desarrollo equilibrado, ni consolidar lo que desde el modelo capitalista neoliberal sería un destino turístico competitivo.

DECRECIMIENTO TURÍSTICO

A. Blanco-Romero

Las dos riberas de la cuenca mediterránea son una buena muestra de la desigualdad entre territorios muy próximos, en provecho también del turismo. El Norte, no sólo geográfico, sino también en términos de clases sociales, acumula, derrocha y se satura; como sucede en ciudades como Venecia, Barcelona o Palma, asaltadas por la función turística y agrupadas en la Red SET de Ciudades y Regiones del Sur de Europa ante la Turistización (Pardo, 2018), desde las que se plantea el decrecimiento turístico por parte de movimientos sociales e instituciones públicas. En cambio, el Sur geográfico, ya sea de la ribera meridional o de la España vaciada, y social, en términos de las clases sociales empobrecidas, se sitúa en el otro extremo del desarrollo geográfico desigual, que debe poder crecer para converger mejorando así sus condiciones de vida y prosperidad sostenible.

Este desarrollo desigual dentro de un sector en auge como el turístico ha supuesto también reacciones *desiguales*, tanto a nivel social como institucional, entre las que ha surgido la discusión de un necesario decrecimiento turístico para aquellas zonas donde la saturación turística, *overtourism*, es una realidad palpable con graves consecuencias. La magnitud del malestar en estas regiones del Mediterráneo norte es tal que ha captado la atención de algunos actores poderosos de la industria, incluidos la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (con su informe «*Overtourism*»? *Comprender y gestionar el aumento del turismo urbano más allá de las percepciones*, 2018b) y el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (McKinsey and Company, 2017) aunque su postura muestra una marcada ambivalencia. Así, los lobbies pro-turísticos culpan a las poblaciones residentes descontentas respecto del fenómeno turístico de turismofobia (Blanco-Romero et al., 2018), al tiempo que reconocen la posibilidad de que algunos destinos experimenten lo que denominan “un exceso de turismo” o el conocido “morir de éxito”. A pesar de todo, la OMT sigue defendiendo que “el crecimiento no es el enemigo; la cuestión radica en cómo lo gestionamos”. Han sido los movimientos sociales en su crítica de las consecuencias negativas del desarrollo turístico quienes han empezado a utilizar explícitamente la idea del decrecimiento turístico y conectar, de manera sistematizada, la discusión más global del decrecimiento (Kallis, 2011; Kallis y March, 2015) con el turismo.

La contribución del turismo a la expansión y al sostenimiento del capitalismo excede sus propias dimensiones.

La enorme vinculación del turismo con otras muchas industrias auxiliares, actividades y procesos que intervienen en él, y su repercusión a través del elogiado, pero perverso, efecto multiplicador, hace que su contribución a la expansión y al sostenimiento del capitalismo exceda sus propias dimensiones, conformando una red cuyos hilos se extienden por todo el mundo en infinidad de formas. El carácter extractivista de la actividad turística (Garcés, 2018), así como su necesaria “creación destructiva” como base de los ciclos de acumulación por desposesión (Harvey, 2006) y generación de valor, a través de procesos autodestructivos y de formas de violencia estructural (Büscher, B. y Fletcher, R, 2017), ponen necesariamente a la industria turística en el centro del debate del decrecimiento. Así, si el objetivo es perseguir el decrecimiento a escala global, es necesario plantear también una profunda transformación del turismo. Una forma diferente de turismo

DECRECIMIENTO TURÍSTICO

A. Blanco-Romero

que se aleje del imperativo del crecimiento, como parte de una nueva práctica “post-capitalista”, con potencial para transformar drásticamente esa misma red global. Pero, cómo ya se ha señalado en diversas ocasiones, ¿el decrecimiento turístico es un teorema posible? (Fletcher, et al., 2018).

Los movimientos sociales que denuncian la saturación turística consideran completamente viable la propuesta. Así, si el decrecimiento turístico se fundamenta en el diagnóstico real de congestión e intensificación del metabolismo socioeconómico (los flujos de materiales y energía consumidos) y su huella ecológica (traslación a la capacidad biofísica del territorio), aspectos como la reducción del número de turistas, las distancias de viaje y su frecuencia, su consumo de recursos naturales, su contribución a la desigualdad y a la segregación social, deben ser elementos prioritarios de actuación. A nivel local, se plantea como imprescindible perseguir el aumento del retorno social del turismo, reducir la inversión de presupuesto público en la actividad turística, utilizar la fiscalidad al turismo para contenerlo, evitar algunas formas de subvención encubierta de las que disfruta el turismo, utilizar la regulación urbanística para el decrecimiento o modificar los modelos de gestión de los territorios turísticos son elementos que están en manos de las administraciones de los diferentes destinos mediterráneos. A nivel global, el decrecimiento turístico se plantea así para atajar el desarrollo geográfico desigual, reduciendo el consumo por el extremo de la acumulación de riqueza, el lujo y el derroche. Orientándose tanto a combatir la desposesión de la población local de sus espacios cotidianos y el acceso a la vivienda, como a mitigar el cambio climático, el agotamiento de los recursos fósiles, la pérdida de biodiversidad o la superación de los umbrales de resiliencia biofísica.

Desturistización post-capitalista

La defensa del decrecimiento turístico no es la destrucción del turismo o el antiturismo. Se trata de buscar fórmulas de desturistización en las que la actividad lúdica y de ocio se organice y se practique de forma y a escala diferentes, que maximice los beneficios para las comunidades locales y los ecosistemas. Como señalábamos diversos autores

El decrecimiento turístico no es la destrucción del turismo, sino la búsqueda de una actividad lúdica que se organice y se practique de forma y a escala diferentes.

en 2018 (Fletcher et al., 2018), ya entonces existía una gran variedad de iniciativas en desarrollo y con gran potencial, como el turismo lento (*slow tourism*), la promoción de “vacasaciones” (vacaciones en casa), hasta esfuerzos por una infraestructura turística “ecológica”, implicando al transporte aéreo y la producción de electricidad. Por su parte, la contención del crecimiento, que no el decrecimiento, ha sido parcialmente asumida por algunas instituciones públicas, mediante políticas de regulación de la capacidad de los alojamientos turísticos, con la implantación de moratorias de crecimiento y planes

de ordenación; tasas e impuestos especiales al alojamiento o al desplazamiento de turistas, por ejemplo en función de las distancias de vuelo; limitación de la capacidad de las infraestructuras de transporte (aeropuertos, puertos, autopistas, túneles, puentes...) o equipamientos (como por ejemplo campos de golf, pistas de esquí o

DECRECIMIENTO TURÍSTICO

A. Blanco-Romero

puertos deportivos). Estas medidas de limitación del acceso implican el encarecimiento de la oferta que se hace más elitista; de tal manera que se corre el riesgo de utilizar el decrecimiento en favor de la población más acaudalada. Es necesario evitar la exclusión de las clases sociales más humildes y la segregación en función de la capacidad de gasto, gravando fiscalmente el exceso, la acumulación y el derroche de recursos (Blázquez, 2016). En definitiva, la cuestión de cómo se podría combinar y desarrollar una propuesta coherente de desturistización post-capitalista, aplicada a la saturación y al derroche, justo acaba de introducirse en el debate público.



Tunez_Beth Kanter. Bajo licencia CC.

SEGURIDAD, TERRORISMO Y TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Fernando Almeida

Universidad de Málaga

El Mediterráneo es una región que alberga numerosos conflictos de raíz política, económica y religiosa. En torno a este mar se localizan algunos de las confrontaciones mundiales más agudas (conflicto palestino-israelí), que explican la presencia militar de las grandes potencias mundiales, hecho que justifica que todas las potencias militares tengan presencia en el Mediterráneo. Los Estados Unidos de América tienen 19 bases militares en el Mediterráneo (España, Grecia, Italia, Turquía, Israel, Siria, Túnez y Egipto), lo que muestra la importancia del lugar (Base Structure Report, 2015). El resto potencias militares también disponen de bases en el Mediterráneo: Reino Unido (3, Chipre y Gibraltar), Francia (1 en Líbano), Grecia (Chipre), Turquía (Chipre), Rusia (Siria) y China (Francia). La profusión de disputas y las conexiones estratégicas con el Atlántico, Mar Negro y Mar Rojo explican el interés de las potencias militares por este mar.

Por otro lado, el fuerte desequilibrio económico entre la orilla norte y sur junto con los problemas sociales y políticos derivados de las migraciones es otra de las variables que ocupa la agenda política de buena parte de los gobiernos del Mediterráneo. Los más de dos millones de inmigrantes que han llegado a Europa ha supuesto un desafío para este envejecido continente, dando lugar en algunas ocasiones a respuestas xenofóbicas y demagógicas (D'Angelo, 2018). El Mediterráneo sigue entendiéndose como espacio de frontera económica, política y religiosa, entre países y continentes lo que intensifica los antagonismos.

De entre todos estos problemas, el terrorismo es uno de los que más ha acentuado estos conflictos y que ha sido tomado para incrementar las soluciones basadas en la seguridad. Así mismo, el terrorismo es uno de los factores de desestabilización que más ha afectado al turismo.

Durante buena parte del siglo XIX y XX, predominó un terrorismo de carácter más político, apoyado en diversas ideologías y objetivos (Laqueur, 2003). Desde el último tercio del siglo XX y todo el siglo XXI, la relación de los grupos terroristas con los medios de comunicación ha ido siendo cada vez más estrecha. Esta situación ha sido especialmente relevante en los países occidentales en los que los grupos mediáticos tienen un papel fundamental en las sociedades democráticas (Veres, 2004). En estos países, el terrorismo de corte ideológico-político decayó de forma clara a partir de la caída del Muro de Berlín, viniendo a ser sustituido por un terrorismo de base

religiosa, al menos desde el punto de vista de los medios. A esta situación contribuyó especialmente los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, el gran centro de los medios de comunicación a escala global (Calduch, 2001; Bossong, 2012). En el caso de los países musulmanes de la orilla sur y este, el hueco político provocado por el fracaso de la primavera árabe después de 2010, parece que haya sido cubierto por la actividad terrorista en muchos de estos países de la cuenca del Mediterráneo. Este hecho se observa en la intensificación de la actividad terrorista a partir de 2010 (Gráfico 2).

Las corrientes religiosas más conservadoras del islam entienden que la solución a los problemas que padecen diversos países musulmanes es una interpretación más rigurosa de la religión. Además, estas corrientes identifican a los países occidentales como una de las causas de los males que aquejan a los países musulmanes. Los grupos terroristas islámicos tienen como objetivo combatir a los enemigos del islam, y con ello a los países occidentales. Los grupos religiosos integristas pretenden derrocar a todo gobierno que no sea afín a sus creencias, y esto incluye a los propios gobiernos locales que no tengan como objetivo declarar un estado islámico. El terrorismo afecta principalmente a los países islámicos, así desde el 2000 al 2017, más del 85% de los atentados perpetrados por organizaciones terroristas islamistas tuvieron lugar en países con una población mayoritariamente musulmana (Global Terrorism Database, 2018).

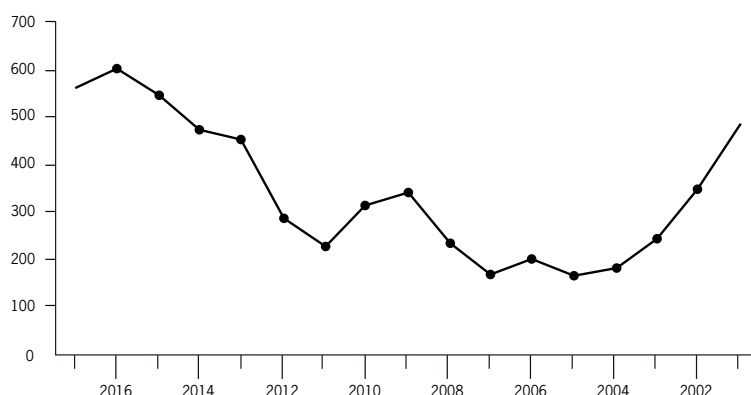
La cuenca del Mediterráneo es una de las principales regiones turística del mundo. La actividad turística no ha parado de aumentar en esta zona desde que se inició el turismo de masas en la década de los 50 del siglo pasado. Uno de los requisitos indispensables de la industria turística es el control de la seguridad para generar un espacio de absoluta tranquilidad en el destino turístico. Esto sucede así debido a que los turistas y los operadores turísticos son extraordinariamente sensibles a cualquier aspecto relacionado con la seguridad. Así pues, en el caso del Mediterráneo coinciden en el espacio, una gran demanda turística junto con un número considerables de incidentes que afectan a la seguridad de la actividad turística. De ahí, que la protección y la limitación del riesgo tengan una especial importancia en la gestión turística en el Mediterráneo. Probablemente, para la agenda de seguridad en el Mediterráneo, la actividad terrorista contra los intereses turísticos es el principal elemento de preocupación, ya que estos incidentes contra el turismo han sido numerosos en algunos países del Mediterráneo, en especial en Egipto, Turquía y Túnez, afectando negativamente a la actividad económica.

Uno de los requisitos indispensables de la industria turística es el control de la seguridad para generar un espacio de absoluta tranquilidad en el destino turístico.

SEGURIDAD,
TERRORISMO Y
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Fernando Almeida

Gráfico 1. Incidentes relacionados con el terrorismo en Europa Occidental.



Fuente: Global Terrorism Database, 2018

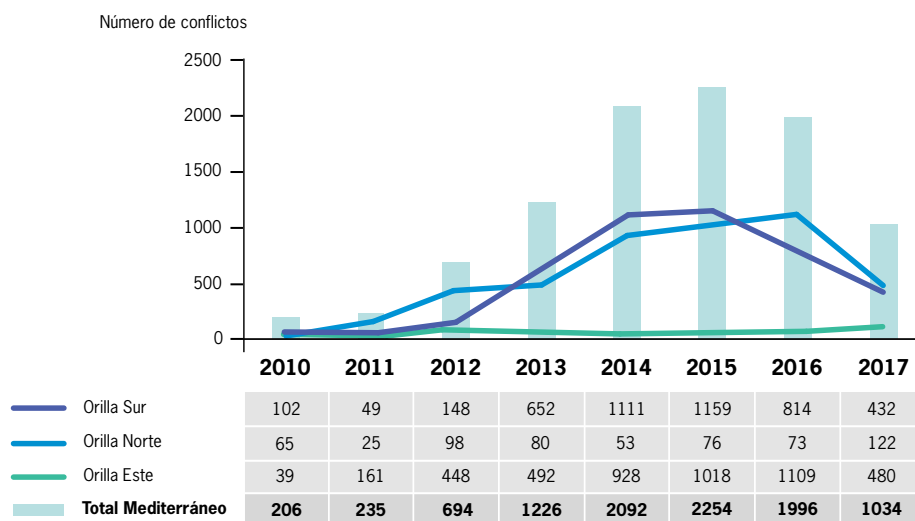
Aunque la percepción de la opinión pública en Europa Occidental es que los atentados terroristas contra turistas y actividades turísticas son numerosos, la información disponible muestra que tanto en Europa como en el Mediterráneo sólo suponen una pequeña proporción del total de los incidentes, un 0,16% entre 2010 y 2017 (Global Terrorism Databe, 2018). En el contexto internacional, entre 1990 y 2017 se produjeron 378 atentados con un objetivo claramente turístico, que se localizaron fundamentalmente en países turísticos. Europa sufrió el 15,9% de los atentados de este tipo, mientras que en los países del Mediterráneo se localizaron el 38,6% (Global Terrorism Databe, 2018). Los países que más atentados con fines turísticos han registrado entre 1990 y 2017 son por este orden: Egipto, Yemen, India, Turquía, y entre los países europeos destacan, España, Francia e Italia. Los dos países del Mediterráneo que han sufrido más sucesos contra turistas entre 1990 y 2017 son Egipto (31) y Turquía (24). Los atentados con más víctimas en el sector turístico se han producido en Egipto, siendo especialmente significativo la explosión del avión ruso en 2015 que dejó 224 personas muertas. La reiteración de atentados terroristas en los últimos años en Egipto, Turquía, Túnez y Francia ha afectado al sector turístico. Entre los países europeos con mayor número de incidentes se encuentran España (16), Grecia (14) y Francia (12). Sólo en el caso de Francia, la profusión de atentados en 2015 (Periódico Charlie Hebdo, Sala Bataclan y Bar la Belle Epoque), ha producido una reducción del flujo turístico en este país (Gráfico 3).

En la cuenca del Mediterráneo se produjeron entre 2010 y 2017 un total de 9.737 incidentes relacionados con el terrorismo, la mayoría de los cuales se localizaron en los países que sufren una grave inestabilidad interna o guerras como son los casos de Libia (22,9%), Siria (21,1%) y Egipto (19,5%). Otros países que registran un numero considerable de sucesos conectados con el terrorismo son Turquía (15,8%), Israel (6,2%) Líbano (4,8%) y Grecia (2,7%) (Global Terrorism Databe, 2010-2017).

SEGURIDAD, TERRORISMO Y TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Fernando Almeida

Gráfico 2. Incidentes relacionados con el terrorismo en la cuenca del Mediterráneo.



Fuente: Global Terrorism Database, 2018

Egipto es el país que más ha sufrido ataques a zonas turísticas, lo que ha provocado una notable reducción de flujos de turistas internacionales (Gráfico 3). Este país es uno de los países que mayores pérdidas económicas ha padecido a raíz de los atentados terroristas (La Vanguardia, 2014). La Primavera Árabe supuso una reducción de los visitantes (2011) pero el descenso se ha intensificado entre 2015 y 2016 debido a los atentados terroristas (El Cairo, 08/012016) y la falta de seguridad aérea, causada por los dos ataques terroristas y un intento de secuestro en un vuelo de EgyptAir (Alamillos, 2016). Rusia y Reino Unido prohibieron incluso toda conexión aérea con el destino (Europa Press, 2016). La inestabilidad política se ha unido a los atentados terroristas lo que ha producido un fuerte descenso de los ingresos por turismo y de su peso en el PIB (se pasó de un 11,3% antes de las revueltas y actos terroristas a un 3,5%) (OMT, 2010-2017). Egipto, el que fuera en 2010 el principal receptor de turismo en África, recibió en 2016 menos turistas que Túnez.

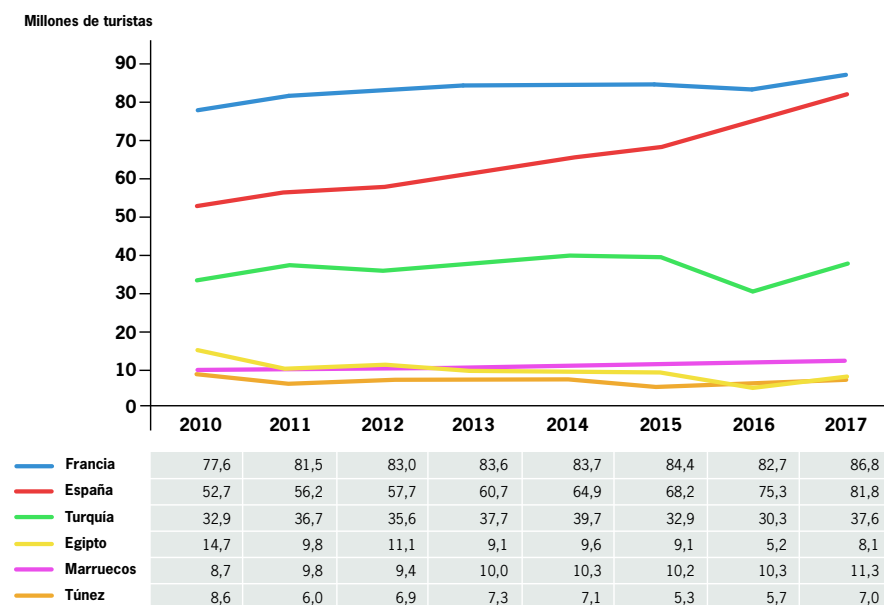
Otro ejemplo es Túnez, considerado el impulsor de la Primavera Árabe y defensor de la vía democrática. El terrorismo pretende desmontar su evolución democratizadora, y ha utilizado los atentados como herramienta política y económica. Por ello, Túnez ha sido víctima de graves atentados que han conseguido dañar gravemente la imagen turística y la economía del país. El 18 de marzo de 2015 se produjo un atentado en el Museo Nacional del Bardo, en la ciudad de Túnez, que causó 24 fallecidos y afectó a 19 turistas. A comienzo del verano, el 26 de junio de 2015, tuvo lugar un atentado, en un hotel costero en Susa (frente al hotel Riu Imperial Marhaba), donde fallecieron 39 personas. Como se puede observar en el gráfico 3, la Primavera Árabe en 2010 supuso un serio descenso en la recepción turística de Túnez, que los atentados de 2015 consiguieron agravar la situación. A la escasa diversificación de la economía de Túnez, basada en la actividad turística, se suma la inestabilidad política que compromete claramente la mejora de la economía del país. Casi el 50% de los ingresos del país proceden del turismo

SEGURIDAD, TERRORISMO Y TURISMO EN EL MEDITERRÁNEO

Fernando Almeida

internacional. Los malos resultados económicos han provocado el cierre de multitud de empresas turísticas como restaurantes, comercios y hoteles. Los turistas que siguen visitando el país se alojan bajo el régimen de todo incluido en resorts, en busca de una mayor seguridad, lo que genera un reducido impacto económico fuera de los complejos turísticos.

Gráfico 3. Evolución del turismo internacional en algunos destinos del Mediterráneo.



Fuente: OMT, 2010-2017

Turquía no se vio afectada por la Primavera Árabe, en relación con la recepción turística. La llegada de turistas ha crecido en los últimos años, pero los atentados terroristas de 2016, la inestabilidad política interna (intento de golpe de estado en julio de 2016) y la cercanía de la guerra de Siria, han afectado muy negativamente a la actividad turística (gráfico 3). Es el país de la cuenca del Mediterráneo que más turismo perdió en términos absolutos en 2016, casi 9 millones de turistas, aunque se ha producido una notable recuperación en 2017. Durante 2016 se produjeron tres atentados terroristas: Estambul (12 de enero de 2016 y 28 de junio de 2016) y Ankara (13 de marzo de 2016). Estos tuvieron lugar en dos zonas simbólicas y estratégicas para el turismo, uno de ellos cerca de la transitada Mezquita Azul y el otro en el aeropuerto internacional de Atatürk. Afectaron a turistas de 13 nacionalidades distintas (51 civiles fallecidos y 260 heridos). En su capital, Ankara, murieron 37 personas y 122 resultaron heridas debido a la explosión de un coche bomba. La situación de inestabilidad política de años anteriores culminó en un muy difundido golpe de Estado que ocasionó 241 fallecidos y 2000 heridos (julio 2016).

En el caso de Francia, los ataques terroristas han afectado a la principal potencia turística por recepción de turismo internacional. Especialmente graves fueron los atentados producidos en 2015 y 2016. A comienzos del año 2015 se produjo el atentado contra

SEGURIDAD,
TERRORISMO Y
TURISMO EN EL
MEDITERRÁNEO

Fernando Almeida

el periódico Charlie Hebdo que dejó 20 muertos, siendo un claro aviso a las posibles críticas de la prensa y en noviembre del mismo año, se sucedieron 7 atentados en la misma noche que dejaron más de 140 muertos, siendo el más grave el de la sala de fiestas Bataclan. Al año siguiendo se produjo un atentado directamente contra la actividad turística en un paseo marítimo de la ciudad de Nimes, que dejó 186 fallecidos y 303 heridos. Estos tres atentados junto a un gran número de incidentes relacionados con el terrorismo (129 entre 2015-2017) (Global Terrorism Database, 2018), provocaron el descenso de la demanda turística en 2016, aproximadamente, unos dos millones (Gráfico 3).

Los conflictos en países no europeos son presentados dentro de un contexto de constante inestabilidad política.

Si bien el turismo ha actuado con gran intensidad en los países de la orilla sur y este del Mediterráneo, no existe un tratamiento neutral de las noticias relacionadas con el terrorismo. Ante acontecimientos similares, los medios de comunicación seleccionan las noticias acordes a sus objetivos. El diferente tratamiento de las noticias por parte de los medios de comunicación obedece a las estrategias de comunicación identificados por Chomsky (2010) o Ribas (2002), tales como la proximidad geográfica o cultural, el compartir intereses económicos o políticos, la pertenencia al grupo de los países desarrollados y sedes de las empresas de información, etc. Los conflictos en países no europeos son presentados dentro de un contexto de constante inestabilidad política, en muchos casos estos países quedan englobados bajo el calificativo de “estado fallido”, mientras en Europa son hechos puntuales que “sacan lo mejor de la sociedad”, mediante la demostración de pruebas de solidaridad y muestras de actividades de la vida cotidiana. Los atentados en la orilla norte muestran imágenes que refuerzan los sistemas políticos, mientras que en el sur y el este se muestra la situación de descomposición de los gobiernos.

“SEGURIDAD TURÍSTICA”: INTERROGANTES SOBRE LA PRÁCTICA SECURITARIA

Sarah Bleclake

Universidad de Lancaster

En 2015 Naciones Unidas publicó *Transformando Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, en el que propuso diecisiete objetivos para un desarrollo sostenible mundial. La visión de desarrollo sostenible presentada en la Agenda 2030 imagina un mundo donde no solo son sostenibles las prácticas económicas y medioambientales, sino también donde la riqueza se comparte y se pone fin a la pobreza y el hambre; un mundo de igualdad, sin miedo o violencia; y donde hay protección para los más vulnerables. Este mundo, según la *Agenda 2030*, sería globalmente sostenible (United Nations, 2015). El turismo cobra un papel fundamental en la Agenda 2030. De hecho, la Organización Mundial de Turismo (OMT) afirma que el turismo sostenible puede contribuir en cada uno de los diecisiete objetivos (UNWTO, 2017; UNWTO 2018). Poco después, Naciones Unidas nombró 2017 como *Año Internacional de Turismo Sostenible para el Desarrollo*. Naciones Unidas define turismo sostenible como aquel que “tiene en consideración su impacto económico, social y medioambiental, tanto en la actualidad como en el futuro, atendiendo a las necesidades de visitantes, la industria, el entorno y las comunidades receptoras” (UNEP y UNWTO, 2005: 12).

Muchas organizaciones globales argumentan que el turismo sostenible es un medio para crear desarrollo humano, seguridad y paz mundial (Crotti y Misrahi, 2017; UNWTO, 2018; WTTC, 2016). Argumentan que necesitamos el turismo para garantizar la posibilidad de crear un mejor mundo. Al mismo tiempo, son numerosos los académicos que afirman que las inseguridades puedan reducir el flujo de turistas y, con eso, dañar el turismo (Hall, Timothy y Duval, 2003; Mansfeld y Pizam, 2006; Pizam y Mansfeld, 1996; Tarlow, 2014). Y en esta argumentación aparece la importancia de la “seguridad turística”, o la práctica de dar seguridad a los turistas para sostener el turismo. Habitualmente organizaciones globales e investigadores presentan la seguridad turística como una práctica fundamental para hacer sostenible el turismo y una práctica “win-win” en seguridad humana¹⁵. Por ejemplo, la OMT sugiere que haciendo un mundo seguro por los turistas se producirá un mundo más rico y más seguro por todas las personas (UNWTO, 2018). Pero ¿realmente es así? En el presente texto argumento que construir un mundo seguro para los turistas no es lo mismo que construir un mundo

15 Un artículo más largo de este tema ya está en preparación (Becklake, in preparation).

“SEGURIDAD
TURÍSTICA”:
INTERROGANTES
SOBRE LA
PRÁCTICA
SECURITARIA

Sarah Bleclake

seguro para todos y todas. En vez de ello, el desarrollo turístico está reproduciendo desigualdades y generando nuevas inseguridades humanas.

¿Cómo surgió la seguridad turística como una práctica cada vez más importante?

El turismo se ha convertido en un objeto de seguridad valioso y vulnerable. El valor económico del turismo es cada vez más evidente (Crotti y Misrahi, 2017; UNWTO, 2018). Sin embargo, el turismo también se ha vuelto político, cultural, social y personalmente valioso (Urry y Larsen, 2011; Sheller y Urry, 2004). Y como el valor del turismo generalmente no se cuestiona, cada vez se plantean más preocupaciones acerca de las “amenazas turísticas”, o las que pueden definirse como cualquier cosa con el poder de amenazar el flujo de turistas. No hay turismo sin turistas y los turistas tienden a evitar el riesgo (ABTA, 2016; Bianchi, 2007). Como muchas investigaciones han evidenciado, cualquier cosa, desde riesgos imaginarios hasta terrorismo, violencia, crimen, acoso, desastres, epidemias, disturbios civiles, etc., puede reducir o trasladar los flujos de turistas (Brunt, Mawby y Hambly, 2000; Carter, 1998; Hall, Timothy y Duval, 2004; Hall et al., 2003; Lepp y Gibson, 2003; Mansfeld y Pizam, 2006; Pizam y Mansfeld, 2006; Ryan, 2012; Santana, 2005; Sönmez y Graefe, 1998; Sönmez, 1998; Tarlow, 2014; Tarlow, 2009). Con tantas amenazas potenciales acechando, el mundo busca cada vez más cómo proteger el turismo. ¿Pero cómo surgió todo esto? ¿Cómo es que el turismo se volvió tan valioso y por qué las amenazas turísticas aparentemente van en aumento?

Al intentar responder a estas preguntas centro mi atención en los valores económicos del turismo. Estos valores han aumentaron con el capitalismo neoliberal (Harvey, 2005). Hay, por los menos, tres ejemplos en los que esto ha ocurrido. Primero, para que un mercado de libre comercio funcione debe haber también libre circulación de ciertas personas privilegiadas, como personal comercial y consumidores (Bauman, 1998; Elliott y Urry, 2010). En este sentido el turismo es fundamental para el capitalismo neoliberal. Segundo, el neoliberalismo ha conceptualizado el desarrollo como una participación exitosa en la economía global (McMichael, 2004). En este contexto, atraer turistas se ha convertido cada vez más en una estrategia clave de desarrollo para tantos lugares que no tienen otras posibilidades (Telfer y Sharpley, 2008; Mowforth y Munt, 2009 [1998]). Esto ha llevado a un crecimiento de la industria turística, mayor dependencia económica del turismo, y más competencia entre destinos turísticos (Mowforth y Munt, 2009 [1998]; Telfer y Sharpley, 2008; Urry y Larsen, 2011). Y, tercero, el turismo crea nuevos caminos para la acumulación de capital y, por tanto, es clave mantener y diseminar el capitalismo neoliberal (Fletcher, 2011). Estos tres ejemplos ayudan a subrayar cómo el turismo ha ganado más valor económico tras el crecimiento del capitalismo neoliberal globalizado. De hecho, como dice Robert Fletcher, el turismo surge como una parte fundamental de este tipo de capitalismo (Fletcher, 2011).

El turismo surge como una parte fundamental del capitalismo neoliberal globalizado.

“SEGURIDAD
TURÍSTICA”:
INTERROGANTES
SOBRE LA
PRÁCTICA
SECURITARIA

Sarah Bleclake

Por supuesto, el ascenso del terrorismo es importante en este contexto (Sönmez y Graefe, 1998; Sönmez, 1998), pero el capitalismo neoliberal globalizado también ha creado nuevas vulnerabilidades e inseguridades que afectan al turismo. La liberalización ha llevado a países, empresas, y personas sumamente desiguales a una competencia directa, beneficiando a aquellos con posiciones iniciales fuertes (Harvey, 2005; Kiely, 2007). Como resultado, mientras se ha generado una inmensa riqueza privada, la desigualdad, la pobreza y la precariedad también han ido en aumento (Wacquant, 2009; Walby, 2009). Con el predominio de las políticas neoliberales también hemos visto el retroceso del Estado de Bienestar y de los servicios sociales (Wacquant, 2009), lo que significa que los pobres ya no tienen la misma protección. Como diversos investigadores han señalado, el aumento de la desigualdad y la pobreza está ligado a los crecientes conflictos y a la violencia (Wacquant, 2009; Walby, 2009). En otras palabras, el capitalismo neoliberal globalizado ha producido mayores “inseguridades humanas” (Human Security Unit, 2016). A pesar de ello, en lugar de ver al capitalismo neoliberal globalizado como una parte del problema, éste ha sido posicionado como la solución. De hecho, las crecientes inseguridades han creado una demanda de seguridad que cada vez más se proporciona a través de mercados de seguridad competitivos (Abrahamsen y Williams, 2011).

Al menos hay tres formas en que esta situación se vincula con el turismo. Primero, si uno considera que el turismo es una parte clave del capitalismo neoliberal globalizado, entonces puede argumentarse que forma parte de la construcción de mayores inseguridades humanas (Büscher y Fletcher, 2017). En segundo lugar, se puede argumentar que el aumento de las desigualdades y inseguridades humanas, como la violencia, es una clave de las amenazas turísticas. Las desigualdades crean más violencia (Walby, 2009) y, a su vez, las desigualdades y la violencia aumentan el miedo y el riesgo de daño de los turistas. Finalmente, y tercero, también puede notarse cómo el crecimiento de algunas inseguridades humanas se han convertido en nuevas atracciones y experiencias turísticas, como se puede ver en el caso del turismo de pobreza o *slum tourism* (Frenzel, Koens y Steinbrink, 2012; Freire-Medeiros, 2013; Mostafanezhad, 2014). Turistas que participan en el turismo de pobreza demandan seguridad personal en lugares difíciles, mientras ellos “consumen” las inseguridades humanas de los demás como experiencias turísticas. En este contexto, en vez de reducir desigualdades y crear más seguridad para todo el mundo, encontramos una demanda de seguridad turística y el desarrollo de expertos en ese tipo de seguridad.

El argumento que propongo aquí es que el capitalismo neoliberal ha jugado un papel clave para convertir el turismo en un ‘objeto de seguridad’ valioso y vulnerable; o, en otras palabras, en la ‘securitización’ del turismo (Buzan, Wæver y de Wilde, 1998; Lisle, 2013). Este ha sido fundamental para el surgimiento de la seguridad turística como una práctica securitaria cada vez más importante. También, como voy a argumentar más adelante, la seguridad turística es, de hecho, una práctica securitaria neoliberal.

“SEGURIDAD
TURÍSTICA”:
INTERROGANTES
SOBRE LA
PRÁCTICA
SECURITARIA

Sarah Blecklake

¿Cómo se practica la seguridad turística?

La seguridad turística es extraordinariamente compleja. Es practicada por una gran variedad de actores distintos en escalas diferentes, desde organizaciones mundiales hasta personas viviendo y trabajando en destinos turísticos. Estos actores utilizan una alta gama de estrategias de seguridad formales e informales, y trabajan en una variedad de registros, desde lo legal hasta lo afectivo (Blecklake forthcoming-b; Devine, 2017; Lisle, 2013; Ojeda, 2013). Por consiguiente, fácilmente se pueden encontrar contradicciones y disputas dentro de esta práctica. La seguridad turística también se lleva a cabo a través de relaciones cooperativas y competitivas. Así, por un lado tiene como objetivo hacer que el mundo sea seguro para los turistas, lo cual implica una cooperación considerable entre los países, organizaciones, empresas y personas. Y, por otro lado, esa práctica se realiza como parte de una competencia turística mundial, donde los lugares y las empresas compiten en parte por su capacidad de proporcionar a los turistas mayores garantías de seguridad personal (Santana, 2005).

Pueden identificarse cuatro sitios clave de la seguridad turística, cada uno con su propia lógica interna.¹⁶ En primer lugar, está el sitio del imaginario turístico, que tiene como objetivo crear imágenes de destinos seguros, cambiando las percepciones de riesgo de los turistas para hacer que se sientan lo suficientemente seguros como para viajar. Los sitios de burbuja turística y el cuerpo del turista apuntan a la protección de los turistas cuando visitan un destino, evitando que sufran un daño real. Si bien el sitio de la burbuja turística lo logra manteniendo a salvo a los turistas en lugares seguros, el sitio del cuerpo del turista busca protegerlos a medida que circulan por entre las burbujas y en lugares de “riesgo”. Finalmente, el sitio del mundo turístico atiende el surgimiento de mecanismos de seguridad turística global que apuntan a hacer el mundo seguro para los turistas. Cuando la seguridad turística falla, y les pasan cosas malas a los turistas, aparecen los “desastres turísticos”. Por lo tanto, la seguridad turística no solo tiene como objetivo detener que dichas cosas malas sucedan, sino que también busca minimizar sus efectos negativos cuando ocurren.

Los turistas internacionales tienden a ser considerados los más valiosos, por el hecho que el turismo internacional es similar al comercio internacional.

La seguridad turística considera a los turistas como altamente valiosos y particularmente vulnerables ante el peligro. Pero no todos los turistas son considerados de la misma manera. Los turistas internacionales tienden a ser considerados los más valiosos, por el hecho que el turismo internacional es similar al comercio internacional. Así, este elevado valor que se da al turismo internacional es particularmente evidente en el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, que se centra específicamente en él (Crotti y Misrahi, 2017). Sin embargo, también es ampliamente asumido que los turistas internacionales son los más vulnerables (Brunt et al., 2000; Lepp y Gibson, 2003; Pizam y Mansfeld, 2006; Santana, 2005; Sönmez, 1998). Al ser considerados víctimas, los turistas internacionales tienen mucho poder sobre el turismo, ya que

¹⁶ Explico más de estos cuatro sitios de seguridad turística en varios artículos que ya están en preparación o revisión (Blecklake, in preparation; Blecklake, forthcoming-b; Blecklake, forthcoming-a).

“SEGURIDAD
TURÍSTICA”:
INTERROGANTES
SOBRE LA
PRÁCTICA
SECURITARIA

Sarah Bleclake

cuando les suceden cosas malas se convierten en noticia a nivel mundial, lo que conlleva repercusiones para la imagen de un destino y para la capacidad de atraer inversión extranjera y más turistas internacionales (Sönmez, 1998). Aquí se puede notar que la seguridad turística está basada en la jerarquización de las víctimas, siendo posicionados los turistas internacionales como los más necesitados y poderosos y, por tanto, los que más protección reciben.

La seguridad turística se basa fundamentalmente en las desigualdades que estructuran quién puede convertirse en turista internacional y en cómo estos turistas imaginan los riesgos en el mundo. Todo esto está muy bien señalado en las relaciones neocoloniales. No todos pueden ser turistas, menos aún turistas internacionales. Debido al proceso histórico de colonización, imperialismo, desarrollo y neoliberalismo, todavía hoy los países del Norte Global son los principales emisores de turistas internacionales, aunque también China (Enloe, 2014). Como resultado, los turistas occidentales tienen mucho poder turístico. De hecho, son sus miedos y sus deseos los que a menudo definen las ventajas y desventajas competitivas de los lugares turísticos y además se siguen los pasos para cumplir y superar sus expectativas y acallar sus preocupaciones sobre la seguridad (Becklake, forthcoming-a). Así, mientras los turistas occidentales a menudo temen viajar hacia el sur global (Carter, 1998), éste tiende a depender del turismo internacional (Mowforth y Munt, 2009 [1998]). En consecuencia, si bien la seguridad turística es relevante para todos los destinos turísticos, en el Sur Global está surgiendo de manera particularmente pertinente, desafiante y transformadora.

¿Cuáles son las repercusiones de la seguridad turística?

Como muchos académicos críticos han notado, en cada uno de los cuatro sitios de seguridad turística se pueden encontrar ejemplos de cómo las estrategias de brindar mayor seguridad a los turistas están reproduciendo desigualdades y creando nuevas inseguridades humanas a los locales¹⁷ (Becker y Müller, 2013; Büscher y Fletcher, 2017; Cornelissen, 2011; Devine y Ojeda, 2017; Devine, 2014; Devine, 2017; Freitag, 1994; Lisle, 2013; Mowforth y Munt, 2009 [1998]; Morgan y Pritchard, 1998; Ojeda, 2013; Little, 2014; Wynne-Hughes, 2012; Weaver, 2008). Aún más, la seguridad turística es una parte de un sistema de vigilancia global que está transformando las prácticas de seguridad de los estados.

Según Abrahamsen y Williams, ahora la seguridad es un servicio comercializado a nivel mundial (Abrahamsen y Williams, 2011). Hay mecanismos internacionales que brindan seguridad mercantilizada a los actores y actividades que se consideran esenciales para el desarrollo económico y capitalismo neoliberal globalizado. Aquí podemos localizar la seguridad turística, que permite a los turistas desplazarse alrededor del mundo con relativa velocidad y seguridad, y, por tanto, respalda la circulación y producción de riqueza. Pero este tipo de seguridad depende de la vigilancia. Como Haggerty y Ericson explican (Haggerty y Ericson, 2000), la gobernanza neoliberal de seguridad ha

17 Explico eso en más detalle en un artículo en preparación (Becklake, in preparation).

“SEGURIDAD
TURÍSTICA”:
INTERROGANTES
SOBRE LA
PRÁCTICA
SECURITARIA

Sarah Blecklake

visto la creación de un “mecanismo de vigilancia” compuesto por nuevas tecnologías de información y comunicación, que recopilan datos, registran, observan, y mercantilizan todo. Es decir, moverse “libremente” por el mundo implica cada vez más la venta de los datos personales y la privacidad. Como sugieren muchos investigadores que trabajan en el tema de la vigilancia, esto tiene la capacidad de producir nuevas inseguridades humanas (Bigo, 2014; Morgan y Annette, 2005; Lisle, 2013; Lyon, 2002; Wright et al., 2010; Boyle y Haggerty, 2009; Salter 2004).

Como parte de la seguridad turística los estados están gobernando a sus naciones y ciudadanos como destinos acogedores y hospitalarios para recibir a los turistas. A su vez se encuentran que la seguridad turística desafía las prácticas tradicionales de soberanía. Por ejemplo, como explicó Scarlett Cornelissen (Cornelissen, 2011), mediante la práctica de compartir soberanía con las asociaciones deportivas sobre los espacios turísticos durante eventos masivos. También se encuentra en el uso de fuerzas militares para proteger ciertos lugares y personas para el turismo, la construcción de fuerzas policiales especiales para proteger a los turistas, y además la agilización de la justicia para ellos (Becklake, forthcoming-b; Becklake, forthcoming-a; Bianchi y Stephenson, 2014; Cornelissen, 2011; Devine, 2014; Devine, 2017; Ojeda, 2013; Wynne-Hughes, 2012). Por otra parte, la seguridad turística puede usarse como una justificación para la normalización de los estados de excepción, mediante los cuales el Estado suspende las formas democráticas de gobierno y las leyes de seguridad con el fin de asegurar sus territorios para el turismo (Wynne-Hughes, 2012). Aquí se puede ver cómo la seguridad turística puede relacionarse directamente con la suspensión de la libertad y los derechos de los ciudadanos.

Finalmente, se puede argumentar que la seguridad turística es una parte clave de lo que el antropólogo Aihwa Ong llama ‘ciudadanía flexible’ (Ong, 1999). Durante mucho tiempo, en la ciudadanía moderna se ha entendido que ser miembro oficial de un estado incluye derechos y privilegios, junto con deberes y responsabilidades. En cambio el concepto de ciudadanía flexible hace énfasis en cómo una minoría privilegiada –que tiende a ser una ‘ciudadanía privilegiada’ (Boatcă, 2016)– es capaz de viajar alrededor del mundo y obtener derechos y privilegios prácticamente en cualquier lugar. Esto, por supuesto, está en contraste directo con la mayoría de las personas del mundo que aún luchan por una ciudadanía substantiva en sus propios países. Podemos ver que en algunos lugares a los turistas se les ofrece un servicio de seguridad superior (Cohen, 2009; Little, 2014), mucho mejor que el ofrecido a los locales normales, y que las estrategias de seguridad turística a menudo acentúan la lucha por la ciudadanía local.

Consideraciones finales

Los defensores de la seguridad turística argumentan que esta es una práctica necesaria para crear un turismo sostenible y para producir seguridad humana para todos. Pero la seguridad turística no es una práctica de seguridad humana. En realidad su lógica contraviene los principios de seguridad humana, que conceptualizan que

“SEGURIDAD
TURÍSTICA”:
INTERROGANTES
SOBRE LA
PRÁCTICA
SECURITARIA

Sarah Bleckle

todas las personas tienen el mismo derecho a la seguridad. De hecho, la seguridad turística encuentra su valor en los turistas como consumidores, no como seres humanos. En lugar de ser una forma de seguridad humana, la seguridad turística proporciona protección al consumidor móvil. Además es una práctica neoliberal. Es cierto que la seguridad turística puede ayudar a sostener las economías turísticas y al turismo como una manera privilegiada de viajar. Pero también esta práctica está reproduciendo desigualdades, creando nuevas inseguridades humanas, y transformando instituciones políticas y sociales. Este análisis tiene implicaciones para el reto mundial de desarrollo sostenible. Tenemos que preguntarnos seriamente qué tipo del desarrollo produce la seguridad turística y si este es el tipo de futuro que queremos. Si no es así, entonces tenemos que pensar de manera crítica sobre el aumento de la seguridad turística y considerar otras alternativas. Termino con dos alternativas potenciales: una reformista y otra revolucionaria.

Una aproximación reformista necesitaría una revisión profunda del nexo turismo-seguridad y dedicar más atención para mejorar la seguridad humana. Asimismo, en lugar de basarse en una lectura parcial de la relación entre el turismo y la seguridad, que posiciona al turismo como un medio de seguridad humana y paz mundial, las políticas de seguridad turística deberían basarse en una revisión profunda de las muchas formas en que el turismo influye, y se ve influido a su vez, por las seguridades y inseguridades humanas. Así, el objetivo podría ser gestionar el turismo de manera que asegure su contribución a la seguridad humana de todo el mundo, especialmente de los ciudadanos. Esto también significaría que habría lugar para limitar o decir “no” al turismo. Por otro lado, una aproximación revolucionaria no trataría de mejorar la seguridad turística, sino más bien de eliminar las condiciones que la originaron en primer lugar. Esto necesitaría desafiar las desigualdades que produce el turismo

Es necesario desafiar las desigualdades que produce el turismo como manera privilegiada de viajar y propagar inseguridades humanas.

como manera privilegiada de viajar y propagar inseguridades humanas. Para hacerlo sería necesario crear un sistema político-económico que le diera más importancia a la justicia social y a la seguridad humana sobre la acumulación individual de riqueza y la mercantilización de la seguridad. Con esta segunda alternativa podríamos encontrar esperanza por un mundo más sostenible y seguro, para todos y todas.

REFUGIADOS Y TURISTAS: LA DOBLE CARA DE LA GEOPOLÍTICA DEL MEDITERRÁNEO¹⁸

Cecilia Vergnano¹⁹

Amsterdam Institute for Social Science Research (AISSR)
Amsterdam University

Con su doble carácter de frontera externa meridional de la Unión Europea y, al mismo tiempo, destino turístico altamente atractivo, el Mediterráneo se encuentra en el centro de un escenario especialmente complejo en el cual se superponen diferentes movi­lidades de personas y capitales: por un lado, turistas en búsqueda de espacios de ocio, relax y desconexión; por el otro, refugiados que huyen desde guerras o, simplemente, buscan mejores oportunidades para sí mismos y sus familias.

Desde el principio de los años 2000, el Mediterráneo ha adquirido creciente visibilidad en un contexto geopolítico marcado por el aumento de los desplazamientos forzados desde el Sur global. Como consecuencia de políticas migratorias europeas cada vez más restrictivas, se ha vuelto con creces la frontera más mortal del mundo (Fargues 2017). Según el UNHCR, desde el 2014 aproximadamente dos millones de personas han recorrido las rutas del Mediterráneo occidental, central y oriental, desembarcando en las costas de España, Italia y Grecia (más de un millón solamente en 2015).²⁰ En el mismo lapso de tiempo, en las mismas rutas, se han registrado 17.821 muertos o desaparecidos²¹.

18 En el intento de huir de la categorización institucional “refugiados” / “migrantes económicos”, utilizaré la denominación de “refugiados” con referencia a todas las personas en posición subalterna en el sistema de visados (y, por lo tanto, con posibilidades limitadas de movilidad en condiciones de legalidad e incolumidad), obligadas a desplazarse hacia países considerados más seguros con la finalidad de proteger sus vidas o, simplemente, para buscar oportunidades de vida mejores para sí mismos y sus familiares.

19 Este artículo se escribe en el marco del proyecto “Rejection Regimes: An Ethnographic Study of the Social Life of Intra-EU Border Regimes” (REJREG), en el marco del programa Horizon 2020 - Marie Skłodowska-Curie actions (grant number 792793).

20 Como consecuencia de los acuerdos entre España y Marruecos de mediados de los años 90, las rutas más recorridas son las del Mediterráneo central (entre Libia e Italia) y oriental (entre Turquía y Grecia). Comparado con la totalidad de los desplazamientos transmediterráneos, las llegadas a España constituyen solo el 4,9%, aunque a partir de 2017 la tendencia es al alza.

21 En la ruta del Mediterráneo central (entre Italia y Libia), en particular, las políticas de contraste a la migración se traducen en el reciente aumento de la tasa de mortalidad a pesar de las disminuciones de las llegadas a partir de 2017.

REFUGIADOS Y
TURISTAS: LA
DOBLE CARA DE LA
GEOPOLÍTICA DEL
MEDITERRÁNEO

Cecilia Vergnano

Para comprender el marco geopolítico contemporáneo de las movilidades en el Mediterráneo (sea de turistas, sea de refugiados) en su complejidad, hay que tener en cuenta numerosos factores. Enumerarlos en su totalidad superaría los límites de este apartado, sin embargo es importante mencionar las diferentes implicaciones y consecuencias de las así llamadas “primaveras árabes” del 2011; la intervención militar de la OTAN en Libia, también del 2011, que condujo a la ejecución del dictador Gheddafi, produciendo una situación de inestabilidad política y militar en el país; la guerra en Siria; las políticas migratorias europeas y, especialmente, el Tratado de Dublín; la así llamada “cuestión europea meridional”, es decir, la crisis de la deuda en los países de Europa del sur (despreciativamente definidos bajo el acrónimo PIGS: Portugal, Italia, Grecia y España) y la concomitante aplicación de políticas de austeridad.

Es significativo observar que, si por un lado la inestabilidad geopolítica que afecta a países que son destinos turísticos tradicionales (Egipto, Túnez) favorece sus competidores en la región mediterránea (Grecia y España han registrado ingresos excepcionales ligados al turismo en los últimos años), por el otro lado *esta misma inestabilidad* es la causa de una buena parte de los desplazamientos forzados a través del Mediterráneo. La inestabilidad política de Libia, en particular, ha favorecido tanto las violaciones sistemáticas de los derechos humanos de los migrantes (en un país donde la demanda de fuerza de trabajo ha sido significativa hasta hace poco, con consiguiente presencia de trabajadores procedentes de gran parte del continente africano), como, a la vez, la creación de una industria de pasajes clandestinos a Europa, en pateras y embarcaciones precarias.

Por otro lado, la reglamentación europea de la competencia sobre las demandas de asilo (Tratado de Dublín), que establece que dicha responsabilidad recae sobre el país europeo de primera llegada (y, por lo tanto, mayoritariamente sobre los países en “primera línea” en la frontera sur: España, Grecia e Italia), provoca una sobrecarga para los sistemas de acogida y seguridad social de unos países ya duramente castigados por la crisis económica y las políticas de austeridad aplicadas para sanar las deudas públicas. Algunos elementos de la así llamada “cuestión meridional” europea son altas tasas de desempleo, pobreza, aumento de las emigraciones (incluidos trabajadores calificados y jóvenes con altos niveles de educación), recortes en el gasto público,²²

La expansión del sector turístico adquiere un carácter esencial en la economía nacional, y entra en conflicto con la así llamada “crisis migratoria” que afecta algunos de los paraísos turísticos más atractivos del Mediterráneo.

aumento de la presión fiscal y drástica reducción de los salarios. En este contexto, la expansión del sector turístico adquiere un carácter esencial en la economía nacional, y entra en conflicto con la así llamada “crisis migratoria” que afecta algunos de los paraísos turísticos más atractivos del Mediterráneo²³.

22 Los recortes en sanidad se han reflejado, en el caso griego, en un aumento de la mortalidad (Kouvelakis 2018).

23 A la vez, en estos contextos sociales ha aumentado la competitividad entre los sectores de población más vulnerables, y nuevas formaciones políticas han capitalizado las llegadas de los refugiados en términos de creación de consenso xenófobo.

REFUGIADOS Y
TURISTAS: LA
DOBLE CARA DE LA
GEOPOLÍTICA DEL
MEDITERRÁNEO

Cecilia Vergnano

Lampedusa y Lesbos en la encrucijada

Especialmente paradigmáticos son los casos de las islas de Lampedusa (a medio camino entre Túnez e Italia) y Lesbos (a solo seis millas de las costas turcas). Desde 2007 a 2017, 162.957 refugiados han desembarcado en Lampedusa según el Ministerio del Interior italiano. En 2015, Lesbos ha recibido, ella sola, más de medio millón de refugiados (datos UNHCR), aproximadamente el 58% de los que han transitado a través de Grecia en el mismo año, en ruta hacia la Europa del norte. Al buscar imágenes de estas islas en la web, es particularmente chocante el contraste entre las imágenes de estas islas como resorts, con playas maravillosas y aguas cristalinas, por un lado, y las imágenes de la tragedia humana de los refugiados (niños, mujeres y hombres hacinados en pateras, naufragios, salvamientos en condiciones desesperadas, cadáveres). La percepción de estas islas como lugares de emergencia y crisis humanitaria, caracterizadas por el peligro y la muerte, constituye un problema remarcable por unas comunidades largamente dependientes del turismo. En este contexto, la “cultura de la acogida”, si bien muy viva²⁴, es puesta a prueba duramente.

La tensión entre turismo y emergencia humanitaria ha sido gestionada mayoritariamente a través de una separación marcada de los espacios en estas islas, entre aquellos dedicados al ocio de los turistas y aquellos reservados a los migrantes.

La tensión entre turismo y emergencia humanitaria ha sido gestionada mayoritariamente a través de una separación marcada de los espacios en estas islas, entre aquellos dedicados al ocio de los turistas y aquellos reservados a los migrantes (Hannam 2017; Melotti, Ruspini y Marra 2018). Estos últimos han sido invisibilizados a través de la construcción de centros de acogida y la protocolización de la acogida misma (Mazzara 2015), con “guerra de cifras” en paralelo (con tendencia por parte de los habitantes a minimizar el número de las llegadas, especialmente en los años más duros de la crisis económica y financiera) (Franck 2018; Melotti et al. 2018). Aunque sean numerosos los intentos de culpabilizar a los refugiados y las ONGs por los impactos negativos sobre el turismo (Boukala y Dimitrakopoulou 2018), la relación de causalidad entre la así llamada “crisis” migratoria y la crisis del sector turístico en islas como Lesbos o Lampedusa no queda clara.

A lado de las estrategias de invisibilización de la “crisis” migratoria, puestas en marcha para la preservación de la economía turística, en Lampedusa y Lesbos se ha consumado (y se sigue consumando) un auténtico “espectáculo de la frontera” (Cuttitta 2012; De Genova 2013), expuesto con más o menos frecuencia por los medios de comunicación, que ha contribuido a llegada, especialmente en Lesbos, de millares de trabajadores y voluntarios internacionales (Guribye y Stalsberg Mydland 2018; Papataxiarchis 2016): socorristas, profesionales de la industria humanitaria, médicos, enfermeros, cocineros, artistas, fotógrafos, investigadores, enseñantes, sacerdotes, abogados, periodistas, estudiantes de escuelas universitarias de verano, voluntarios desempleados, jubilados o estudiantes, con repercusiones positivas en

24 La alcaldesa de Lampedusa, Giusi Nicolini, ha recibido el premio por la paz UNESCO en 2017, “por su humanidad y constantes esfuerzos en gestionar la crisis humanitaria” (<https://es.unesco.org/news/giuseppina-nicolini-alcaldesa-lampedusa-y-ong-sos-mediterranee-ganan-premio-felix-houphouet>)

REFUGIADOS Y
TURISTAS: LA
DOBLE CARA DE LA
GEOPOLÍTICA DEL
MEDITERRÁNEO

Cecilia Vergnano

las economías isleñas. De hecho, es posible identificar tal fenómeno en el marco más amplio del *voluntourism* (turismo de voluntarios y activistas) que caracteriza la economía contemporánea de los desastres (Holmes y Smith 2009; Whittaker, McLennan y Handmer 2015). Esta nueva forma de voluntariado incluye a personas que actúan de forma espontánea y episódica con una creciente industria que combina viajes, placer y activismo, así como iniciativas ciudadanas y privadas para el desarrollo (derivadas a menudo de experiencias previas de viajes al Sur) y el influjo de pequeñas organizaciones comunitarias. Lo que estas nuevas formas de voluntariado tienen en común es la tendencia a alejarse de las ONGs estructuradas y las agencias estatales, para canalizar las iniciativas individuales de forma más flexible y menos estructurada (Schulpen y Huyse 2017)²⁵. La fuerte presencia de voluntarios internacionales en Lesbos en 2015 y en los años sucesivos tiene que ser analizada a la luz de estas tendencias globales. Millares de voluntarios de todos los géneros, edades, procedencia geográfica y clase social se han juntado en masa en las playas de la isla, con una durada media de permanencia de una semana (Guribye y Stalsberg Mydland 2018), alojándose en los hoteles locales. Muchos restaurantes (por ejemplo, *El Captain's Table*, en el puerto de Molyvos), se han vuelto lugares de encuentro para voluntarios internacionales. Al mismo tiempo, establecimientos turísticos en desuso, como antiguos hoteles abandonados, se ha reconvertido en centros de acogida provisionales para centenares de refugiados (Lisley y Johnson 2018).

Sin embargo, en contraste con la gestión de desastres y emergencias humanitarias en otras partes del mundo, en Lesbos no ha habido algún tipo de iniciativa comercial dirigida al *voluntourism* (con la oferta de paquetes de viaje + alojamiento), a pesar de la demanda potencial (Guribye, Stalsberg y Mydland 2018). Esto refleja, probablemente, el deseo de muchos operadores turísticos de alejarse completamente de cualquier aspecto relacionado con la “crisis” de los refugiados, con la esperanza de que los turistas tradicionales finalmente volverían. Durante el invierno del 2017, con condiciones climáticas prohibitivas debidas a la caída de nieve en la isla, la Asociación de Hoteleros de Lesbos se ha posicionado en contra de la oferta de habitaciones a refugiados y voluntarios (sin embargo, algunos establecimientos han rechazado esta prohibición)²⁶.

Con la reciente disminución de los movimientos migratorios, la protocolización de la acogida y la creciente criminalización de los rescates por parte de embarcaciones de ONGs, los gobiernos sureuropeos se están moviendo hacia una dirección de “vuelta a la normalidad” en el Mediterráneo, en detrimento de los derechos humanos fundamentales de millares de personas en búsqueda de protección internacional.

25 Iniciativas de este tipo han sido observadas, por ejemplo, en el sureste asiático tras el tsunami del 2004, en Japón tras la catástrofe nuclear de Fukushima (Samuels 2013).

26 En las islas griegas la actitud de los gobiernos locales frente a la conversión de las islas mismas en *hotspots* (con la construcción de centros de identificación y clasificación de los migrantes, y presencia de autoridades europeas) ha sido dispar. Por ejemplo, en Lesbos y Samos los gobiernos locales han largamente consentido la transformación de dichas islas en *hotspots* y dado la bienvenida a un gran número de agencias humanitarias como el UNHCR, la Cruz Roja y Médicos sin Fronteras. En cambio, los gobiernos locales de otros potenciales *hotspots* griegos, como las islas de Kos y Agathonisi, han rechazado persistentemente la implementación de campos según el modelo *hotspot* y la instalación de ONGs, alegando el efecto “imán” para la llegada de nuevos refugiados y el posible daño para las economías locales dependientes del turismo (New Keywords Collective 2016).

REFUGIADOS Y
TURISTAS: LA
DOBLE CARA DE LA
GEOPOLÍTICA DEL
MEDITERRÁNEO

Cecilia Vergnano

A pesar de que el giro fuertemente securitario en la gestión de la frontera mediterránea esté llevando a una invisibilización cada vez más elevada de los naufragios (y las violaciones de los derechos humanos en Libia), los procesos de desposesión y expulsión (Sassen 2014), junto con la inestabilidad política, persisten en muchos países del Sur global: en ningún momento se puede excluir una inversión en la tendencia a la baja en los movimientos migratorios a través del Mediterráneo.



Ayvalik, Balıkesir_Panegyrics of Granovetter. Bajo licencia CC.

ANEXO: EN PRIMERA PERSONA EL SUR DE EUROPA COMO ESPACIO POLÍTICO ANTI-TURISTIFICACIÓN

Reme Gómez y Daniel Pardo

Assemblea de Barris per un Turisme Sostenible (ABTS)

El año 2018 se constituyó la Red SET de Territorios del Sur de Europa contra la Turistización. Actualmente la conformamos una veintena larga de nodos en Portugal, Italia, Malta y España: Venezia, Valencia, Sevilla, Roma, Oporto, Palma, Pamplona/Iruña, Napoli, Malta, Málaga, Madrid, Lisboa, Girona, Firenze, Ibiza/Pitiusas, San Sebastián/Donostia, Córdoba, Canarias, Bergamo y Barcelona.

En todo el mundo, la hipermovilidad y el auge del turismo como actividad de ocio prioritaria de quien se lo puede permitir está llevando a procesos de turistización con graves consecuencias sociales y ambientales. La moda del turismo urbano, una moda construida a través de años de promoción y financiación pública, proyecta en numerosas ciudades, denominadas, globales, el mismo tipo de conflictos que anteriormente se producían en entornos rurales o naturales.

La densidad de población que caracteriza el medio urbano provoca que la población afectada sea más numerosa y facilita que sus reacciones críticas y de resistencia sean más amplias, a la vez que el foco mediático de las ciudades, superior al del medio natural, permite una amplificación más inmediata de su mensaje.

En el Sur de Europa, esencialmente en el Mediterráneo, asistimos a una especialización de la región en la explotación turística de todo tipo de entorno, especialmente acusado en el urbano, y con una serie de impactos sociales, laborales, ambientales y, en definitiva, vitales, que provocan reacciones de resistencia entre la población. A partir de un cierto momento estas experiencias empiezan a interactuar de forma más intensa hasta alcanzar el salto de escala en auto-organización que requiere tan desequilibrada situación.

Diversidad de realidades locales, caminos y resistencias coordinadas

La mayoría de colectivos que participan en el nacimiento de la Red SET tienen un recorrido previo: son grupos que llevaban tiempo trabajando por el derecho a la ciudad

ANEXO

EL SUR DE EUROPA
COMO ESPACIO
POLÍTICO ANTI-
TURISTIFICACIÓN

Reme Gómez
Daniel Pardo

o a la vivienda, o contra la turistización de sus territorios. El nacimiento se gesta de manera casi espontánea a lo largo de una sucesión de encuentros y visitas mutuas desde el 2016. Aquel año en Barcelona organizamos el 1º Foro Vecinal sobre Turismo²⁷, un espacio que nació con el espíritu de compartir experiencias. No pretendíamos solo analizar los procesos que estábamos sufriendo, estudiar cómo enfrentarlos o buscar alternativas conjuntas, sino que además queríamos demostrar que no se trataba únicamente de un problema local y que hay patrones comunes de actuación por parte de los sectores privado y público. Por este motivo, invitamos a organizaciones de Palma, del Camp de Tarragona, de Málaga y de Venezia, lugares con bagajes que nos interpelaban. Fue entonces que nos dimos cuenta de que teníamos mucho en común, tanto en relación con los problemas y conflictos que enfrentábamos como con las críticas y propuestas que hacíamos. En los meses posteriores participamos en encuentros similares en Palma, Donostia o Lisboa, y la idea de construir esta red se fue gestando de manera natural.

En cualquier caso, y desde un principio, los objetivos de esta estrategia de acción glocal, que incluyen el intercambio de conocimiento y el aprendizaje en red, van más allá y apuntan abiertamente a la generación de un movimiento de lucha social anti-turistización a escala europea o sur-europea.

Tras meses de trabajo coordinado entre los colectivos que se convirtieron en los primeros nodos de la red, se trasladó la propuesta a diferentes ciudades durante la primavera del 2018, y estos primeros nodos hicieron varias presentaciones locales a finales del mes de abril. Poco después, coincidiendo con el 2º Foro Vecinal sobre Turismo en Barcelona, tuvo lugar la presentación oficial de la Red SET, que en ese momento contaba con 12 nodos, y su primer encuentro²⁸.

El pasado mes de abril de 2019 se produjo el segundo encuentro de la red en Sevilla, durante la celebración de la ESTAR, una contra-cumbre organizada por el colectivo CACTUS (Colectivo Asamblea contra la Turistización de Sevilla²⁹) en paralelo y en oposición a la cumbre del World Travel y Tourism Council (WTTC), principal lobby turístico mundial.

La necesidad de coordinar respuestas locales a un problema global. Ámbitos y límites geo-políticos.

Sintetizando esta primera etapa, podemos decir que la red SET es una iniciativa joven y en crecimiento, que marca una nueva mirada desde la perspectiva de grupos de resistencia heterogéneos bajo la premisa de trabajar colectivamente, desde la autonomía y el respeto los contextos locales. Se enfrenta, además, al carácter

27 <https://assembleabarris.wordpress.com/forumveinalturisme/>

28 <https://assembleabarris.wordpress.com/2018/05/08/programa-del-2n-forum-veinal-sobre-turisme-18-i-19-de-maig/>

29 <https://cactusevilla.wordpress.com/>

ANEXO

EL SUR DE EUROPA
COMO ESPACIO
POLÍTICO ANTI-
TURISTIFICACIÓN

Reme Gómez
Daniel Pardo

novedoso de las resistencias a los procesos de turistización sean tan nuevos, a la falta de información pública y académica sobre los mismos, y a la mentira convertida en verdad oficial mediante el poco sutil método de la repetición *ad infinitum* de mantras como que “el turismo es bueno para todos porque aporta riqueza y puestos de trabajo”, o que “el turismo supone una puesta en valor del patrimonio local y fomenta el intercambio entre culturas diversas”, etc.

La propia creación de la red y su juventud determinan los retos de funcionamiento internos, que se asumen de forma también casi natural, fruto de la experiencia de los grupos que la conforman. Evidentemente, la red está abierta a la incorporación de cualquier nodo a través de cualquier colectivo o entidad que asuma su manifiesto, los objetivos y las formas de funcionar. Una vez que los objetivos son claros, los retos tienen mucho más que ver con las formas de coordinación desde la distancia geográfica y la armonización de los calendarios partiendo de los tiempos propios de colectivos diversos, implicados también en luchas estrictamente locales y/o de otras temáticas cercanas.

En este sentido, hay que recordar que muchos de los colectivos de la red trabajan también específicamente en la lucha por el derecho a la vivienda o colaboran en ella activamente, lo que tiene que ver tanto con la proximidad e intersecciones entre esta lucha y la resistencia anti-turistización, como con el hecho de que a menudo estos colectivos vienen de aquella lucha y se han reformulado por la propia dureza de los procesos de turistización. Los movimientos sociales somos transversales a nuestros territorios y las luchas se entrecruzan.

Pero la diversidad también alcanza la forma de organización. Por ejemplo, nos ha sorprendido positivamente ver cómo los primeros nodos italianos (Venezia y Firenze) han contagiado rápidamente a colectivos de otras ciudades con los que colaboran en temas como los bienes comunes. Lo más sorprendente es que estas nuevas incorporaciones se han auto-identificado inmediatamente como nodo SET hasta el punto de que se dan nombres como SET Napoli. Funcionan también con una lógica colectiva propia, probablemente basada en complicidades previas y en el idioma compartido. Rápidamente están absorbiendo y proyectando sobre sus territorios la experiencia anti-turistización anterior, de igual manera que ponen a disposición la suya sobre venta de patrimonio y gestión de bienes comunes. De esta manera, la diversidad de contextos y realidades, que inicialmente puede parecer un obstáculo o dificultad para la red, puede acabar alimentándola y sumando.

Así, los nodos hemos acordado encontrarnos una vez al año, comunicándonos telemáticamente entre encuentros, que sirven para mantener complicidades, perfilar necesidades de organización y coordinar al menos una acción común. La fecha de esta acción se ha hecho coincidir con el día mundial de turismo, 27 de septiembre, día en que tradicionalmente el sector turístico se auto-reivindica descaradamente.

Desde el nacimiento de la idea teníamos claro que en la red SET el ámbito geográfico Sur de Europa juega un rol, heredado de aquel construido dentro del proceso

ANEXO

EL SUR DE EUROPA
COMO ESPACIO
POLÍTICO ANTI-
TURISTIFICACIÓN

Reme Gómez
Daniel Pardo

global de turistización. Asumimos que los procesos de turistificación responden a patrones económico-financieros globales, pero desde el inicio entendimos que este marco geográfico conlleva una significación política; el Sur de Europa hace pensar rápidamente en conceptos como crisis, austeridad, países PIGS, etc., y este paisaje conceptual se corresponde con una intuición compartida de escenario post-crisis en la que los países perdedores buscan la recuperación mediante una especialización turística que proyecta el Sur de Europa como el patio de vacaciones del primer mundo.

Esta concepción geopolítica de la red puede llevar a interrogantes cómo si tendría sentido, y en tal caso cuál, incorporar a la red a París, Amsterdam o a Reikiavik, por poner algún ejemplo de ciudades europeas donde también existen resistencias a la turistización. O, de una manera más pertinente, cómo podríamos establecer relación en la ribera sur del Mediterráneo; territorios que no pertenecen formalmente a Europa pero entran claramente en los circuitos turísticos en así como en un sentido político-económico con el imaginario del Sur de Europa. Son temas que en este momento de la joven red no han sido debatidos.

Coordinación, complicidades y auto-organización

Algunos objetivos de esta iniciativa son fáciles de imaginar, otros quizás un poco menos. El principal, la necesidad de llevar la lucha contra la turistificación a una escala superior, que esté a la altura de las dinámicas de la industria turística y de las instituciones públicas que deberían gobernarla, y que demasiado a menudo colaboran de manera lamentable, legitimándola, promoviéndola y/o directamente financiándola.

Del mismo modo que la ABTS nació en 2015 por la necesidad de coordinar y llevar a escala de ciudad la lucha de los barrios en Barcelona, la red SET aspira a generar discurso anti-turistificación desde el Sur de Europa, en una dinámica de apoyo mutuo y con una función de caja de resonancia de las diferentes voces. El objetivo es hacer un corazón formar un coro que llegue a interpelar a algo tan evidente y tan “lejano” como las instituciones de la Unión Europea. En este sentido, hay un largo camino que recorrer hasta conseguir que las instituciones europeas tomen conciencia de los impactos sociales, ambientales y en los derechos de las personas, y que legislen y regulen en consecuencia un sector turístico actualmente desbocado y voraz. Un camino largo y poco tiempo, si tenemos en cuenta factores tan punzantes como la urgencia climática o la rapidísima precarización vital en las ciudades turistificadas. Sin duda un funcionamiento *glocal* tiene un rol claro en todo ello.

Hay un largo camino que recorrer hasta conseguir que las instituciones europeas tomen conciencia de los impactos sociales, ambientales y en los derechos de las personas, y que legislen y regulen en consecuencia un sector turístico actualmente desbocado y voraz.

Hay una parte del trabajo pues que tiene que ver directamente con re-escalar la lucha: construcción de relato crítico, deslegitimación de discursos falaces y de políticas perversas, denuncia de lobbies, etc. No olvidemos, sin embargo, que no se puede

ANEXO

EL SUR DE EUROPA
COMO ESPACIO
POLÍTICO ANTI-
TURISTIFICACIÓN

Reme Gómez
Daniel Pardo

pretender denunciar el discurso triunfalista imperante (el del turismo generador de riqueza e inocuo) y hacer llegar la crítica a las poblaciones de nuestros territorios sin conocer las realidades sociales y económicas. Sin esta capacidad de conocimiento no podríamos incidir ni en los medios de comunicación de masas ni entre nuestras vecinas. Por otra parte, la red SET también puede ayudar a ampliar la base social de los diferentes colectivos. Tanto por contagio puro como por el hecho de que a menudo sucede que en muchas de nuestras ciudades una propuesta o crítica innovadora no es escuchada en serio cuando viene de dentro y, en cambio, la misma tiene mucho más éxito si viene de fuera. Así, las resonancias entre los diversos nodos generan sinergias y apoyo mutuo.

Otra utilidad de la red es la posibilidad de pensar y discutir nuestros contextos turistizados con personas afines con quien no lo hacemos cada semana. Si bien parte del discurso anti-turistización ha entrado bastante rápidamente en el pensamiento colectivo, es cierto que la cantidad de personas movilizadas al respecto se mantiene relativamente discreta. Por lo tanto, disponer de comunicación y coordinación con iguales a lugares diferentes y con pensamientos afines, pero en contextos no idénticos, abre caminos inesperados.

Por poner un ejemplo de utilidad práctica reciente de colaboración entre nodos de la red, podemos recurrir a la denuncia contra el proyecto de ubicar un museo Hermitage en la nueva bocana del Puerto de Barcelona (al lado del Hotel Vela) por ser, de manera evidente, un proyecto especulativo de grandes operadores inmobiliarios que buscan únicamente el beneficio privado rápido mediante un auténtico resorte comercial y de restauración justificado con coartada artística, y de impacto inmediato en términos de movilidad y turistificación en la Barceloneta. Cuando varias entidades de Barcelona comenzamos a investigar esta trama, rápidamente recordamos que compañeras de Ecologistas en Acción Málaga (nodo activo en la red SET) nos habían hablado del Museo Ruso de allí (también ligado comercialmente al Hermitage de San Petersbourg). Enseguida nos hicieron llegar informaciones tan útiles como el hecho de que aquél ha requerido desde un principio financiación pública porque por sí mismo este tipo de proyecto no es rentable. Curiosamente, el mismo día que presentábamos públicamente nuestra investigación denunciando el proyecto, desde Málaga nos llegaban noticias que a día de hoy el Ayuntamiento está utilizando la nefasta figura del Hotel Vela (una vergüenza urbanística, política y paisajística) como ejemplo a seguir.

La diversidad de las realidades locales, así como la de la actuación de la industria en sus intentos de explotar cada territorio, hace que las respuestas a una problemática esencialmente compartida puedan también ser diferentes. Sí compartimos el punto de vista y de crítica, pero las diferentes propuestas locales no son necesariamente válidas para todas. Así, en Barcelona tenemos muy claro que queremos y necesitamos decrecimiento turístico, pero a otro lugar tal vez es mucho más adecuado pensar sencillamente en cómo frenar u ordenar la situación.

Cuando decimos decrecimiento turístico queremos decir diversificación económica, fiscalidad como herramienta de control y contención, análisis de impactos sociales y

ANEXO

EL SUR DE EUROPA
COMO ESPACIO
POLÍTICO ANTI-
TURISTIFICACIÓN

Reme Gómez
Daniel Pardo

ambientales, etc. Pero también control de los lobbies, y de las instituciones públicas. A menudo son entes vendidos a grandes poderes económicos, que marcan políticas públicas percibidas como turísticas, pero dirigidas a esta función y afectan a nuestra cotidianidad, cambiando el perfil de nuestras sociedades sin tener en cuenta la población que las conforma.

Complejidad y retos de un problema transversal

En un año hemos pasado de 12 nodos iniciales a los 21 actuales. En todo momento nos movemos en un equilibrio complejo y casi clásico, lo el que se puede establecer entre la vocación de incorporar más nodos y grupos, por un lado, y por otro la necesidad de centrarse en consolidar la dinámica colectiva de los que ya venimos participando. Por otra parte, hemos entendido la dificultad adicional que supone la comunicación y la coordinación telemática cuando las distancias son grandes y los encuentros presenciales, que multiplican la eficacia de manera evidente, se producen sólo una vez al año.

Desde la experiencia de más de 4 años que llevamos como ABTS, con toda la prehistoria que supone además el bagaje previo de los colectivos de barrio y temáticos que la conforman, tenemos claro que el reto sigue siendo luchar contra los relatos oficiales, lo que cual legitima a nivel social y político las críticas y propuestas que hacemos y que permite abrir nuevas vías. Así, los movimientos sociales y la academia crítica respondimos bien a la primera -y fallida- reacción de la industria turística a la ola de organización crítica con la turistización de múltiples lugares, la invención de la turismofobia como intento de culpar a las víctimas de sus agravios, que quedó rápidamente desacreditada, y llegó a suponer una amenaza incluso para sus propios intereses.

Una vez superado este escenario, la industria ha vuelto a respuestas más claras en la línea de la desestacionalización y la desconcentración del turismo, pobres cortinas de humo que no logran cubrir sus vergüenzas sociales y ambientales, ni ocultar su esencia de crecimiento infinito. En cambio, a nivel mediático se venden muy bien. Últimamente se habla sobre todo de la no necesidad de crecer más, pero sin ninguna medida para hacerlo, confiando todo en la gestión del turismo, que no es más que una mera excusa para seguir creciendo, y la necesidad de conseguir un turismo de más calidad, una expresión claramente clasista, además de muy poco realizable.

El reto de futuro a corto plazo es, pues, desmentir una vez más estos juegos malabares con la que los prestidigitadores de la industria turística intentan mantener desviar nuestra atención, mientras continúan metiendo la mano en el bolsillo de los presupuestos públicos, dañando el territorio y el medio-ambiente, y explotando y precarizando a la población. Sin olvidar, nunca, que la urgencia climática es probablemente no ya el riesgo sino la certeza más peligrosa que tenemos encima, y que los mismos gobiernos que se comprometen a trabajar para minimizar el alcance y las consecuencias continúan trabajando con y para la industria turística.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alamillos, A. (2016). [El turismo egipcio se estrella con el MS804](#). ABC, 11/06/2016 [última consulta 10/06/2019].
- Abrahamsen, R. & Williams, M. (2011). Security Privatization and Global Security Assemblages. *Brown Journal of World Affairs*, 18, 171-180.
- ABTA (2016). ABTA Volunteer Tourism Guidelines: For Travel Companies Delivering VolunTourism Experiences. London: Association of British Travel Agents (ABTA).
- Aguer, O. (2004). El sector turístico-hoteler en Marruecos. *Boletín Económico del ICE*, 819, 145-155.
- Al Youm, A. (2019). [Luxor authorities remove resident violations on Kebab road](#). *Egypt Independent*, 29.05.2019 (última consulta 10.06.2019).
- Aledo, A. (2016). Turismo residencial y vulnerabilidad en el interior del Levante español. En J. Gascón y E. Cañada (coords.), *Turismo residencial y gentrificación rural* (pp. 37-60). El Sauzal, Tenerife: PASOS.
- Aledo, A. (2008). De la tierra al suelo: la transformación del paisaje y el nuevo turismo residencial. *Arbor*, 184(729), 99-113.
- Aledo, A.; Loloum, T.; Ortiz, G.; García-Andreu, H. (2013). El turismo residencial internacional en el nordeste de Brasil: un análisis de partes interesadas. *Reis. Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 142, 3-24.
- Aledo, A., Steen Jacobsen, J. K. & Selstad, L. (2012). Building Tourism in Costa Blanca: Second Homes, Second Chances? In A.M. Nogués-Pedregal (Ed.) *Culture and society in tourism contexts* (pp. 111-139). Bingley: Emerald Group Publishing Limited.
- Alfonso-Rodríguez, J. A., & Santana-Gallego, M. (2018). Is Spain benefiting from the Arab Spring? On the impact of terrorism on a tourist competitor country. *Quality and Quantity*, 52(3), 1371-1408.
- Almeida, F. (2011). Transformaciones turísticas en el litoral Mediterráneo Marroquí. Madrid: Universidad Carlos III.
- Almeida, F. y Jiménez, S. (2018). Turismo y terrorismo. Crisis y medios de comunicación. *Investigaciones Turísticas*, 16, 23-45.
- Amelung, B. & Viner, D. (2006). Mediterranean Tourism: Exploring the Future with the Tourism Climatic Index. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(4), 349-366.
- Araque, E. y Crespo, J.M. (2010). Tourisme, territoire et environnement sur la côte méditerranéenne du Maroc. *Cahiers de la Méditerranée*, 81, 331-348.
- Archondo, I., Ruiz, J. (2016). *¿Afectan las tensiones geopolíticas en mercados competidores al turismo español?* BBVA Research, Observatorio Económico Español.
- Arias-Sans, A. & Quaglieri, A. (2015). Unravelling Airbnb: Urban Perspectives from Barcelona. In A. P. Russo & G. Richards (coords.). *Reinventing the Local in Tourism: Producing, Consuming and Negotiating Place (Aspects of Tourism)* (209-228). Bristol: Channel View Publications.
- Artigues-Bonet, A.A. & Blázquez-Salom, M. (en prensa). Empresas multinacionales turísticas. En E. Cañada & I. Murray (eds.). *Turistización global. Perspectivas críticas en turismo*. Barcelona: Icaria Editorial.
- Balkır, C. & Kirkulak, B. (2009). Turkey, the new destination for international retirement migration. In H. Fassmann, M. Haller, D. Lane (ed.). *Migration and Mobility in Europe: Trends, Patterns and Control* (pp. 123-143). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Bantekas, I., et al. (2015). *Truth Committee on Public Debt. Preliminary report*. Atenas: Hellenic Parliament.
- Barrado D.A. y Calabuig J. (Eds). (2001). *Geografía mundial del turismo*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Bastakis, C., Buhalis, D. & Butler, R. (2004). The perception of small and medium sized tourism accommodation providers on the impacts of the tour operators' in Eastern Mediterranean. *Tourism management*, 25, 151-170.
- Base Structure Report (2015). *A Summary of the real property inventory*. Department of Defense, United States of America [última consulta: 02.04.2019].
- Bauman, Z. (1998). *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press.
- Becker, A. & M. Müller (2013). The Securitization of Urban Space and the "Rescue" of Downtown Mexico City: Vision and Practice. *Latin American Perspectives*, 40, 77-94.
- Becklake, S. (forthcoming-a). Gendered Touristic Security in Guatemala. In M. Córdoba Azcarate, M. Mostafanezhad & R. Norum (eds.). *The Geopolitics of Tourism: Assemblages of Power, Mobility and the State*. Arizona: University of Arizona Press.
- Becklake, S. (forthcoming-b). The Role of NGOs in Touristic Securitization: The Case of La Antigua Guatemala. *Space and Culture*. Estimated online publication date: Summer 2019.
- Becklake, S. (in preparation). The Political Economy of Touristic Security: Not a "Win-Win" Human Security Practice Supportive of Global Sustainable Development.
- Bianchi, R. (2007). Tourism and the globalisation of fear: Analysing the politics of risk and (in) security in global travel. *Tourism and Hospitality Research*, 7, 64-74.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Bianchi, R. (2017). The Political Economy of Mass Tourism and its Contradictions. In D. Harrison & R. Sharpley. *Mass tourism in a small world* (pp. 40-51). Wallingford: CABI.
- Bianchi, R. & Stephenson, M. (2014). *Tourism and Citizenship: Rights, Freedoms and Responsibilities in the Global Order*. London and New York: Routledge.
- Bigo, D. (2014). The (In)Securitization Practices of the Three Universes of EU Border Control: Military/Navy - border guards/police - database analysts'. *Security Dialogue*, 45, 209-225.
- Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M., Morell, M. (2018). Turismofobia como arma arrojada. *Revista Ábaco*, 98, 55-64.
- Blázquez, M. (2016). [Per on decreïxer turísticament? Una alternativa ecosocialista](#). Alba Sud, 29/05/2016 [última consulta 10/06/2019].
- Blázquez, M., Cañada, E. y Murray, I. (2011a). La balearización global: Conflictos socio-ambientales de la construcción de hoteles baleares en El Caribe y Centroamérica. Palma: Direcció General de Cooperació i Govern de les Illes Balears. Quaderns de Pau i Solidaritat, núm. 49.
- Blázquez, M., Cañada, E. y Murray, I. (2011b). Búnker Playa-Sol: Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en el Caribe y Centroamérica. *Script Nova*, 15(368), 10/07/2011.
- Blázquez, M., Murray, I. (2010). Una geohistoria de la turistización de las Islas Baleares. *El periplo sustentable*, 18, 69-118.
- Blázquez, M., Murray, I. y Artigues, A. A. (2011). La balearización global: el capital turístico en la minoración e instrumentación del Estado. *Investigaciones Turísticas*, 2, 1-28.
- Boatcă, M. (2016). Exclusion through Citizenship and the Geopolitics of Austerity. In S. Jonsson & J. Willén (eds.). *Austere Histories in European Societies: Social Exclusion and the Contest of Colonial Memories* (pp. 115-134). London and New York: Routledge.
- Boissevain, J. (1977). Tourism and development in Malta. *Development and Change*, 8(4), 523-538.
- Boissevain, J. (1979). The impact of tourism on a dependent island: Gozo, Malta. *Annals of tourism research*, 6(1), 76-90.
- Boissevain, J. (1996). *Coping with tourists: European reactions to mass tourism* (Vol. 1). Oxford: Berghahn Books.
- Boissevain, J. (2004). Hotels, tuna pens, and civil society: Contesting the foreshore in Malta. Contesting the Foreshore. In J. Boissevain & T. Selwyn. *Contesting the foreshore: Tourism, society, and politics on the coast* (pp. 233-260). Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Boissevain, J. & Selwyn, T. (2004). *Contesting the foreshore: Tourism, society, and politics on the coast*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Bossong, R. (2012). *The evolution of EU counter-terrorism: European security policy after 9/11*. London: Routledge.
- Boukala, S. & Dimitrakopoulou, D. (2018). Absurdity and The 'blame Game' within the Schengen Area: Analyzing Greek (Social) Media Discourses on the Refugee Crisis. *Journal of Immigrant & Refugee Studies*, 16(1-2), 179-197.
- Bourse, L. (2012). [Tourisme en Méditerranée: un moteur du développement durable?](#) Les Notes du Plan Bleu, 24 [última consulta 10/06/2019].
- Bourse, L. (2012). [Transport aérien et dépendance au carbone : quel avenir pour les destinations touristiques méditerranéennes?](#) Les Notes du Plan Bleu, 19 [última consulta 10/06/2019].
- Boyle, P. & Haggerty, K. (2009). Spectacular Security: Mega-Events and the Security Complex. *International Political Sociology*, 3, 257-274.
- Bramwell, B. (2004). Mass tourism, diversification and sustainability in Southern Europe's coastal regions. *Coastal mass tourism: Diversification and sustainable development in Southern Europe*, 12, 1.
- Brenner, N., Peck, J., Theodore, N. (2015). Urbanismo neoliberal. La ciudad y el imperio de los mercados. En Observatorio Metropolitano de Madrid (eds.). *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas* (pp. 211-244). Madrid: Traficantes de Sueños.
- Brito, S.P. (2016). [Turismo e transporte aéreo em Portugal \(V Parte - Procura/oferta de turismo e intervenção pública\)](#). Faro: Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo y Universidade do Algarve.
- Britton, S. (1982). The political economy of tourism in the third world. *Annals of Tourism Research*, 9(3), 331-358.
- Britton, S. (1996). Tourism, dependency and development. In Y. Apostolopoulos, S. Leivadi & A. Yiannakis (Eds.). *The Sociology of Tourism: Theoretical and Empirical Investigations* (pp. 155-172). London: Routledge.
- Brunt, P., Mawby, R., Hambly, Z. (2000). Tourist Victimisation and the Fear of Crime on Holiday. *Tourism Management*, 21, 417-424.
- Buades, J. (2006). *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta*. Palma de Mallorca: Ediciones La Lucerna.
- Buades, J. (2012). *El Mediterráneo en el microondas del carbono. Alerta climática máxima, más desigualdad, el fin de turismo litoral*. Barcelona: Alba Sud Editorial, colección Informes en Contraste, 2.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Buhais, D. (2000). Relationships in the Distribution Channel of Tourism. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 1(1), 113-139.
- Burak, S., Doğan, E. and Gazioğlu, C. (2004). Impact of urbanization and tourism on coastal environment. *Ocean and Coastal Management*, 47(9-10), 515-527.
- Büscher, B. & Fletcher, R. (2017). Destructive creation: capital accumulation and the structural violence of tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 25 (5), 651-667.
- Buzan, B., Wæver, O. & Wilde, J. (1998). *Security. A New Framework for Analysis*. Boulder and London: Lynne Rienner.
- Calduch, R. (2001). La incidencia de los atentados del 11 de septiembre en el terrorismo internacional. *Revista Española de Derecho Internacional*, LIII (1-2), 173-203.
- Cañada, E. (2016). *Externalización del trabajo en hoteles. Impacto en los departamentos de pisos*. Barcelona: Alba Sud Editorial.
- Cañada, E. (2018). *Overtourism: un concepto en construcción*. Alba Sud, 05/11/2018.
- Cañada, E., Karschat, K., Jäger, L., Kamp, C., Man, F., Mangalas, S., Maurer, M., Monshausen, A., Plüss, C., Rutherford, A., Tremel, C. (ed.). (2017). *Transforming Tourism. Tourism in the 2030 Agenda*. Berlin: Tourism Watch.
- Cañada, E., Gascón, J. (2016). Urbanizar el paisaje: Turismo residencial, descampesinización, gentrificación rural. Una introducción. En J. Gascón & E. Cañada (coord.). *Turismo residencial y gentrificación rural* (pp. 5-36). Tenerife & Xixón: Pasos & Foro de Turismo Responsable.
- Cappato, A. (2011). *Cruises and Recreational Boating in the Mediterranean*. Sophia Antipolis: Plan Bleu [última consulta 10/06/2019].
- Carić, H. & Mackelworth, P. (2014). Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea. *Ocean & Coastal Management*, 102, 350-363.
- Carter, S. (1998). 'Tourists' and 'Travellers'. Social Construction of Africa and Asia as Risky Locations. *Tourism Management*, 19, 349-358.
- Casey, R. (2017). *How Open Skies has transformed Israel's international air travel*. Routes online, 11/08/2017 [última consulta 10/06/2019].
- Casey, R. (2018). *Ryanair targets Jordan in Middle East expansion*. Routes online, 05/02/2018 [última consulta 10/06/2019].
- Chahine, S. (2010). *Desarrollo turístico del litoral mediterráneo de Marruecos. Saidia como destino*. Proyecto Fin de Máster, Universidad de Málaga.
- Chahine, S. (2012). Turismo globalizado en Marruecos: el caso de Saidia. Seminario "Otras miradas, otros turismo". Málaga: Universidad de Málaga.
- Chahine, S. (2016). *Turismo globalizado en Marruecos: el caso de Saidia*. Tesis Doctoral inédita, Universidad de Málaga.
- Chapman, A., & Speake, J. (2011). Regeneration in a mass-tourism resort: The changing fortunes of Bugibba, Malta. *Tourism Management*, 32(3), 482-491.
- Chapoutot, J. M. M. (2012). *Profil de durabilité dans quelques destinations touristiques méditerranéennes. La destination Jerba en Tunisie*. Sophia Antipolis: Plan Bleu.
- Chase, G. & McKee, D. (2003). The economic impact of cruise tourism on Jamaica. *Journal of Tourism Studies*, 14(2), 16-22.
- Chomsky, N. (2010). *10 estrategias de manipulación mediática*. México D.F.: Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista.
- Cladera, J. (1989). Balearització. A *Gran Enciclopèdia de Mallorca* (pp. 313-314) Palma: Promomallorca.
- CLIA (2015). *Europe Statistics and Markets 2014*. Washington: Cruise Lines International Association [última consulta 10/06/2019].
- CLIA (2017). *Europe Statistics and Markets 2016*. Washington: Cruise Lines International Association [última consulta 10/06/2019].
- CLIA (2018). *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism in 2017*. Washington: Cruise Lines International Association [última consulta 10/06/2019].
- Cohen, E. (2009). Death in Paradise: Tourist Fatalities in the Tsunami Disaster in Thailand. *Current Issues in Tourism*, 12, 183-199.
- Cornelissen, S. (2011). Mega Event Securitisation in a Third World Setting: Glocal Processes and Ramifications during the 2010 FIFA World Cup. *Urban Studies*, 48, 3221-3240.
- Cortes-Jimenez, I., Nowak, J. J. & Sahli, M. (2011). Mass beach tourism and economic growth: Lessons from Tunisia. *Tourism Economics*, 17(3), 531-547.
- Crotti, R. & Misrahi, T. (eds.). (2017). *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017: Paving the way for a more sustainable and inclusive future*. Geneva: World Economic Forum.
- Cuttitta, P. (2012). *Lo Spettacolo del Confine: Lampedusa Tra Produzione E Messa in Scena Della Frontiera*. Milano: Mimesis Edizioni.
- D'Angelo, A. (2018). Flujos migratorios en el mediterráneo: cifras, políticas y múltiples crisis. *Anuario CIDOB de la Inmigración*, 30-46.
- Dantas, E. W. C., Ferreira, A. L., y Clementino, M. do L. M. (2010). *Turismo e Imobiliário nas metrópoles*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- De Genova, N. (2013). Spectacles of Migrant 'illegality': The Scene of Exclusion, the Obscene of Inclusion. *Ethnic and Racial Studies*, 36(7), 1180-1198.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- De Kadt, E. (Ed.) (1979). *Tourism: Passport to Development? Perspectives on the Social and Cultural Effects of Tourism in Developing Countries*. New York: Oxford University Press.
- Dérens, J.A. & Geslin, L. (2018). Ataques contra el turismo de masas en Croacia. *Le Monde Diplomatic*, septiembre, 27.
- Devine, J. (2014). Counterinsurgency Ecotourism in Guatemala's Maya Biosphere Reserve. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32, 984-1001.
- Devine, J. (2017). Colonizing space and commodifying place: tourism's violent geographies. *Journal of Sustainable Tourism*, 25, 634-650.
- Devine, J. & Ojeda, D. (2017). Violence and dispossession in tourism development: A critical geographical approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 25, 605-617.
- Dickinson, J. & Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and Tourism*. Londres: Earthscan.
- Dobruszkes F. & Mondou V. (2013). Aviation liberalization as a means to promote international tourism: The EU-Morocco case. *Journal of Air Transport Management*, 29, 23-34.
- Drius, M., et al. (2019). Tackling challenges for Mediterranean sustainable coastal tourism: an ecosystem service perspective. *Science of the Total Environment*, 652, 1302-1317.
- ECSIP (2015). *Study on the competitiveness of the recreational boating sector*. Rotterdam/Brussels: DG Enterprise and Industry.
- EEA (1999). *State and pressures of the marine and coastal Mediterranean environment*. (EEA-UNEP/ MAP joint report). Copenhagen: European Environment Agency.
- EEA (2014). *Horizon 2020 Mediterranean report. Toward shared environmental information systems* (EEA-UNEP/MAP joint report). Copenhagen: European Environment Agency.
- Elliott, A. & Urry, J. (2010). *Mobile Lives*. New York: Routledge.
- Enloe, C. (2014). *Bananas, Beaches and Bases: Making Feminist Sense of International Politics*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.
- Europa Press (2016). [La amenaza terrorista convierte en una ciudad fantasma uno de los principales lugares turísticos de Egipto](#). Europa Press, 05/04/2016 [última consulta].
- Fargues, P. (2017). [Four Decades of Undocumented Migration to Europe. A Review of the Evidence](#). Grand-Saconnex: IOM.
- Fiol, J. (1996). The perfect guest: the poet and the island, a lasting affair. *Gravesiana: The Journal of the Robert Graves Society*, June.
- Fletcher, R., Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M. & Murray, I. (2018). [Tourism and Degrowth: Impossibility Theorem or Path to Post-Capitalism?](#), Entitlecollective, 08/04/2018 [última consulta 20/05/2019].
- Fletcher, R. (2011). Sustaining Tourism, Sustaining Capitalism? The Tourism Industry's Role in Global Capitalist Expansion. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 13, 443-461.
- Foster, J. B. (2011). Capitalism and Degrowth: An Impossibility theorem. *Monthly Review*, 62(8), 26-33.
- Franck, A. (2018). The Lesvos Refugee Crisis as Disaster Capitalism. *Peace Review*, 30(2), 199-205.
- Fraport Greece (2017, 22 de marzo). [Fraport Greece's Development Plan for the New Era at the Greek Regional Airports](#). [última consulta 10/06/2019].
- Freire-Medeiros, B. (2013). *Touring Poverty*. London: Routledge.
- Freitag, T. (1994). Enclave Tourism Development: For Whom the Benefits Roll? *Annals of Tourism Research*, 21, 538-554.
- Frenzel, F., Koens, K. & Steinbrink, M. (2012). *Slum Tourism: Poverty, Power and Ethics*. London and New York: Routledge.
- Frihy, O.E. and El-Sayed & M.Kh. (2013). Vulnerability risk assessment and adaptation to climate change induced sea level rise along the Mediterranean coast of Egypt. *Mitigation and Adaptation Strategies for Global Change*, 18(8), 1215-1237.
- Galán, J.J., Martín, A., Ruiz, A. y Mandly, A. (1977). *Costa del Sol. Retrato de unos colonizados*. Madrid: Campo Abierto.
- Garcés, M. (2018). *Ciudad princesa*. Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- García-Andreu, H. (2014). El círculo vicioso del turismo residencial: análisis de los factores locales del boom inmobiliario español. *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(2), 395-408.
- García Herrera, L. M. (2001). [Elitización: propuesta en español para el término gentrificación](#). Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, VI (32), edición online.
- García-Herrera, L. M., Smith N. & Mejías Vera, M. Á. (2007) Gentrification, displacement, and tourism in Santa Cruz de Tenerife. *Urban Geography*, 28(3), 276-298.
- Gardner, G., Assadourian, E. & Sarin, R. (2004). La situación del consumo actual. En *La situación del mundo 2004: la sociedad de consumo. Informe anual del Worldwatch Institute sobre el progreso hacia una sociedad sostenible*. Centro de Investigación para la paz (pp 35-64). Barcelona: Icaria Editorial.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Gascón, J. & Cañada, E. (2017). El mundo es finito, también para el turismo: Del multiplicador turístico al conflicto redistributivo. *Oikonomics*, 7, 28-34.
- Gascón, J. & Ojeda, D. (2014). *Turistas y campesinado*. Madrid & Tenerife: Pasos & Foro de Turismo Responsable.
- Gaviria, M. (Ed.). (1974). *España a Go-go: Turismo Charter y neocolonialismo del espacio*. Madrid: Ediciones Turner.
- Gay, J.-Ch. (2006). [Transport et mise en tourisme du monde](#). *Cahiers de Géographie* (collection EDYTEM), 4, 11-22.
- Gil de Arriba, C. (2011). Del turismo hotelero al turismo residencial en Marruecos. Entre el negocio inmobiliario y la recreación de imaginarios socioespaciales. *Cuadernos de Turismo*, 27, 471-487.
- Giulietti, S., Romagosa, F., Fons Esteve, J., Schröder, Ch. (2018). *Tourism and the environment. Towards a reporting mechanism in Europe* (ETC/ULS Report, 01/2018). Barcelona: European Topic Centre on Urban Land and Soil Systems.
- Global Terrorism Database (2018). *National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism*. Center of Excellence of the U.S. Department of Homeland Security.
- González, P. J. et al. (2012). The 2011 Lorca earthquake slip distribution controlled by groundwater crustal unloading. *Nature Geoscience*, 5(11), 821-825.
- Guribye, E. & Mydland, T. S. (2018). Escape to the Island: International Volunteer Engagement on Lesbos during the Refugee Crisis. *Journal of Civil Society*, 14(4), 346-63.
- Haggerty, K. D. & Ericson, R.V. (2000). *The Surveillant Assemblage*. *British Journal of Sociology*, 51, 605-622.
- Hall, C. M., Timothy, D. & Duval, D. T. (2003). *Safety and Security in Tourism: Relationships, Management, and Marketing*. New York: Haworth Press.
- Hall, C. M., Timothy, D. & Duval, D. T. (2004). Security and Tourism: Towards a new understanding? *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 15, 1-18.
- Hannam, K. (2017). Tourism, Mobilities and the Geopolitics of Erasure. Issues and Concepts from Central and Eastern Europe. In D. Hall (ed.). *Tourism and Geopolitics* (pp. 345-53). Wallingford: CABI.
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*, 1, 1-22.
- Harbours Review (2016). [Ro-ro & Ferry Atlas Europe 2016/17](#). Gdynia (Polonia): Baltic Press.
- Harvey, D. (1982). *The Limits to Capital*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3-17.
- Harvey, D. (2005). *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2006). *Spaces of global capitalism: A theory of uneven geographical development*. London: Verso.
- Harvey, D. (2014). *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Hernández Ramírez, J. (2011). Naturaleza a la carta: La retórica de la sostenibilidad turística y sus implicaciones en las políticas públicas en Andalucía. En L.I. Prats & A. Santana (coords.). *Turismo y Patrimonio: Entramados narrativos* (pp. 203-215). Tenerife: Pasos & ACA.
- Hof, A., Morán-Tejeda, E., Lorenzo-Lacruz, J., & Blázquez-Salom, M. (2018). Swimming Pool Evaporative Water Loss and Water Use in the Balearic Islands (Spain). *Water*, 10(1883), 1-19.
- Holden, A. (2013). *Tourism, poverty and development*. London: Routledge.
- Holmes, K. & K. Smith. 2009. *Managing Volunteers in Tourism: Attractions, Destinations and Events*. Oxford: Butterworth Heineman.
- Huete R. & Mantecón, E. (2018): El auge de la turismofobia ¿hipótesis de investigación o ruido ideológico? PASOS. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(1), 9-19.
- Human Security Unit (2016). *Human Security Handbook: An integrated approach for the realization of the Sustainable Development Goals and the priority areas of the international community and the United Nations system*. New York: United Nations Trust Fund for Human Security.
- ICAO (International Civil Aviation Organization) (1973). *Development of international air passenger travel – Europe* (Circular 114-AT/29). Montreal, ICAO.
- ICOMIA (2018). *Recreational Boating Industry Statistics 2017*. Egham: International Council of Marine Industry Associations.
- ISL (2017). [Shipping Statistics and Market Review 2017](#), 61(8). Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics.
- Israel Ministry of Tourism (2018). Directive for Reimbursement of Flight Operators operating Direct Flights to Eilat (Director General Regulations no. 1/2018).
- Jackson, T. (2011). *Prosperidad sin crecimiento. Economía para un planeta finito*. Barcelona: Icaria editorial / Intermón Oxfam Editorial.
- Jenkins, C. L. (1980). Tourism policies in developing countries: a critique. *International Journal of Tourism Management*, 1(1), 22-29.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Jurdao, F. (1990 [1979]). *España en venta: compra de suelos por extranjeros y colonización de campesinos en la Costa del Sol*. Madrid: Endymion.
- Kallis, G. (2011). In defence of degrowth. *Ecological Economics*, 70, 873-880.
- Kallis, G. & March, H. (2015). Imaginaries of hope: The utopianism of degrowth. *Annals of the Association of American Geographers*, 105, 360-368.
- Kiely, R. (2007). *The New Political Economy of Development: Globalization, Imperialism, Hegemony*. Houndsmill and New York: Palgrave Macmillan.
- Koens, K., Postma, A. & Papp, B. (2018). Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability*, 10(12), 4383-4398.
- Konsolas, N., & Zacharatos, G. (1992). Regionalization of Tourism Activity in Greece Problems and Policies. In H. Briassoulis H. & J. van der Straaten (Eds.) *Tourism and the Environment. Environment & Assessment* (pp. 57-65). Berlin: Springer.
- Kousis, M. (2000) Tourism and the environment. A social movement perspective. *Annals of Tourism Research*, 27(2), 468-489.
- Kouvelakis, S. (2018). [Borderland - Greece and the EU's Southern Question](#). *New Left Review*, 110, 5-33.
- Kumpulainen, S. (2006). Vulnerability Concepts in Risk Assessment. *Special Paper of the Geological Survey of Finland*, 42, 65-74.
- L'Economiste Maghrébin (2017) [Tunisie: polémique autour de la construction d'un nouvel aéroport](#), 09/08/2017 [última consulta 20/05/2019].
- Lanfant, F. (1994). Identité, mémoire et la « touristification » de nos sociétés. *Sociétés. Revue des Sciences Humaines et Sociales*, 46, 433-439.
- La Vanguardia (2014). [El número de turistas en Egipto cayó en marzo más de un 32% interanual](#). La Vanguardia, 13/05/2014 [última consulta 08.03.2019].
- Laqueur, W. (2003). *No end to war: Terrorism in the twenty-first century*. London: Bloomsbury Publishing.
- Latiesa Rodríguez, M., Puertas Cañaveral, I., Paniza Prados, J.L. (2009). *El turismo en el Mediterráneo: posibilidades de desarrollo y cohesión*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces.
- Latouche, S. (2003). Por una sociedad del decrecimiento. *Le Monde Diplomatique*, 97.
- Latouche, S. (2006). *Le Pari de la décroissance*. Paris: Fayard.
- Latouche, S. (2007). *Petit traité de la décroissance sereine*. Paris: Mille et Une Nuits.
- Latouche, S. (2008). *La apuesta por el decrecimiento. ¿Cómo salir del imaginario dominante?* Barcelona: Icaria Editorial.
- Lea, J. (1988). *Tourism and development in the third World*. London: Routledge.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Barcelona: Península.
- Lepp, A. & Heather G. (2003). Tourist Roles, Perceived Risk and International Tourism. *Annals of Tourism Research*, 30, 606-624.
- Ley, D. (1980). Liberal ideology and the postindustrial city. *Annals of the Association of American Geographers*, 70, 238-258.
- Lisle, D. (2013). Frontline Leisure: Securizing tourism in the War on Terror. *Security Dialogue*, 44, 127-146.
- Lisle, D. & Johnson, H. (2018). Lost in the Aftermath. *Security Dialogue*, 50(1), 20-39.
- Little, W. E. (2014). Police and Security in the World Heritage City of Antigua, Guatemala. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 19, 396-417.
- Lyon, D. (2002). Everyday Surveillance: Personal Data and Social Classifications. *Information, Communications & Society*, 5, 242-257.
- Mancuso, F. (2009). *Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive*. Venezia: Corte de Fontego.
- Manera, C., & Morey, A. (2016). The growth of mass tourism in the Mediterranean, 1950-2010. *IOSR. Journal of Economics and Finance*, 7(4), 84-91.
- Mansfeld, Y. & Pizam, A. (2006). *Tourism, Security and Safety: From Theory to Practice*. London and New York: Routledge.
- Marušić, Z., Sever, I. e Ivandić, N. (2012). Mediterranean cruise itineraries and the position of Dubrovnik. In A. Papathanassis, T. Luković, M. Vogel (eds.). *Cruise Tourism and Society: a Socio-economic Perspective* (pp. 3-16). Heidelberg: Springer.
- Marx, K. (1967). *Das Kapital: Kritik der politischen Ökonomie*. Hamburg: Verlag von Otto Meissner.
- Mazzara, F. (2015). Spaces of Visibility for the Migrants of Lampedusa: The Counter Narrative of the Aesthetic Discourse. *Italian Studies*, 70(4), 449-464.
- Mayol, G. (2017). *Les mobilitzacions ciutadanes a Mallorca durant l'etapa autonòmica (1983-2013) en defensa del territori, els drets socials, la cultura i l'autogovern*. Universitat de les Illes Balears, Tesi Doctoral, Programa de Doctorat d'Història.
- McMichael, P. (2004). *Development and Social Change: A Global Perspective*. Thousand Oaks: Pine Forge Press.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Meana Acevedo, R. (2016). Decrecimiento y turismo: el papel del sector turístico en la extralimitación planetaria. La necesidad de un cambio de modelo puesto al día. En M. Blázquez, M. Mir-Gual, I. Murray, G. X. Pons (eds.). *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo*. XV Coloquio de Geografía del Turismo, el Ocio y la Recreación de la AGE. Mon. Soc. Hist. Nat. Balears, 23: 79-90. SHNB-UIB-AGE.
- MedCruise (2018). *Cruise Activities in MedCruise Ports. 2017 Statistics*. El Pireo: Association of Mediterranean and Adjoining Seas Cruise Ports.
- Medina, F. X. & Leal, M. P. (eds.) (2018). *Gastronomía y turismo en Iberoamérica*. Gijón: TREA.
- Melotti, M., Ruspin, E. & Marra, E. (2018). Migration, Tourism and Peace. Lampedusa as a Social Laboratory. *Anatolia*, 29(2), 215-224.
- Méndez, R. (2004). *Las urbanizaciones ocupan ya el 34% de la costa mediterránea*. *El País*, 27/12/2004.
- Milano, C., Cheer, J. & Novelli, M. (Eds.). (2019). *Overtourism: Excesses, discontents and measures in travel & tourism*. Wallingford: CABI.
- Miossec, J.-M. (1996). *Le tourisme en Tunisie. Un pays en développement dans l'espace touristique international*. Thèse d'État. Département de Géographie de la Université François Rabelais de Tours.
- Moore, J.W. (2015). *Capitalism in the web of life*. Londres: Verso.
- Morgan, N. & Pritchard, A. (1998). *Tourism Promotion and Power: Creating Images, Creating Identities*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Morgan, N. & Pritchard, A. (2005). Security and Social 'Sorting': Traversing the Surveillance-Tourism Dialectic. *Tourist Studies*, 5, 115-132.
- Mostafanezhad, M. (2014). *Volunteer Tourism: Popular Humanitarianism in Neoliberal Times*. London and New York: Routledge.
- Mowforth, M. & Munt, I. (2009 [1998]). *Tourism and Sustainability: Development, globalisation and new tourism in the Third World*. London and New York: Routledge.
- Muñoz, F. (2003). Lock living: Urban sprawl in Mediterranean cities. *Cities*, 20(6), 381-385.
- Murray, I. (2014). Bienvenidos a la fiesta: turistización planetaria y ciudades-espectáculo (y algo más). *Ecología Política*, 47, 87-91.
- Murray, I. (2015). *Capitalismo y turismo en España. Del "milagro económico" a la "gran crisis"*. Barcelona: Alba Sud Editorial.
- Murray, M., Yrigoy, I., Blázquez-Salom, M. (2017). The role of crises in the production, destruction and restructuring of tourist spaces. The case of the Balearic Islands. *Investigaciones Turísticas*, 13, 1-29.
- Naciones Unidas (1987): *Report of the World Commission on Environment and Development "Our Common future"*.
- Naredo, J.M. (1997). Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible. En MOPTMA (ed). *Ciudades para un futuro más sostenible. Catálogo Español de Buenas Prácticas*. Madrid: Comité Español Habitat II.
- Nassar, M. A. (2012). Political Unrest Cost Egyptian Tourism Dearly: An Ethnographical Study. *International Business Research*, 5(10), 166-174.
- New Keywords Collective (2016). *Europe/Crisis: New Keywords Of 'the Crisis' in and of 'Europe'*. Zone Books near futures, 45.
- Nicholls, S. (2006). Climate change, tourism and outdoor recreation in Europe. *Managing Leisure*, 11(3), 151-163.
- Obrador, P., Crang, M., & Travlou, P. (2009). Corrupted seas: the Mediterranean in the age of Mass Mobility. In P. Obrador, M. Crang, P. Travlou (ed.). *Cultures of Mass Tourism. Doing the Mediterranean in the Age of Banal Mobilities* (pp. 157-174). Farnham: Ashgate.
- Oglethorpe, M. K. (1984). Tourism in Malta: a crisis of dependence. *Leisure Studies*, 3(2), 147-161.
- Ojeda, D. (2013). War and Tourism: The Banal Geographies of Security in Colombia's "Retaking". *Geopolitics*, 18, 759-778.
- Olcina, J. & Vera, F. (2016). Climate change and tourism policy in Spain: diagnosis in the Spanish Mediterranean coast. *Cuadernos de Turismo*, 38, 565-571.
- Oliveira, J., & Costa, L. (2012). Second home tourism in the Oestes region, Portugal. Features and impacts. *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, 3(2), 35-55.
- Ong, A. (1999). *Flexible Citizenship: The Cultural Logics of Transnationality*. Durham: Duke University Press.
- Organización Mundial del Turismo (2018a). *Panorama OMT del turismo internacional. Edición 2018*. Madrid: UNWTO.
- Organización Mundial del Turismo (2018b). *"Overtourism"? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*. Madrid: UNWTO.
- Organización Mundial del Turismo (2010-17). *Compendio de estadísticas del turismo*. Madrid: OMT.
- Ortega, J.L.; Vargas, A.; Hinojosa, V.; Porras, C., Canalis, X. (2019). Fondos de inversión y Socimis: los nuevos socios del turismo desembarcan con fuerza en España. *Hosteltur. Comunicación para la economía del turismo*, 287, 4-18.
- Papataxiarchis, E. (2016). Being 'there': At the Front Line of the 'European Refugee Crisis' – Part 1. *Anthropology Today*, 32(2), 3-9.
- Pardo, D. (2018). *Las posibilidades de una red ante la turistización del Sur de Europa*, 02/05/2018. Alba Sud. Disponible online [última consulta 20/5/2019].

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Perles-Ribes, J. F., Ramón-Rodríguez, A. B., Moreno-Izquierdo, L., & Torregrosa, M. T. (2016). Winners and losers in the Arab uprisings: a Mediterranean tourism perspective. *Current Issues in Tourism*, 21(16), 1810-1829.
- Perry, A. (2006). Will predicted climate change compromise the sustainability of Mediterranean tourism? *Journal of Sustainable Tourism*, 14, 367-375.
- Pizam, A. & Mansfeld, Y. (1996). *Tourism, Crime and International Security Issues*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Pizam, A. & Mansfeld, Y. (2006). Towards a Theory of Tourism Security. In Y. Mansfeld & A. Pizam (eds). *Tourism, Security and Safety: From Theory to Practice* (pp. 1-27). Oxford: Elsevier.
- Plaza, A. (2019). [¡Ciao, chiringuito! Los hoteles tiran precios porque los turistas vuelven a Turquía](https://www.eldiario.es/06/07/2019). *eldiario.es*, 06/07/2019.
- Poirier, R. A. (1995). Tourism and development in Tunisia. *Annals of Tourism Research*, 22(1), 157-171.
- Pons, A., Rullan, O. (2014). The expansion of urbanisation in the Balearic Islands (1956-2006). *Journal of Marine and Island Cultures*, 3(2), 78-88.
- Price, R. (2017). *Climate change and stability in North Africa*. K4D Helpdesk Report. Brighton: Institute of Development Studies.
- Prifti, A. & Zenelaj, E. (2013). Challenges towards Sustainable Tourism for Regional Development of Vlore Region. *European Journal of Sustainable Development*, 2(4), 285-292.
- Ramos-Pérez, D. (2016). State aid to airlines in Spain: An assessment of regional and local government support from 1996 to 2014. *Transport Policy*, 49, 137-147.
- Ramos-Pérez, D. (2018). El Fondo de Desarrollo de Vuelos de Canarias: incentivos públicos para nuevas rutas aéreas en un destino turístico maduro. En T. S. Marques, H. Santos, M. P. Alonso Logroño (coord.). *VIII Jornadas da Geografia Económica - Livro de Atas* (pp. 207-215). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto y Asociación de Geógrafos Españoles.
- Reimann, L. et al. (2018). Mediterranean UNESCO World Heritage at risk from coastal flooding and erosion due to sea-level rise. *Nature Communications*, 9, 4161.
- Ribas, J. & Mulet, M. (2018). Patrimonio alimentario, turismo y espectáculo: Reflexiones en torno a un proyecto de desarrollo de experiencias turísticas gastronómicas (pp. 77-96). En ODELA. *Polisemias de la alimentación*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Rico-Amoros, A. M., Olcina-Cantos, J. & Sauri, D. (2009). Tourist land use patterns and water demand: Evidence from the Western Mediterranean. *Land Use Policy*, 26, 493-501.
- Riechmann, J. (1995). Desarrollo sostenible: la lucha por la interpretación. En AA.VV. *De la economía a la ecología* (pp. 11-35). Madrid: Editorial Trotta.
- Rovira, M. (2019). [Prohibida la reedició del megafestival Doctor Music al Pirineu per risc d'inundacions](https://www.elpais.com/08/02/2019). *El País*, 08/02/2019.
- Rullan, O. (2014). La planificación urbana y territorial en tiempos de crisis. En J. Olcina & A. Rico (Eds.). *Libro Jubilar en homenaje al profesor Antonio Gil Olcina* (pp. 1205-1224). Alicante: Instituto Universitario de Geografía.
- Rutty, M. & Scott, D. (2010). Will the Mediterranean Become "Too Hot" for Tourism? A Reassessment. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 7(3), 267-281.
- Ryan, C. (2012). Is Tourism Vulnerable to Shocks? *Tourism Recreation Research*, 37, 261-266.
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1121-1140.
- Salat, J. y Pascual, J. (2006). Principales tendencias climatológicas en el Mediterráneo Noroccidental a partir de más de 30 años de observaciones oceanográficas en la costa catalana. En JM Cuadrat Prats, MA Sánchez, SM Vicente Serrano, S Lanjeri, N De Luis Arrillaga, JC Gonzalez Hidalgo. *Clima, Sociedad y Medio Ambiente* (pp. 284-290). Madrid: Publicaciones de la Asociación Española de Climatología (AEC).
- Salter, M. B. (2004). Passports, Mobility, and Security: How smart can the border be? *International Studies Perspectives*, 5, 71-91.
- Sánchez, E. et al. (2004). Future climate extreme events in the Mediterranean simulated by a regional climate model: A first approach. *Global and Planetary Change*, 44(1-4), 163-180.
- Santana, G. (2005). Globalisation, safety and national security. In C. Cooper & S. Wahab (eds.). *Tourism in the Age of Globalisation* (pp. 213-241). London and New York: Routledge.
- Sassen, S. (1991). *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires: Eudeba.
- Sassen, S. (2014). *Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy*. Harvard: Harvard University Press.
- Schulpen, L. & H. Huyse. (2017). Editorial: Citizen Initiatives for Global Solidarity. The New Face of European Solidarity. *Forum for Development Studies*, 44(2), 163-169.
- Schulz, C. & Bailey, I. (2014). The green economy and post-growth regimes: opportunities and challenges for economic geography. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 96(3), 277-291.
- Scott, D., Hall, C. M., & Gössling, S. (2019). Global tourism vulnerability to climate change. *Annals of Tourism Research*, 77, 49-61.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Selwyn, T. (2004). Privatising the Mediterranean coastline. In J. Boissevain & T. Selwyn. *Contesting the foreshore: Tourism, society, and politics on the coast* (pp. 35-60) Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Shaaban, I. & Ramzy, Y. (2010). The impact of climate change on tourism in Egypt as perceived by both policymakers and tourism managers. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 139, 241-251.
- Sheller, M. & Urry, J. (2004). *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London: Routledge.
- Sheller, M. and Urry, J. (2004). *Tourism mobilities: places to play, places in play*. London: Routledge.
- Slater, T. (2011). Gentrification of the city. In G. Bridge & S. Watson (eds.). *The New Blackwell Companion to the City* (pp. 571-585). London: Blackwell Publishing.
- Smith, N. (1984). *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. Oxford: Basil Blackwell.
- Smith, N. (1987). Gentrification and the rent gap. *Annals of the Association of American Geographers*, 77(3), 462-465.
- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Smith, N., and Williams, P. (1986) Alternatives to orthodoxy: invitation to a debate. In N. Smith & P. Williams (eds.). *Gentrification of the City* (pp. 1-10). London: Allen & Unwin.
- Société de Développement de Saidia (2019). *Rapport d'activité de la Station de Saidia*, Rabat: SDS.
- Sönmez, Sevil F (1998). Tourism, Terrorism, and Political Instability. *Annals of Tourism Research*, 25, 416-456.
- Sönmez, S. F. & Alan R. G. (1998). Influence of Terrorism Risk on Foreign Tourism Decisions. *Annals of Tourism Research*, 25, 112-144.
- Stefanidaki, E. & Lekakou, M. (2012). Generated Economic Impact on Cruise Destinations: The Piraeus Case. In A. Papathanassis, T. Luković, M. Vogel (eds.), *Cruise Tourism and Society: a Socio-economic Perspective* (pp. 69-84). Heidelberg: Springer.
- Stone, B. (2017). *The Upstarts: How Uber, Airbnb, and the Killer Companies of the New Silicon Valley Are Changing the World*. Boston: Little, Brown & Company.
- Tarlow, P. E. (2009). Tourism Safety and Security. In T. Jamal & M. Robinson (eds.). *The SAGE Handbook of Tourism Studies* (pp. 464-480). London: SAGE.
- Tarlow, P. E. (2014). *Tourism Security: Strategies for Effectively Managing Travel Risk and Safety*. Oxford: Elsevier.
- TEC/Plan Bleu (2010). *Gestion de l'énergie Transport aérien et tourisme en Méditerranée*. Sophia Antipolis: Plan Bleu [última consulta 20/5/2019].
- Telfer, D. J. & Sharpley, R. (2008). *Tourism and Development in the Developing World*. Abingdon and New York: Routledge.
- Trotsky, L. (1931). *The Permanent Revolution*. Moscú and New York: Progress Publishers / Militant Publishing Association.
- Turner, L. & Ash, J. (1991). *La horda dorada: el turismo internacional y la periferia del placer*. Madrid: Endymion.
- UNEP & UNWTO (2005). *Making Tourism More Sustainable: A Guide for Policy Makers*. Madrid: United Nations Environment Programme and World Tourism Organisation.
- United Nations (2015). *Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. New York: United Nations [última consulta 05.06.2017].
- UNWTO (2017). *Tourism for Development: Discussion Paper on the Occasion of the International Year of Sustainable Tourism for Development 2017*. Madrid: UNWTO.
- UNWTO (2018). *Tourism for Development: Volume 1: Key Areas for Action*. Madrid: United Nations World Tourism Organization.
- UNWTO (2019). *World Tourism Barometer*, Vol. 17, Issue 1. Madrid: UNWTO.
- Urry, J. & Larsen, J. (2011). *The Tourist Gaze 3.0*. London: Sage.
- Velayos, C. (2008). ¿Qué sostenibilidad?: una lectura desde la Filosofía Práctica. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 101, 13-26.
- Vera, J. F. (coord.) (1997). *Análisis Territorial del Turismo*. Barcelona: Ariel.
- Verdaguer, E. (2005). Turismo en Marruecos: retos y oportunidades. *Economía Exterior*, 33, 119-124.
- Veres, L. (2004). *Prensa, poder y terrorismo*. Amnis. *Revue de civilisation contemporaine Europe/Amériques*, 4, (edición online).
- Vespasiani, S. (2014). *Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo: Rigenerazione urbana oltre il turismo*. FrancoAngeli.
- Vianello, M. (2016). The "No Grandi Navi" campaign. Protests against cruise tourism in Venice. In C. Colomb & J. Novy (eds.). *Protest and resistance in the tourist city* (pp. 171-190). New York: Routledge.
- Visbeck Andersen, I. M., Stilling Blichfeldt, B., Liburd, J. (2018): Sustainability in coastal tourism development: an example from Denmark. *Current Issues in Tourism*, 21(12), 1329-1336.

REFERENCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

- Vives-Miro, S. & Rullán, O. (2017). ¿Desposesión de vivienda por turistización? Revalorización y desplazamientos en el Centro Histórico de Palma (Mallorca). *Revista de Geografía Norte Grande*, 67, 53-71.
- Wacquant, L. (2009). *Prisons of Poverty*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Walby, S. (2009). *Globalization & Inequalities: Complexity and Contested Modernities*. London: Sage.
- Weaver, A. (2008). When Tourists Become Data: Consumption, Surveillance and Commerce. *Current Issues in Tourism*, 11, 1-23.
- Weigert M., 2012, [*Le tourisme en Tunisie: les défis à l'heure de la transition démocratique*](#). Paris: Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen, Les Notes IPEMED, 12.
- Weld, E.W. (1956). Some Notes on the Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe. *Journal of Air Law and Commerce*, 23 (2/3), 180-187.
- Whittaker, J., McLennan, B., Handmer, J. (2015). A Review of Informal Volunteerism in Emergencies and Disasters: Definition, Opportunities and Challenges. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 13(1), 358-368.
- Wright, D., Friedewald, M., Gutwirth, S., Langheinrich, M., Mordini, E., Rocco Bellanova, P., Wadhwa, K., Bigo, D. (2010). Sorting out Smart Surveillance. *Computer Law and Security Review*, 26, 343-354.
- WTTC (2016). [*Tourism as a Driver of Peace*](#). London: World Travel & Tourism Council.
- Wynne-Hughes, E. (2012). 'Who would go to Egypt?': How tourism accounts for 'terrorism'. *Review of International Studies*, 38, 615-640.
- Yarcan, S. (2007). Coping with continuous crises: The case of Turkish inbound tourism. *Middle Eastern Studies*, 43(5), 779-794.
- Yrigoy, I. (2013). La urbanització turística com a materialització de l'acumulació de capital hotelier. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 75, 109-131.
- Yrigoy, I. (2013). La Urbanització turística com a materialització espacial de l'acumulació de capital hotelier: els casos de Platja de Palma (Mallorca) i Saïdia (Marroc). *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 73, 109-131.
- Zukin, S. (1991). *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*. Berkeley: University of California Press.

Una publicación de

ALBA SUD 
investigación y comunicación para el desarrollo

www.albasud.org

Con el apoyo de

 **AMB**  Àrea Metropolitana
de Barcelona

ISBN: 978-84-09-12511-1

