

MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA SATURACIÓN TURÍSTICA EN DESTINOS URBANOS EUROPEOS

Sofía Mendoza de Miguel
Universidad Complutense de Madrid, smendo01@ucm.es
Manuel de la Calle Vaquero
Universidad Complutense de Madrid, mcalleva@ucm.es
María García Hernández
Universidad Complutense de Madrid, mgarciah@ucm.es

El turismo internacional se encuentra en crecimiento constante. De acuerdo con el Barómetro OMT del Turismo Mundial, las llegadas de turistas internacionales en 2017 aumentaron un 7%, y se prevé que este crecimiento se mantenga con un ritmo entre el 4% y el 5% para el año 2018 (OMT, 2018). Y con el crecimiento del turismo internacional, también se experimenta un crecimiento sostenido del turismo urbano.

El informe *Global Destination Cities Index* (Hedrick-Wong y Choong, 2016) establece un ranking mundial de ciudades más visitadas, en el que se puede observar que hay 20 ciudades con una cifra de turistas superior a cinco millones, de las cuales 10 son europeas, y es que el crecimiento del turismo urbano es muy notable en el viejo continente. El informe *European Cities Benchmarking Report* (European Cities Marketing, 2018) destaca un crecimiento del turismo en destinos urbanos europeos del 7,7% en 2017: este aumento puede deberse a diversas causas, entre ellas, el aumento de las conexiones aéreas, y en especial de las conexiones *low cost*; la tendencia hacia vacaciones más cortas, con la proliferación de las llamadas “escapadas” de fin de semana; la aplicación de las nuevas tecnologías, que permiten, entre otras cosas, simplificar las reservas y facilitar las estancias; las mayores posibilidades de ocio en la ciudad (Canalis, 2017); o el incremento de los viajes de negocios y la consolidación de nuevas tendencias como el *bleisure* (*business+leisure* ‘negocios+ocio’) –cf. el informe *Urbantur 2016*, de Exceltur (2017)–.

De las cifras de pernoctaciones manejadas se puede deducir que el turismo urbano es una actividad en auge, cuyo impacto ha de sentirse necesariamente en los espacios en que se desarrolla. La magnitud de las cifras reproduce una realidad preocupante, especialmente si se tiene en cuenta que reflejan una imagen incompleta: los informes reseñados solo computan los turistas internacionales que pernoctan, por lo que los turistas que no pernoctan y los turistas nacionales, que también constituyen una parte importante del turismo en un destino, escapan a las estadísticas.

No parece difícil imaginar que el impacto real que esos millones de turistas generan en un espacio es enorme y de consecuencias importantes; fundamentalmente, es la causa de lo que se denomina *saturación turística* o *sobreturismo* (*overtourism* en inglés), una de las consecuencias más visibles y negativas del intenso incremento experimentado por el fenómeno del turismo en las últimas décadas. Esta saturación turística es especialmente perjudicial en el caso de los centros históricos de las ciudades, espacios ya sometidos a una fuerte presión de uso por parte de vecinos y otras residentes del entorno amplio de la ciudad, que utilizan los centros de una forma recurrente o más esporádica.

De hecho, la saturación turística de los destinos es una de las causas del fenómeno reciente de rechazo al turismo, que se conoce con el nombre de *turismofobia*, y que se está extendiendo por algunos de los destinos urbanos más importantes de Europa, como Barcelona, Venecia o Ámsterdam. Este movimiento está en su mayor parte motivado por las protestas de los ciudadanos que ven su vida cotidiana alterada por la intrusión de los turistas. Y es que, en realidad, la saturación de un destino se define atendiendo a un criterio híbrido, que va más allá del rebase de la capacidad de carga: se alcanza cuando tanto los residentes locales como los turistas sienten que el espacio está tan congestionado que afecta a la calidad de vida de unos y la calidad de la experiencia turística de otros. Se sitúa, pues, en el polo opuesto al de *turismo sostenible*, actividad que aspira a mejorar la vida de huéspedes y visitantes, y que debería ser el objetivo primordial de cualquier planificación o gestión de destinos hoy en día.

Tradicionalmente el problema de la saturación en las ciudades se ha abordado atendiendo solo a su gestión en los recursos culturales que se consumen en el destino, pero el nivel de congestión del espacio que se ha alcanzado recomienda gestionar la saturación en el destino desde una perspectiva global. En efecto, en la situación actual, el peligro de saturación y deterioro no acecha solo a los recursos culturales vinculados al ocio, sino a todas las infraestructuras y servicios de la ciudad: hablamos, por ejemplo, de calles saturadas y de transporte público, servicios sanitarios y agua insuficientes, sin olvidarnos del alquiler de vivienda cuyo sector se está viendo deformado por el alquiler de vivienda de uso turístico a través de plataformas *p2p*. En suma, la gestión de la saturación en las ciudades resulta mucho más compleja que en lugares más pequeños o acotados –como en monumentos, sitios arqueológicos, parques naturales o islas–, y debe abordarse de manera global, atendiendo a cada uno de los ámbitos que se vean afectados por la saturación.

La gestión de la saturación en los destinos turísticos urbanos pasa por la identificación de las estrategias y medidas implementadas hasta el momento en destinos especialmente saturados, a efectos de su adopción, adaptación, mejora o descarte. Para ello, hemos llevado a cabo una previa clasificación de los problemas que afectan a las ciudades como consecuencia de su saturación turística. En concreto, se han identificado 11 problemas fundamentales relativos a: (a) la movilidad, (b) el control del exceso de actividades de uso turístico, (c) la descongestión de los espacios, (d) la desestacionalización del destino, (e) la educación al turista, (f) la concienciación al ciudadano, (g) el control de llegadas a la ciudad, (h) la disuasión de los turistas, (i) la atención ciudadana, (j) el mantenimiento de infraestructuras y (k) la sostenibilidad de los recursos (Mendoza, Calle y García, 2018). Una vez identificados los problemas, se seleccionan y organizan las medidas adoptadas para evitar el problema o mitigar sus efectos en los distintos destinos analizados.

La presente comunicación se centra en la descripción de las medidas que tratan de cercar los problemas relativos a la movilidad en la ciudad; las medidas identificadas se han dividido a su vez, en función de si ponen su foco en la movilidad de los transeúntes, la movilidad de los vehículos a motor o la movilidad de los vehículos sin motor. Como ejemplo del primer tipo, puede citarse el caso del Ayuntamiento de Venecia, que estableció vías diferenciadas para locales y turistas en la Plaza de San Marcos y el Puente de Rialto entre el 28/05 y el 1/06 de 2018 (Gizauskas, 2018)–; como ejemplo del segundo tipo, mencionamos, entre otros, el caso del Ayuntamiento de Roma, que ha establecido restricciones de acceso para los buses turísticos al centro histórico de la ciudad (Marcus, 2016) –; finalmente, ilustra el tercer tipo de medida relacionada con la movilidad el ejemplo del Ayuntamiento de Barcelona, que ha prohibido los patinetes eléctricos, *segways* y bici-taxis en el centro histórico de la ciudad condal (Puente, 2017)–.

En suma, la coyuntura actual exige de los actores responsables una actividad de planificación y gestión de los destinos turísticos urbanos que pasa por el desarrollo de procesos de control racional, ordenado y eficiente de la llegada de turistas al destino y redistribución del flujo de visita una vez en la ciudad, con el fin de lograr que el destino pueda “alimentarse de turismo sin tener que vivir para el turismo” (Milano, 2017, p.8) para que residentes y turistas se beneficien de la actividad y ésta sea sostenible a largo plazo. Este trabajo supone una contribución en esa dirección, en la medida en que ofrece una imagen del trabajo realizado para controlar de forma racional, ordenada y eficiente la movilidad de las personas y los vehículos en algunos destinos turísticos saturados.

REFERENCIAS

- Canalis, X. (2017), “La gestión del turismo en las ciudades es un error”, *Hosteltur* [en línea], en: https://www.hosteltur.com/122560_gestion-turismo-ciudades-es-error.html
- European Cities Marketing (2018), *European Cities Benchmarking Report*, en: http://professional.barcelonaturisme.com/imgfiles/estad/ECM_Benchmarking_Report_Preliminary_Results_2016-2017.pdf
- EXCELTUR (2017), *URBANTUR. Monitor de Competitividad Turística de Ciudades. Informes correspondientes a 2012 y 2016.*
- Gizauskas, R. (2018), “Tourists in Venice are being given separate walking lanes at landmarks like St Mark’s Square and the Rialto Bridge”, *The Sun* [en línea], en: <https://www.thesun.co.uk/travel/6150748/tourists-venice-walking-lanes-st-marks-square-rialto-bridge/>
- Hedrick-Wong y Choong (2016), *Global Destination Cities Index*, Mastercard.
- Marcus, L. (2016), “Rome to Ban Tour Buses from the City Center”, *Condé Nast Travel* [en línea], en: <https://www.cntraveler.com/story/rome-to-ban-tour-buses-from-the-city-center>
- Mendoza, S., Calle, M. de la, y García, M. (2018), “Gestión de la saturación en destinos urbanos: estrategias y medidas de marketing turístico”, en X. Somoza Medina (coord.), *De lugar geográfico a destino turístico*, León, AGE/ Universidad de León
- Milano, C. (2017), “Turismofobia: cuando el turismo entra en la agenda de los movimientos sociales”, *Marea Urbana*, 1, pp. 5-8.
- OMT (2018), “Resultados del turismo internacional en 2017: los más altos en siete años”, Organización Mundial del Turismo., en: <http://media.unwto.org/es/press-release/2018-01-15/resultados-del-turismo-internacional-en-2017-los-mas-altos-en-siete-anos>
- Puente, A. (2017), “Bicitaxis, 'segways' y patinetes de alquiler, vetados del centro de Barcelona”, *eldiario.es* [en línea], en: https://www.eldiario.es/catalunya/barcelona/bicitaxis-patinetes-alquiler-circular-Barcelona_0_674032811.html