



**MOVILIDADES TURÍSTICAS EN EL ESPACIO URBANO. IMBRICACIONES,  
NEGOCIACIONES Y RUPTURAS. TOURISM MOBILITIES IN THE URBAN SPACE.  
ENMESHMENTS, NEGOTIATIONS AND DISRUPTIONS**

**Fiammetta Brandajs Di Martino**

**ADVERTIMENT.** L'accés als continguts d'aquesta tesi doctoral i la seva utilització ha de respectar els drets de la persona autora. Pot ser utilitzada per a consulta o estudi personal, així com en activitats o materials d'investigació i docència en els termes establerts a l'art. 32 del Text Refós de la Llei de Propietat Intel·lectual (RDL 1/1996). Per altres utilitzacions es requereix l'autorització prèvia i expressa de la persona autora. En qualsevol cas, en la utilització dels seus continguts caldrà indicar de forma clara el nom i cognoms de la persona autora i el títol de la tesi doctoral. No s'autoritza la seva reproducció o altres formes d'explotació efectuades amb finalitats de lucre ni la seva comunicació pública des d'un lloc aliè al servei TDX. Tampoc s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant als continguts de la tesi com als seus resums i índexs.

**ADVERTENCIA.** El acceso a los contenidos de esta tesis doctoral y su utilización debe respetar los derechos de la persona autora. Puede ser utilizada para consulta o estudio personal, así como en actividades o materiales de investigación y docencia en los términos establecidos en el art. 32 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual (RDL 1/1996). Para otros usos se requiere la autorización previa y expresa de la persona autora. En cualquier caso, en la utilización de sus contenidos se deberá indicar de forma clara el nombre y apellidos de la persona autora y el título de la tesis doctoral. No se autoriza su reproducción u otras formas de explotación efectuadas con fines lucrativos ni su comunicación pública desde un sitio ajeno al servicio TDR. Tampoco se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al contenido de la tesis como a sus resúmenes e índices.

**WARNING.** Access to the contents of this doctoral thesis and its use must respect the rights of the author. It can be used for reference or private study, as well as research and learning activities or materials in the terms established by the 32nd article of the Spanish Consolidated Copyright Act (RDL 1/1996). Express and previous authorization of the author is required for any other uses. In any case, when using its content, full name of the author and title of the thesis must be clearly indicated. Reproduction or other forms of for profit use or public communication from outside TDX service is not allowed. Presentation of its content in a window or frame external to TDX (framing) is not authorized either. These rights affect both the content of the thesis and its abstracts and indexes.



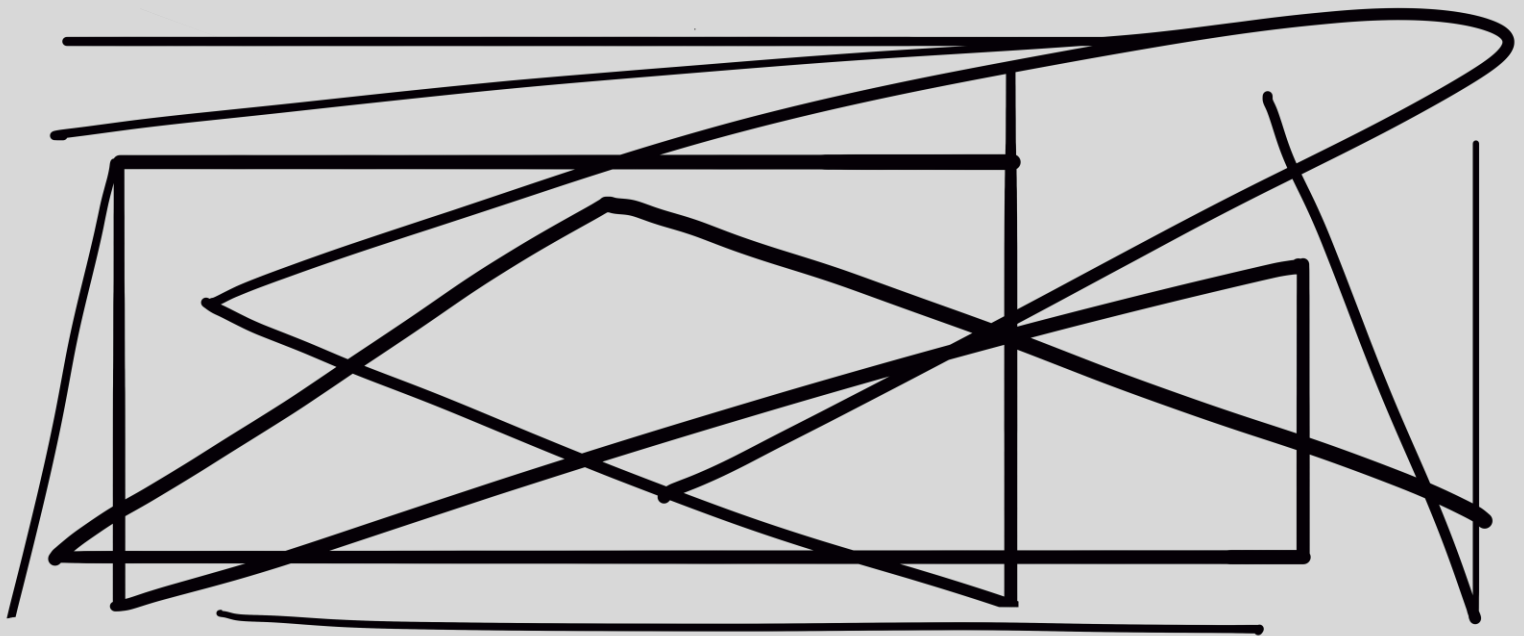
**UNIVERSITAT  
ROVIRA i VIRGILI**

**Movilidades turísticas en el espacio urbano.  
Imbricaciones, negociaciones y rupturas**

**Tourism Mobilities in the urban space.  
Enmeshments, negotiations and disruptions**

---

Fiammetta Brandajs Di Martino



**DOCTORAL THESIS  
2019**

Fiammetta Brandajs Di Martino

MOVILIDADES TURÍSTICAS EN EL ESPACIO URBANO.  
IMBRICACIONES, NEGOCIACIONES Y RUPTURAS

TOURISM MOBILITIES IN THE URBAN SPACE. ENMESHMENTS,  
NEGOTIATIONS AND DISRUPTIONS

TESIS DOCTORAL

Dirigida por el Dr. Antonio Paolo Russo

Co-dirigida por el Dr. Noam Shoval

Departamento de Geografía



Vila-seca 2019

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

MOVILIDADES TURÍSTICAS EN EL ESPACIO URBANO. IMBRICACIONES, NEGOCIACIONES Y RUPTURAS.

TOURISM MOBILITIES IN THE URBAN SPACE. ENMESHMENTS, NEGOTIATIONS AND DISRUPTIONS

Fiammetta Brandajs Di Martino





HAGO CONSTAR que el presente trabajo, titulado “Movilidades turísticas en el espacio urbano. Imbricaciones, negociaciones y rupturas”, que presenta Fiammetta Brandajs Di Martino para la obtención del título de Doctor, ha sido realizado bajo mi dirección en el Departamento de Geografía de esta universidad.

I STATE that the present study, entitled “Tourism mobilities in the urban space. Enmeshments, negotiations and disruptions”, presented by Fiammetta Brandajs Di Martino for the award of the degree of Doctor, has been carried out under my supervision at the Department of Geography of this university.

Vila-seca, 1 de Diciembre de 2019

El director de la tesis doctoral  
Doctoral Thesis Supervisor



Antonio Paolo Russo

## Agradecimientos

El desarrollo de esta tesis doctoral, y en general el recorrido académico que me ha llevado hasta aquí, ha supuesto una grande transformación personal pero lo que más es importante, ha sido una oportunidad de aportar conocimiento a la comunidad científica.

Agradezco infinitamente la participación del Dr. Salvador Anton, investigador principal del GRATET (Grupo de Investigación en Análisis Territorial y Estudios Turísticos). Gracias Salvador para haberme ofrecido esta oportunidad, he dado el máximo y espero sinceramente haber logrado aportar resultados al grupo de investigación.

Gracias al Profesor Noam Shoval para haber accedido a co-dirigir esta tesis doctoral.

Esta experiencia no habría sido posible sin el encuentro con Antonio Paolo Russo, mente brillante y extraordinaria persona. Gracias Paolo para mejorar este mundo con tu poderosa libertad de pensamiento, tu sinceridad y tu generosidad. Nunca podré agradecerte lo suficiente por haber apostado por mí.

Gracias al GRATET, al Departamento de Geografía, a la Facultad de Turismo y Geografía, a las Secretarías del Departamento y de la Facultad, gracias a Jordi para ser siempre tan disponible y para ayudarme siempre, la Cristina, el Ruben y la Trini. Gracias a los compañeros del programa de doctorado en Turismo y Ocio, Jon, Toni, Alan, Lucy, Baris, Raquel, Sheila y los que quizás me esté olvidando.

Gracias A todos los profesores de la Facultad, Oscar, Yolanda, Nacho, Enric, Aaron, Benito que siempre habéis estado tan disponibles conmigo.

Gracias también a la financiación pública recibida en concurrencia competitiva para realizar esta tesis, por parte del Programa Martí i Franquès d'ajuts a la investigación de la URV.

Gracias a todos los supervisores de estancias: el Dr. Ugo Rossi (Polytechnic University of Turin) y el Dr. Amit Birenboim (University of Tel Aviv).

Un grande agradecimiento a mis padres y a mis hermanas por apoyarme siempre en la búsqueda constante de respuestas en la vida. Sois la mejor familia posible.

Gracias también, a todos los compañeros de aventuras que han participado involuntariamente al desarrollo de esta tesis. Alberto, gracias para haber hecho parte de mi vida y gracias por la contribución artística en la cubierta . Gracias Manuela, Elsa, Ada, Antonietta, Laura, Andi y todas las amigas que me han aguantado en estos últimos meses. William para las traducciones.

Finalmente, gracias a todos y todas las personas que trabajan en esta Facultad, una joya de facultad desde el punto de vista humano y profesional. Para mi ha sido un honor poder trabajar aquí.

Para la realización de esta tesis se ha obtenido la siguiente financiación en concurrencia competitiva:

-PMF-PIPF- Programa Martí i Franquès d'ajuts a la investigació. Contracte de personal investigador predoctoral en formación.

Esta tesis se ha desarrollado en el marco de los siguientes proyectos:

-MOVETUR (CSO2014-51785-R). Efectos de la transformación de las pautas de movilidad global en la evolución de los destinos turísticos. Ministerio de Economía y Competitividad, Gobierno de España.

-POLITUR (CSO2017-82156-R). Análisis del papel de las políticas territoriales en la gestión de los destinos turísticos en la época de las movilidades. Ministerio de Economía y Competitividad, Gobierno de España.

## Publicaciones

### PUBLICACIÓN 1 (Artículo)

Brandajs, F., & Russo, A. P. (2019). Whose is that square? Cruise tourists' mobilities and negotiation for public space in Barcelona. *Applied Mobilities*, 1-25.

DOI: <https://doi.org/10.1080/23800127.2019.1576257>

### PUBLICACIÓN 2 (Artículo)

Brandajs, F., Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona. *Space and Culture Journal*. (in review)

## Participación en conferencias y seminarios

**ATLAS Annual Conference 2016 Tourism, Lifestyles and Locations Christ Church University, Canterbury, UK, 14-16.9 2016.**

Brandajs, F. (2016). Tourist Mobilities and Spatial Justice in the postindustrial city. Conceptual approaches

**Annual International Conference of the Royal Geographical Society with the Institute of British Geographers London, UK, 29.8-1.9 2017.** 'Decolonising geographical knowledges: opening geography out to the world'.

Brandajs, F., Russo A.P., (2017) Commoning the cruise port? An enquiry into the engagements of cruise tourism with the community in Barcelona.

**New Urban Identities Conference - Cross-Disciplinary Urban Space University of Florence (Italy) - University College Cork (Ireland) Florence, IT, 12.6 2017.**

Brandajs, F., (2017) Exclusionary pedestrian behaviour? Evidence from space use analysis of cruise tourism in Barcelona.

**ATLAS Annual Conference 2018 Destination Dynamics, 20-24 2018, Aalborg University (DK).**

Brandajs F., (2018) Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona, the case of Poblenou.

**AESOP Annual Congress 2019 - Planning for Transition - 9-13 July 2019, Venice (IT).**

Brandajs F., (2018) Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona.

**ATLAS Annual Conference 2019 Destination Dynamics - 20-24.9 2019, Girona University (ES).**

**Russo, A.P., Brandajs, F. (2019) SMARTER CITIES, LESS JUST DESTINATIONS?  
Examining the social effects of digitally-empowered tourism**

## **Estancias de investigación**

Polytechnic University of Turin

Interuniversity Department of Regional and Urban Studies and Planning (DIST)

Supervisor de la estancia: Professor Ugo Rossi

Duración: 60 días (1 Marzo 2019- 1 Mayo 2019)

University of Tel Aviv

Department of Geography and Human Environment,

Supervisor de la estancia: Dr. Amit Birenboim

Duración: 30 días (1 Junio 2019- 1 Julio 2019)

## Abstract

The objective of this thesis is to identify and analyze the mechanisms of physical, social and cultural transformation triggered by the flows of tourist mobility that cross the urban space. Specifically, the research focuses on all those processes of ‘turismification’ in progress in urban areas and its scope on the destructuring of the multiple aspects of the societies that host these flows. Faced to the evolution of these processes, this work is committed to defining a new vocabulary that is capable, on the one hand, of characterizing tourism as something inseparable from the life of advanced societies and, on the other hand, of rethinking conflicts and the controversies around tourism as a reflection of the global tensions between socio-political organization and economic growth. From this point of view, we are specially interested in addressing the urban scale, where the encounter between tourist flows, *'mobile dwellers'*, *'lifestyle migrants'*, resident populations in their different forms, practices and everyday objects and their global representations generate pressures and shocks, but also social innovation.

From the theoretical point of view and also from the methodological point of view we refer to the literature that points to the 'Mobility turn' as an epistemological plexus, which invites “plot, document, monitor and juxtapose places on the go” (Büscher & Urry, 2009, p. 108) that is, to explore the phenomena that intervene in society, such as tourism, from a mobile perspective.

Empirical analysis are carried out in Barcelona city, one of the most important tourism destinations in Europe and a celebrated case of urban regeneration and reimagining. Barcelona has been the privileged stage for the analysis of three dimensions of mobility. The spatial dimension, explored through the analysis of the traffic of passenger groups of off-board cruise ships and their behavior in public space ; the relational dimension that arises from everyday mobility practices, explored through the reconceptualization of urban spaces as mobile and relational spaces, which are continually reconstructed by global flows; the digital dimension, which includes the networks and technologies that support and empower subjects to move, explored through the analysis of the deployment of innovations related to new mobility systems within the framework of Smart City.

The results of this thesis demonstrate the direct and indirect impacts of the 'turismification' processes in the urban context, emphasizing those socio-political factors that influence the configuration of the tourist city by guiding the flows that cross it, modifying the relations with the spaces, producing new paths and driving new forms of displacement.



## Resumen

El objetivo de esta tesis es identificar y analizar los flujos de movilidad humana que se manifiestan y actúan en el espacio urbano, prestando especial atención a las prácticas de - y negociaciones entre - diferentes colectivos, turísticos y no turísticos, y a sus efectos en la (re)configuración física, social y cultural del espacio urbano. Específicamente, la investigación se centra en todos aquellos procesos de ‘turismificación’ en marcha en ámbito urbano y sus alcances sobre la desestructuración de los múltiples aspectos de las sociedades que hospedan estos flujos. Frente a la evolución de estos procesos el presente trabajo se compromete en la definición de un nuevo vocabulario que sea capaz, por un lado, de caracterizar el turismo como algo indisociable de la vida de las sociedades avanzadas y, por otro, de replantear los conflictos y las controversias en torno al turismo como un reflejo de las tensiones globales entre la organización sociopolítica y el crecimiento económico. Desde este punto de vista, nos interesa especialmente abordar la escala urbana, donde el encuentro entre flujos turísticos, *‘mobile dwellers’*, *‘lifestyle migrants’*, poblaciones residentes en sus diferentes formas, prácticas y objetos cotidianos y sus representaciones globales generan presiones y choques, pero también innovación social.

Desde el punto de vista teórico y también desde el punto de vista metodológico nos referimos a la literatura que apunta al ‘Mobility turn’ como plexo epistemológico, que invita a “plot, document, monitor and juxtapose places on the go” (Büscher & Urry, 2009, p. 108) o sea, explorar los fenómenos que intervienen en la sociedad, como lo del turismo, desde una perspectiva móvil.

Los análisis empíricos se llevan a cabo en la ciudad de Barcelona, uno de los destinos turísticos más importantes de Europa y un célebre caso de regeneración urbana. Barcelona ha sido el escenario privilegiado para el análisis de tres dimensiones de la movilidad. La dimensión espacial, explorada a través del análisis del tránsito de grupos de pasajeros de cruceros off board y su comportamiento en el espacio público ; la dimensión relacional que surge de las prácticas de movilidad cotidiana, explorada a través de la reconceptualización de los espacios urbanos como espacios móviles y relacionales, que son continuamente reconstruidos por los flujos globales; la dimensión digital, que incluye las redes y las tecnologías que apoyan y capacitan los sujetos a moverse, explorada a

través del análisis del despliegue de las innovaciones relacionadas con los nuevos sistemas de movilidad en el marco de la Smart City.

Los resultados de esta tesis demuestran los impactos directos e indirectos de los procesos de ‘turismificación’ en el contexto urbano, haciendo hincapié en aquellos factores sociopolíticos que influyen en la configuración de la ciudad turística orientando los flujos que la atraviesan, modificando las relaciones con sus espacios, produciendo nuevos trayectos e impulsando nuevas formas de desplazamiento.

# ÍNDICE

<b>Prefacio</b> .....	7
<b>1. Capítulo - Introducción</b> .....	<b>11</b>
1.1 Contextualización temática.....	12
1.1.1 Las movilidades turísticas, nuevos modelos interpretativos: Introducción al ‘Mobility Paradigm’.....	13
1.1.2 El avance de los medios digitales en el contexto turístico.....	17
1.2 Ambiciones y propósitos.....	19
1.2.1 Objetivos y preguntas de investigación.....	22
1.2.2 Estructura de la tesis.....	23
1.2.3 Fases de la investigación.....	25
<b>2. Capítulo - El pensamiento geográfico contemporáneo: Los nuevos paradigmas epistemológicos en la teoría urbana</b> .....	<b>30</b>
2.1 Paradigmas emergentes, turismo y movilidades globales.....	32
2.1.1 La evolución de los paradigmas espaciales en la teoría urbana: hacia una conceptualización móvil del espacio.....	32
2.1.2 ‘New mobility paradigm’: las movilidades como expresión de la sociedad postmoderna.....	42
2.1.3 Movilidades turísticas y transformación social del espacio.....	47
2.1.4 La mutación del paisaje urbano acorde a los sistemas de movilidad.....	52
2.2 Hipermovilidad global y nuevas geografías digitales.....	56
2.2.1 Desde el Digital Turn hasta la Smart City.....	57
2.2.2 The mobility Turn in the Digital Humanities.....	60
2.2.3 Smart Destination: movilidad digital y mutaciones sociales.....	68
2.3 Conclusiones.....	75
<b>3. Capítulo - Los desafíos metodológicos de las ciencias sociales ‘on the move’</b> .....	<b>79</b>
3.1 La fórmula renovada de los métodos tradicionales.....	81
3.1.1 Técnicas móviles en la etnografía urbana.....	82
3.1.2 Sedentary methods in motion – La etnografía multisituada.....	82
3.1.3 Mobile methods - Etnografía móvil.....	85
3.2 Nuevas tecnologías y nuevas técnicas de investigación.....	89
3.3 Métodos aplicados en los estudios turísticos.....	94
3.3.1 El diario de viaje como método de investigación cualitativa.....	94
3.3.2 Método de observación en la investigación del turismo.....	94

3.3.3 Entrevistas intensivas en investigación turística .....	96
3.3.4 GPS y control de los flujos turísticos .....	97
3.4 Objetivos de la presente investigación y técnicas seleccionadas .....	99
<b>4. Capítulo - Contextualización del Caso de estudio: Barcelona.....</b>	<b>104</b>
4.1 Desde el ‘modelo’ hasta la ‘marca’ Barcelona .....	106
<b>5. Capítulo - Alcances y dimensiones de la movilidad física en el espacio turístico. ....</b>	<b>109</b>
5.1 Introduction .....	110
5.2 Methodological framework.....	113
5.2 Geo-analytic techniques .....	114
5.4 Qualitative methods .....	116
5.5 Selection of case study areas.....	116
5.6 Operational process.....	118
5.7 Results .....	121
5.8 Discussion and Conclusions.....	134
<b>6. Capítulo - La dimensión relacional de las movilidades: una aproximación a la comprensión de las evoluciones de las estructuras relacionales que surgen de las prácticas de movilidad.....</b>	<b>137</b>
6.1 Introduction .....	138
6.2 Selection of Case Study .....	140
6.3 Methodological framework.....	143
6.4 Operational process.....	146
6.5 Selection of public spaces .....	148
6.6 Results .....	153
6.7 Discussion and Conclusion .....	161
<b>7. Capítulo - Los efectos sociales del turismo digitalizado: las hypermobilities de la Smart Destination. ....</b>	<b>166</b>
7.1 Introduction .....	167
7.2 Background and conceptual approach .....	168
7.2.1 The ‘mobilities turn’ in urban studies .....	168
7.2.2 The technology of tourism mobility and social exclusion.....	170
7.2.3 From smart cities to smart destinations.....	172
7.2.4 Smart cities and social change: a critical approach .....	178
7.3 Methodology .....	183
7.4 Empirical work .....	186

7.4.1 Spanish ‘Smart Destinations’: key features.....	186
7.4.2 Case study of Barcelona.....	202
7.5 Final reflections.....	212
<b>8. Capítulo - Conclusiones.....</b>	<b>216</b>
8.1 Conclusiones generales .....	217
8.2 Objetivos de investigación y principales resultados.....	218
8.3 Conclusiones en base a los objetivos específicos .....	221
8.4 Aportaciones y futuras líneas de investigación .....	223
<b>Referencias bibliográficas.....</b>	<b>225</b>

## Índice de tablas

### Capítulo 1

Tabla 1.1 Fase empirica 1 .....	27
Tabla 1.2 Fase empirica 2 .....	28
Tabla 1.3 Fase empirica 3 .....	29

### Capítulo 3

Tabla 3.1 Ventajas de la técnica goalong. Fuente: Kusenbach (2003).....	87
---	----

### Capítulo 5

Table 5.1 Survey structure .....	121
----------------------------------	-----

### Capítulo 6

Table 6.1 Categorization of functional areas based on POIs typology .....	147
Table 6.2 Survey sample .....	153

### Capítulo 7

Table 7.1 ‘Smart’ initiatives .....	191
Table 7.2 Domains and initiatives of Smart Destinations, involved agents and expected effects .....	195
Table 7.3 Tourist pressure trends and foreign population at district and neighbourhood level in Barcelona.....	208
Table 7.4 Demographic and socioeconomic trends at district and neighbourhood level in Barcelona.....	208

## Índice de figuras

### Capítulo 1

Figura 1.1 Five interdependent mobilities.....	15
Figura 1.2 Estructura de la tesis .....	24

### Capítulo 2

Figura 2.1 Evolución del pensamiento espacial en la geografía..	41
Figura 2.2 Vita – Supersuperficie. Supertudio 1971 .....	44
Figura 2.3 Sistema vectorial y elementos intersticiales .....	63
Figura 2.4 Mejora de la personalización de los servicios de la experiencia turística.....	69
Figura 2.5 Componentes de las Smart Tourism Destination.....	71

### Capítulo 3

Figura 3.1 Sesión de etnografía multisituada en el área de la Superilla del Poblenou .....	84
Figura 3.2 Alignment of space-time activity .....	99
Figura 3.3 Estrategia metodológica para el objetivo 1 .....	100
Figura 3.4 Estrategia metodológica para el objetivo 2.....	102
Figura 3.5 Estrategia metodológica para el objetivo 3.....	103

### Capítulo 4

Figura 4.1 Evolución numero de viajeros y pernотaciones (2007-2018) de la ciudad de Barcelona. ....	108
---	-----

### Capítulo 5

Figure 5.1 Methodological framework of our study .....	114
Figure 5.2 Case study areas in the Old City of Barcelona .....	118
Figure 5.3 (a) Segmentation; (b) Kalman-Bucy filtering.....	119
Figure 5.4 Royal Square. Cruise days.....	123
Figure 5.5 Angel’s square - Cruise days .....	125
Figure 5.6 Angels’ Square.....	127
Figure 5.7 Tourists’ influence on residents’ mobility and place attachment in Royal Square. 129	
Figure 5.8 Tourists’ influence on residents’ mobility in Angels’ Square .....	130
Figure 5.9 Visitors’ influence on other visitors’ mobility within Royal and Angels’ Square..	131
Figure 5.10 Relational practices in the two squares a) -residents b) -visitors.....	132

### Capítulo 6

Figure 6.1 Functional categorization procedure.....	147
Figure 6.2 Case study area functional categorization and selected spaces.....	150
Figure 6.3 Origin of users .....	154
Figure 6.4. Linkage between users and space .....	155

Figure 6.5 Resident perception of social mix originating from tourism and new mobile collectives .....	157
Figure 6.6 Relational experience.....	158
Figure 6.7 Interconnections between users (who with whom?).....	159
Figure 6.8 What does this interaction lead to?.....	160

## **Capítulo 7**

Figure 7.1 Overnight stays in hotel accommodation, 2007-2018. ....	187
Figure 7.2 Tourist pressure (overnight stays / residents) 2007-2018.....	188
Figure 7.3 Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in Madrid, 2010-2018.....	198
Figure 7.4 Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in Barcelona, 2010-2018 .....	198
Figure 7.5 Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in Malaga, 2010-2018.....	199
Figure 7.6 Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in San Sebastian, 2010-2018 .....	199
Figure 7.7 Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in Santander, 2010-2018.....	200
Figure 7.8 Analytic Framework of the Barcelona case study .....	204
Figure 7.9 (left) Availability of Smart Mobility Services and household income distribution in 2017; (right) Availability of Smart Mobility services and household income change distribution 2013-2017 .....	206
Figure 7.10 (left) Access to Smart Mobility services and citizens’ digital profiles; (right) Availability of Smart Mobility services and tourist supply intensity.....	207



## **Prefacio**

La presente tesis doctoral se ha desarrollado con el patrocinio de la beca pre doctoral del Programa Martí i Franquès de ayudas a la investigación en el marco del objetivo n. 4 del proyecto MOVETUR (CSO2014-51785-R) “Identification and analysis of synergies, controversies and conflicts caused by the confluence of the different mobilities flows in destinations and the associated uneven spatial development, social injustices and collective claims perpetuated by such processes.”; teniendo continuidad con el objetivo n. 3 del proyecto POLITUR (CSO2017-82156-R) “Discuss, evaluate and propose prescriptive systems that include digital fingerprints and other technological tools associated with tourist mobility to guide the implementation of regulatory mechanisms related to the tourist use of the territory.” Los proyectos han sido financiados por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.

La elaboración de la presente tesis surge del interés personal en temas de desarrollo turístico en el ámbito urbano, madurado a lo largo de la experiencia laboral precedente a mi llegada a Catalunya en el año 2010, en el instituto SiTI (Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione), afiliado a la Universidad Politecnica de Turín.

Los trabajos de investigación en los cuales me impliqué en SiTI estaban relacionados con el objeto de la tesis doctoral propuesta. En particular el proyecto ‘Visitor Management’, el cual supuso el desarrollo de una metodología de recepción y gestión de los visitantes en el cuadro del Plan Estratégico Regional para el Turismo de la Región Piemonte. Mi tarea en el marco de este proyecto fue específicamente vinculada al control y racionalización de la movilidad turística en cascos urbanos, a través de instrumentos de geo-detección y análisis cartográfica.

Las relaciones de cooperación entre SiTI y el Grupo de Investigación GRATET de la URV me permitieron sucesivamente acceder a diferentes oportunidades de colaboración con la URV. En primer lugar, en el marco del proyecto ESPON ‘ATTREG’ sobre movilidad migratoria y turística, donde me ocupé como becaria a tiempo parcial de la elaboración cartográfica. Esta experiencia se extendió a un nuevo proyecto ESPON ‘TOWN’ sobre ciudades pequeñas y medianas en su contexto territorial, en el que participé como becaria de proyecto a tiempo completo. Precisamente en el marco de esta investigación desarrollé competencias analíticas cruciales para el tema de tesis doctoral

propuesto. Cabe mencionar que la vinculación con el GRATET me ha dado la posibilidad de extender mis conocimientos y relaciones con centros nacionales e internacionales de gran relevancia para este trabajo. En concreto se llevaron a cabo dos estancias de investigación: la primera en Italia en el Interuniversity Department of Regional and Urban Studies and Planning (DIST) Polytechnic University of Turin y, la segunda, en Israel en el Department of Geography and Human Environment, Tel Aviv University.





# **1. Capítulo - Introducción**

## 1.1 Contextualización temática

En esta era de cambios incesantes, la ciudad se está reinventando a sí misma mediante el despliegue de estrategias, políticas y herramientas innovadoras, en un esfuerzo por seguir mejorando tanto en términos de calidad de vida como de competitividad e innovación.

La regeneración urbana y la transformación de la ciudad son procesos que incorporan aspectos relacionados con el contexto territorial, sea eso físico, social o económico.

Sin embargo, estas transformaciones que, a partir de los años setenta, están ligadas, más que a un componente territorial (desde el punto de vista físico), a una reconversión desde una base económica manufacturera a una economía urbana basada en el conocimiento y la innovación, también conocida como *knowledge machine* (Papert, 1993). En efecto, los últimos cambios estructurales importantes en muchos casos son aquellos relacionados únicamente con la celebración de grandes acontecimientos como los Juegos Olímpicos.

La ciudad contemporánea, sin embargo, especialmente en las últimas décadas, es un entorno diseñado para aumentar la propensión al consumo de bienes y servicios, y es en esta nueva dimensión socio-económica y político-cultural, que la ciudad se está reposicionando en un nuevo contexto político-económico global a través de caminos de reconversión urbana definidos por políticas que van, como argumenta David Harvey, desde “policies from managerial and redistributive to entrepreneurial and competitive” (Harvey, 1989). Las ciudades actúan cada vez más como entidades ‘emprededoras’, orientándose hacia objetivos de desarrollo económico, pero promoviendo un cambio de sus bases económicas hacia servicios capaces de atraer a un número creciente de personas, objetos y flujos de información y, a la vez, de inversiones y consumidores móviles.

Estas mutaciones, que son planificadas y responden a la agenda de la economía global de la ciudad, y los incesantes flujos que la atraviesan han transformado rápidamente no sólo su imagen, sino también el metabolismo de sus espacios urbanos. Las ciudades están cada vez más habitadas en múltiples maneras, con diferentes modalidades temporales, uso y compartición de los espacios, lo que supone un reto para quienes intentan no solo conceptualizar estos cambios sino actuar en su beneficio.

Ahora bien, tradicionalmente, el estudio del turismo se ha centrado en su comprensión desde perspectivas económicas, de gestión y, en menor medida, culturales, en las que el

objeto del análisis se centra en las taxonomías de los turistas y sus destinos, las motivaciones de los viajeros, la calidad y el grado de satisfacción del consumidor; es decir, en entender los destinos desde perspectivas del ciclo del producto. En estos enfoques disciplinarios, el turista se ve reducido muchas veces a un agente racional, un *homo economicus* (McCarthy y Prudhan, 2004, p. 276) y el destino, a un producto. En cambio, nos acercaremos a más recientes aproximaciones teóricas de las ciencias sociales, con particular enfoque hacia al plexo teórico del ‘Mobility Turn’, el cual ha supuesto una innovación epistemológica en la lectura de los procesos que caracterizan nuestro siglo y, que utilizaremos, para intentar explicar los efectos y los impactos producidos por las movilidades turísticas en los destinos.

Así pues, en los últimos años ha emergido un nuevo paradigma de las movilidades como medio para entender la sociedad actual (Larsen, Urry & Axhausen, 2007; Coles, Duval & Hall, 2005). Estas aproximaciones al estudio de la sociedad parten de la constatación que en la sociedad actual el movimiento de personas, objetos, mercancías, capitales e ideas, se ha acelerado tanto cuantitativa como cualitativamente. Con ello, las diferentes formas de movilidad dibujan una sociedad plural que absorbe los cambios y las transformaciones de una forma cada vez más dinámica. En nuestro caso, específicamente trataremos de estudiar como el turismo, como forma de movilidad, pueda suponer nuevos patrones de actuación en cuanto agente transformador del espacio urbano y de su construcción social.

### 1.1.1 Las movilidades turísticas, nuevos modelos interpretativos: Introducción al ‘Mobility Paradigm’

¿A qué nos referimos por movilidades turísticas? Claudia Troncoso, Diego Kuper y Analía Almirón (2011, p. 2) lo resumen de la siguiente manera: “La ‘movilidad turística’ tiene una doble acepción: para hacer referencia al turismo como una forma de movilidad territorial, pero también para hablar de las transformaciones que experimentan los destinos a partir del turismo que los hace siempre variables, en continuo cambio”. Esto se vincula con las propuestas de abandonar la idea del turismo como algo externo a los destinos y cuya llegada genera impactos de distinto tipo (Bertoncello, 2002; Hiernaux, 2006). Más que algo externo, el turismo, como cualquier otra práctica asociada a un conjunto de actividades económicas, será parte constitutiva de los lugares donde se desarrolla. Esta propuesta también sugiere cambios en las formas de pensar la relación

entre turismo, movilidad y territorio, ya que rompe con la dualidad turismo/movilidad frente a lugares de destino/inmovilidad, que se muestra como una idea predominante en el tratamiento del turismo. Además, la idea de movilidad turística es útil porque permite hacer referencia a la relación entre lugares (ligada al desplazamiento espacial y al cambio de localización implicada en la práctica del turismo).

La comprensión de los destinos turísticos como lugares conectados a otros lugares abona la aproximación crítica (en oposición a las formas habituales de pensar los destinos turísticos como ámbitos simples, cerrados y coherentes) que procura ‘abrir’ los lugares de destino turístico y propone entenderlos como un entramado de prácticas, acciones y relaciones sociales no solo internas, sino también externas. En esta tesis doctoral iremos explorando el concepto de movilidades turísticas desde esta perspectiva e investigaremos lo que nos aporta con respecto al conocimiento del destino turístico, a su transformación, a la gestión de flujos de personas hacia y dentro de él, así como sus implicaciones para la sostenibilidad social. La creciente demanda de movilidad impuesta por la globalización crea una realidad social nueva y nómada, que no puede ser clasificada según los antiguos criterios de residencia, ciudadanía, pertenencia e identidad local. El impacto de las nuevas tecnologías ha transformado completamente nuestra forma de vivir y nuestra percepción de la relación espacio-tiempo, creando una nueva dimensión cuyas repercusiones sobre la forma en que vivimos, interactuamos y nos relacionamos con la realidad cotidiana dibujan nuevos paisajes, tanto sociales como físicos.

Larsen, Axhausen y Urry (2006) indican cinco categorías de movilidades interdependientes (Fig. 1.1) que forman las geografías de las redes sociales en el mundo contemporáneo. La primera categoría clasifica los diferentes tipos de movilidad referidos a las migraciones estacionales, entre las que se incluyen los viajes que implican un retorno y no tienen larga duración. Entre ellos destaca el turismo, porque, por un lado, como han indicado muchos autores, representa el emblema de la sociedad móvil y, por otro lado, es el sector que produce el mayor número de desplazamientos, equivalente a una cifra en torno a los mil millones anuales.



Figura 1.1. Five interdependent mobilities. Elaboración propia. Fuente: Larsen et al., 2006

<b>Interdependent mobilities</b>
1. Physical travel of people for work, leisure, family life and migration.
2. Physical movement of objects
3. Imaginative travel elsewhere through images and memories.
4. Virtual travel on the Internet.
5. Communicative travel via letters, telephones, emails, etc

La sociedad posmoderna, y el fenómeno turístico que se desprende de su transformación, incluye caracteres peculiares que tienen que ser analizados mediante herramientas nuevas. Concretamente, la sociología del turismo ha adquirido importancia para las ciencias sociales; de hecho, a partir de las investigaciones sobre el turismo y sobre las migraciones ha madurado una propuesta de reformulación de la disciplina sociológica, de sus métodos y de sus objetos de estudio. A través del *New Mobilities Paradigm* (Sheller & Urry, 2006), que encuentra su definición en el trabajo del sociólogo británico John Urry, se proporciona el concepto de movilidad como llave de lectura de la sociedad contemporánea.

Desde esta perspectiva la movilidad se observa en su heterogeneidad y multiplicidad extendiendo sus marcos analíticos tanto al movimiento de personas a escala global (migración y el turismo), como a los bienes de consumo, el dinero, la información, y las representaciones y discursos sobre el lugar; los desplazamientos diarios a escala local, el movimiento de objetos materiales y los flujos de información que semantizan e inscriben los códigos de conducta en la vida cotidiana. Por tanto, se vuelve relevante también la movilidad relacionada con los medios de comunicación, a la que Urry (2000) llama ‘imaginativa’ y ‘virtual’, en referencia a la capacidad de los medios para hacernos viajar o proporcionarnos experiencias intermediadas con lugares y personas lejanas (viaje imaginario) o permitir una comunicación en tiempo real con otras personas cercanas o lejanas (viaje virtual). La movilidad, desde la perspectiva del conjunto de movilidades físicas y simbólicas, parece complementar otras palabras clave con las que el pensamiento sociológico reciente ha tratado de captar los cambios sociales actuales: *flujos, redes, paisajes y liquidez*.

El turismo contemporáneo incorpora las características esenciales del cambio hacia una sociedad móvil, convirtiéndose en un símbolo potente de la movilidad contemporánea. La sociología del turismo, por tanto, puede contribuir a la comprensión de las temáticas

que se hallan en el centro de las ciencias sociales. El conjunto de los componentes que forman parte de los actuales modelos de vida, como los viajes, las comunicaciones y los prototipos de lazos sociales, representa un ejemplo de diálogo fructífero entre diferentes campos de estudio. El papel de la sociología del turismo está poniendo, así, énfasis en la movilidad, distanciándose de los lemas de la sociología tradicional, tradicionalmente *a-mobile* o ‘sedentaria’ (Urry, 2000).

La lógica del movimiento nos lleva a asumir que las percepciones y los estímulos ofrecidos por el contexto se desenvuelven en una continua labor de conceptualización y de desarrollo de nuevas categorías, a través de las cuales los individuos toman conciencia de sí mismos y renuevan continuamente la relación entre ellos. Estudiar el turismo desde la más amplia perspectiva de las movilidades puede enriquecer la disciplina con nuevas oportunidades para la comprensión de sus equilibrios y rupturas.

El *New Mobilities Paradigm* nació, como se verá de manera más extensa en el segundo capítulo, como expresión de la sociedad posmoderna y como una crítica de la visión sedentaria y estática del concepto de movilidad. El sociólogo británico John Urry se situó en la vanguardia del movimiento de las *Mobilities* con el manifiesto *Sociology beyond Societies* (2000), en el que se argüía que la sociología siempre ha considerado la movilidad como su *core business* (Urry, 2000). Urry procesó las transformaciones materiales que están reconfigurando el contexto social, y especialmente las diferentes movilidades que, a través de los múltiples sentidos, los viajes imaginarios, el movimiento de las imágenes y de la información, el movimiento virtual y físico, están materialmente reconstruyendo el “social as society into the social as mobility” (Urry, 2000, p. 186).

El *New Mobilities Paradigm* examina el viaje a nivel físico, imaginativo y virtual, ampliando así el concepto de movilidad, que tenía tradicionalmente la acepción de movilidad social, es decir, el movimiento de los individuos a través de las jerarquías sociales. El paradigma abarca una amplia gama de temas, desde las diferentes modalidades de transporte hasta las varias implicaciones que tienen los aspectos de las movilidades, por ejemplo, con la desigualdad social, las redes, la gobernabilidad, el control, la naturaleza de los lugares y los escenarios futuros.

### 1.1.2 El avance de los medios digitales en el contexto turístico

Para Urry, el escenario de la movilidad se alimenta de una multitud de disciplinas, y emplea diversas teorías, métodos, preguntas y soluciones. El paradigma no se presenta en forma de teoría totalizadora, ni trata de incorporar los diferentes tipos de viajeros, de dispositivos de movilidad, de culturas que viajan y de turismo en una sola, de ahí el uso del plural tanto en el nombre del paradigma como en sus objetos de investigación. En esta nueva interpretación del concepto de movilidad, las innovaciones tecnológicas de la *mobiletic revolution* adquieren un mayor interés para la sociología del turismo. El entusiasmo en torno a las movilidades y a las tecnologías está relacionado con la influencia que tienen las mismas en la generación de nuevas relaciones sociales, nuevos estilos de vida, nuevos vínculos con el espacio, nuevos lugares y nuevas formas de consumo y ocio.

Las investigaciones más recientes sugieren que a las TIC, especialmente en sus formas más recientes (Web 3.0, redes sociales, etc.), dada su importancia en la determinación de la vida de los destinos turísticos, no se les puede otorgar un papel meramente instrumental. Básicamente, la tecnología se ha convertido en un componente totalmente integrado, también a nivel estructural, en la red de actores y relaciones que forman un destino turístico y esto explica la idea de ecosistema totalmente digital que hoy en día parece ser un buen modelo para la comprensión de los fenómenos en curso (Baggio & Del Chiappa, 2013). Si bien en el próximo capítulo veremos los aspectos más relevantes de las implicaciones que tiene la tecnología en nuestra sociedad desde el punto de vista conceptual, lo que aquí nos interesa es hacer hincapié en su vinculación con las movilidades turísticas, que aquí tienen a que ver con los aspectos de interdependencia entre movilidades digitales y movilidades físicas.

En los últimos años, se han producido cambios profundos que han afectado al turismo de ocio y de negocios, tanto en términos de oferta como de demanda. Desde principios de los años noventa, una serie de fenómenos innovadores han afectado a la industria turística, modificando sustancialmente la naturaleza y el alcance de los flujos turísticos hacia los lugares y el comportamiento de los turistas en sus ámbitos, así como, en algunos casos, la estructura de la oferta de los servicios básicos, entre ellos los relacionados con la intermediación.

Como explican Simon Milne, David Mason y Julia Hasse (2004) en el artículo *Tourism, Information Technology, and Development: Revolution or Reinforcement?*, la literatura ha proporcionado un cierto número de maneras en las que la estructura, la operación, la actuación y los impactos de la industria del turismo han sido influenciados por la adopción y el desarrollo de las TIC (Buhalis, 2000). Una de las preocupaciones de esta tesis, por lo tanto, será la de analizar también cómo lo digital esté al mismo tiempo mediando, produciendo y transformando el espacio; así mismo, las relaciones socio-espaciales con el territorio. Temas a los que hemos dedicado espacio en el séptimo y último capítulo.

Para examinar los medios digitales y establecer un debate en torno a los fenómenos económicos, políticos y sociales que desprenden de las nuevas tecnologías nos referiremos al modelo de desarrollo urbano de la Smart City. Los aspectos más relevantes de la introducción de las TIC (tecnologías de la información y comunicación) como infraestructuras habilitadoras de todos los ámbitos del vivir urbano se reflejan en los ejes fundamentales de actuación que la Smart City pone en marcha: *Smart Economy, Smart People, Smart Mobility, Smart Environment, Smart Governance* y *Smart Living*.

El modelo de ‘Smart City’ es una respuesta a esta complejidad y a estos problemas, pero, como se verá más en detalle en el capítulo 2 y aún más y en concreto en el capítulo 7, el modelo podría terminar sin resolverlos sino perpetuando (aunque de nuevas formas) las desigualdades y las disparidades. La falta de interés por parte de las instituciones en la inclusión efectiva de los ciudadanos en un proceso de toma de decisiones verdaderamente democrático. La ausencia de implicación de las instituciones mismas en la participación y control real en las iniciativas de desarrollo de ciudades inteligentes, ha dado lugar a duras críticas al modelo Smart City (Hollands, 2015). Los límites de la ‘smartness’, tal como se entiende en el discurso sobre las ciudades inteligentes, abogan por la posición de que estos modelos de desarrollo parecen no haberse revertido positivamente en las comunidades; de hecho, es posible que incluso hayan desestabilizado la posición de colectivos específicos en la competición por los recursos urbanos.

Es posible que los destinos urbanos se estén volviendo más ‘inteligentes’, pero todavía queda por demostrar en gran medida cómo esta evolución represente una mejora general para las comunidades residentes, y de hecho, la preocupación de que los efectos negativos estén prevaleciendo es alta, tanto en la comunidad académica (con un creciente cuerpo de investigación sobre el exceso de presión turística, la gentrificación relacionada con el

turismo y otras externalidades sociales), como en la opinión pública. Así, por lo menos, lo ilustra la cobertura masiva de los medios de comunicación sobre la "crisis del turismo" que viven actualmente muchos de los destinos urbanos más importantes de Europa y de otras partes del mundo.

Finalmente, el discurso vendrá reorientado hacia las implicaciones sociales de la ‘Smart City’ construida a medida de las poblaciones turísticas: la ‘Smart Destination’ y, en específico, hacia a el análisis de los aspectos más relevantes de la ‘Smart Destination’ desde la perspectiva de las movilidades. Esto significará aplicar los conceptos básicos del ‘new mobility paradigm’ al conjunto de vertientes que se suman en la construcción de la dimensión urbana. Se reconoce, una vez más, que la movilidad no sólo se identifica con la dimensión espacial del movimiento físico, sino que también incluye las redes y las tecnologías que lo apoyan y las capacidades necesarias para moverse (Canzler et al., 2008).

## 1.2 Ambiciones y propósitos

El análisis de los fenómenos turísticos urbanos desde la perspectiva de las movilidades, sean esas físicas o digitales, se entienden en esta tesis como un conjunto de herramientas de las ciencias sociales que permite mejorar el conocimiento sobre las dimensiones sociales, relacionales y políticas del turismo. Debido a su énfasis transdisciplinario el paradigma de las movilidades ha encontrado intersecciones con muchas otras disciplinas y una amplia gama de enfoques epistemológicos (Büscher et al., 2016 in Sheller 2017), lo que permitió mirar hacia a todos los fenómenos investigados desde enfoques conceptuales múltiples.

La evolución de la producción académica relacionada con el turismo y su vínculo natural con el giro de las movilidades ha permitido afinar sus planteamientos teóricos y metodológicos ampliando el debate hacia la problematización de los efectos negativos que este sector está produciendo. La disciplina del turismo durante muchos años ha puesto sus esfuerzos en analizar los factores que maximizan los recursos tangibles e intangibles del lugar, “...contrariamente los estudios críticos en turismo, desde una perspectiva plural, ponen el acento en las implicaciones de diverso tipo que supone el crecimiento de este sector de actividad, los conflictos que esto provoca. En síntesis, asume una perspectiva de compromiso con quienes se ven afectados por este modelo dominante de

desarrollo” (Alba Sur, 2019). De este modo, esta tesis doctoral incorpora las principales cuestiones sociales que definen la compleja convivencia entre las diversas poblaciones que convergen en el espacio urbano. La complejidad y la transversalidad del sistema teórico de las movilidades ha permitido formular nuevos planteamientos sobre el significado ‘etéreo’ de las prácticas espaciales y sus diversas representaciones inherentes a los sujetos que las experimentan y por consecuencia a los cambios que pueden desencadenar.

De este modo, esta tesis pretende poner en práctica las ideas propuestas por este nuevo enfoque de la realidad, (como) intrínsecamente móvil, a través de una serie de experimentaciones de tipo empírico en las cuales la ciudad se convierte en un laboratorio *en plein air* en el cual ensayar, observar y teorizar. De esta forma, esta tesis contribuye aplicando, metodologías propias de plexo del ‘Mobility paradigm’, para documentar las realidades de in/movilidades tan diversas y analizarlas bajo los mismos parámetros. Esto supone una destacable aportación a la literatura sobre el turismo ya que la literatura académica de este ámbito de estudios ha producido, como se verá en detalle en el próximo capítulo de carácter teórico, aproximaciones conceptuales y epistemológicas que quedan en gran medida en la esfera de la abstracción.

Aquí, sin embargo, se quiere enfatizar la necesidad de formular nuevas políticas asociadas a los efectos producidos por el tránsito de este conjunto de movilidades que se integran con otros aspectos más amplios de la transformación urbana y que, por lo tanto, contribuyen o forman parte de las complejidades políticas de un sistema espacialmente localizado.

Aquí se discuten los aspectos de las políticas relacionadas con el tema de las movilidades turísticas. Sin embargo, este tema tiene aspectos que influyen en la formulación de políticas específicas, pero también generales y es precisamente sobre estas últimas que intentamos poner enfoque.

En efecto, son materias, y apremiantes, de política general las reconfiguraciones geopolíticas y, más aún, el enfrentamiento de las desigualdades sociales debidas a la movilidad. El aumento exponencial del turismo, debido también a la propagación de los medios de comunicación digitales, han llevado las problemáticas del turismo más allá de los paradigmas puramente territoriales y de administración local colocándolas en el terreno más general de la evolución política y social. “Mobilities scholars examine

movements of people, objects, capital, and information across the world in ways that emphasize the complexities of mobility and the corollary reconfiguration of geopolitical discourses” (Hannam et al. 2006).

Así mismo, el presente trabajo supone un modelo operativo en términos de innovación metodológica para la construcción de conocimiento sobre algunas críticas desde el punto de la resiliencia social o de las transiciones socioeconómicas de la ciudad, que pueda influenciar la toma de decisiones necesarias a resolverlas, o mitigar sus efectos.

Aunque, como veremos, nuestros casos de estudio se centran en la ciudad de Barcelona, en los próximos capítulos y en las fases empíricas allí expuestas se explorarán modos y formulas capaces de representar fenómenos y situaciones susceptibles de presentarse en diferentes contextos. La ambición es la de formular modelos de análisis reproducibles. El estado tal vez congestionado y conflictual que vive el turismo, en sí mismo y en sus múltiples relaciones con los contextos que atraviesa, parece necesitar un método parecido al que proponemos tanto en la previsión de los problemas emergentes como, en la práctica, a solucionarlos.

Los sujetos potencialmente interesados, en efecto, son tanto públicos (Administraciones públicas locales y generales) como particulares (intermediarios, inversionistas, etc.), a los cuales a, diversos niveles, prácticos y estratégicos, incumbe la toma de decisiones.

Cabe destacar que durante el proceso de elaboración de esta tesis doctoral se ha impulsado la investigación y el debate y en torno a los temas de las movilidades turísticas en el contexto internacional. Concretamente, se ha creado un nuevo Special Interest Group dentro de la red internacional ATLAS (Association for Tourism and Leisure Education and Research). El SIG ‘Space, place, mobilities in Tourism, tiene la ambición de cubrir este terreno relativamente inexplorado de investigación conceptual y aplicada iniciado por el paradigma de las movilidades y sus múltiples intersecciones con los 'giros' emergentes en las ciencias sociales: espaciales, relacionales y performativos; y se ha organizado un workshop internacional que tuvo lugar en la Facultad de Turismo y Geografía de la Universitat Rovira i Virgili y se han coordinado dos sesiones especiales en las dos últimas ediciones del Congreso Internacional ATLAS y una en el Congreso AESOP 2019 que tuvo lugar en la Universidad de Venecia IUAV tituladas “Mobility clashes at tourism destination” (2018), “The politics of tourism mobilities” (2019), “Urban tourism, neighborhood change and social conflicts” (2019).

## 1.2.1 Objetivos y preguntas de investigación

### **Objetivo general**

Identificar y analizar los flujos de movilidad humana que se manifiestan y actúan en el espacio urbano, prestando especial atención a las prácticas de - y negociaciones entre - diferentes colectivos, turísticos y no turísticos, y a sus efectos en la (re)configuración física, social y cultural del espacio urbano.

### **Objetivos específicos y preguntas de investigación:**

1. Analizar la reconfiguración de las prácticas de movilidad urbanas producidas por los procesos de negociación entre comunidades que interactúan en el espacio público con un enfoque específico en las prácticas turísticas y su carácter excluyente.

¿De qué manera las movilidades turísticas actuantes en espacios caracterizados físicamente y semánticamente, se repercuten en la construcción social del lugar?

2. Analizar las transformaciones urbanas directa e indirectamente asociadas al desarrollo turístico y a las estrategias de regeneración urbana para determinar la forma en la cual los nuevos sistemas de movilidad vinculados a estas transformaciones activan procesos de cambio sociocultural en el entorno urbano.

¿De qué manera las prácticas de uso del espacio urbano asociadas a nuevos patrones de movilidad impulsados por procesos de regeneración, se reflejan y a la vez transforman las estructuras sociales propias del lugar?

3. Analizar los aspectos determinantes que vinculan la implementación de sistemas tecnológicos enmarcados en las ‘ciudades inteligentes’ (Smart City) con la realidad de las transformaciones socio-económicas a nivel urbano.



¿De qué forma las tecnologías de la información y la comunicación enmarcadas en los sistemas que definen las ‘ciudades inteligentes’ actúan en relación a la negociación entre movilidades, y acaban impulsando ulteriormente la transformación social del lugar?

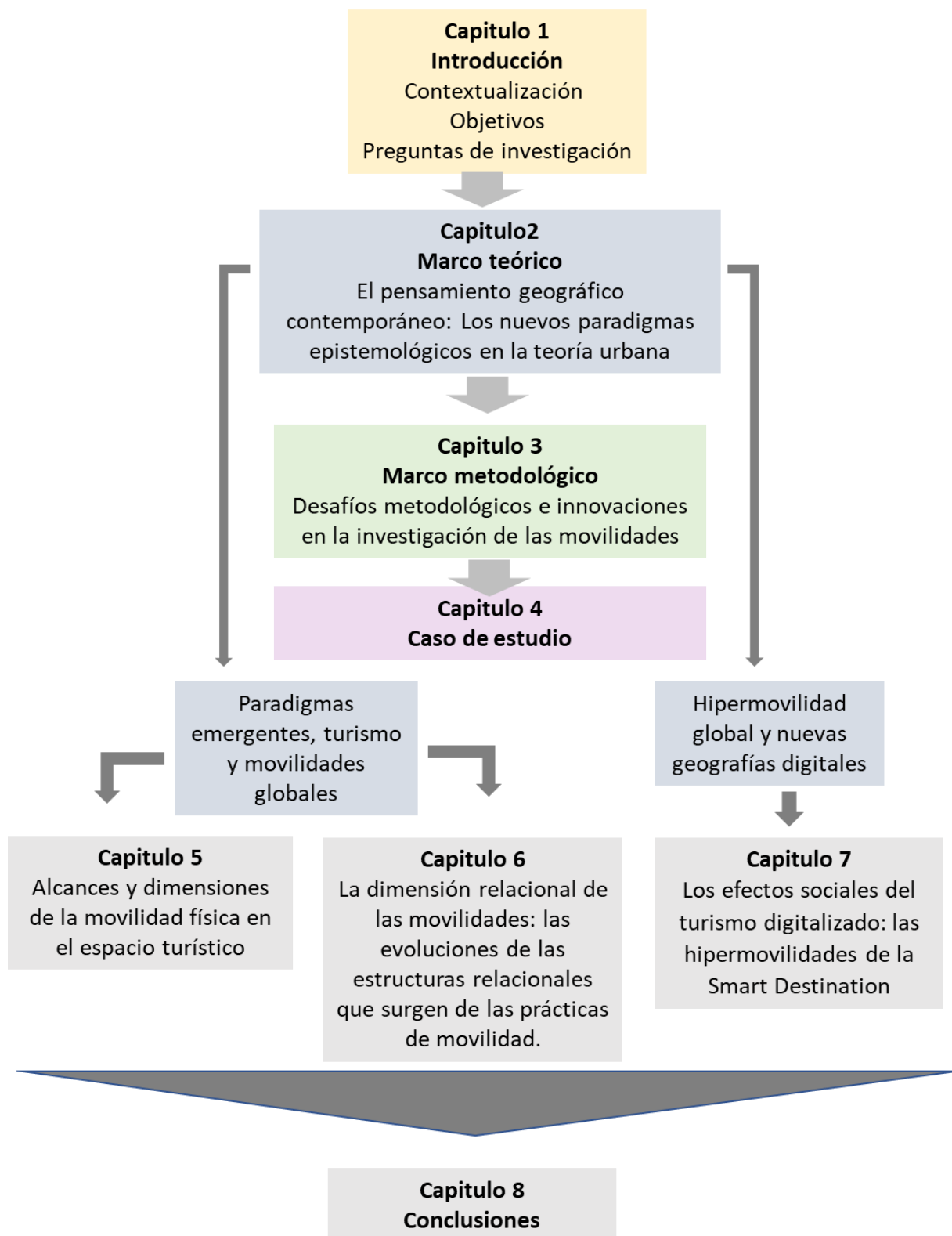
### 1.2.2 Estructura de la tesis

Esta tesis está estructurada en ocho capítulos principales (Figura 1.2) ordenados según proceso lógico de desarrollo de los objetivos de la investigación.

El presente capítulo sirve para enmarcar la perspectiva contextual desde la cual se abordan las problemáticas sociales, espaciales y políticas que interesan los estudios turísticos. El segundo capítulo está dedicado a los marcos teóricos y epistemológicos a través de los cuales se abordan las cuestiones conceptuales a la base de esta tesis doctoral. En efecto, en el Capítulo 2 se examinan en paralelo las evoluciones conceptuales de las múltiples ramificaciones temáticas y aplicativas del pensamiento geográfico y sociológico y la formulación de nuevos paradigmas epistemológicos, así como sus repercusiones sobre los estudios turísticos. Esta evolución conceptual representa una guía para el planteamiento y elaboración de los tres capítulos dedicados a la experimentación y análisis empírica: ‘Alcances y dimensiones de la movilidad física en el espacio turístico’, ‘La dimensión relacional de las movilidades: las evoluciones de las estructuras relacionales que surgen de las prácticas de movilidad.’ y ‘Los efectos sociales del turismo digitalizado: las hipermovilidades de la Smart Destination’. La elaboración de los tres apartados empíricos guarda coherencia con los tres objetivos específicos de la investigación como se detalla en las tablas en figura 3, 4 y 5.

El tercer capítulo está integralmente dedicado a recorrer los alcances metodológicos propuestos por el plexo disciplinar de las movilidades. Seguidamente, en el Capítulo 4, se encuentra la contextualización de nuestro caso de estudio, la ciudad de Barcelona, donde se hace hincapié en los aspectos más relevantes en su relación con el turismo. Finalmente, el capítulo 8 está dedicado a las conclusiones generales y las futuras líneas de investigación que se proponen en el marco de la tesis doctoral.

Figura 1.2. Estructura de la tesis



### 1.2.3 Fases de la investigación

Cada objetivo específico y pregunta de investigación estructura una fase de investigación. Se trata de tres fases que, a pesar de estar claramente diferenciadas, tienen continuidad lógica entre ellas.

Cada fase responde a métodos, fuentes de información y resultados generales, que se concretizan de forma específica en diferentes publicaciones derivadas o derivables, o sea, en publicaciones editadas o actualmente en revisión de la investigación. Además, para la culminación de cada fase, cabe destacar las aportaciones derivadas de las discusiones formales e informales fruto de las revisiones de las publicaciones, a su vez derivadas de la participación a congresos temáticos nacionales e internacionales.

#### 1° fase

La primera fase de investigación adopta un enfoque del tema de las movilidades en la identificación y análisis de los ámbitos de sinergia, controversias y/o conflictos entre, y provocada por, el encuentro de las diferentes movilidades actuantes en el destino. En esta fase se investigan los desequilibrios espaciales alimentados por los procesos de ‘turismificación’ a escala local. En el específico, el trabajo se centra en el análisis espacial del tránsito de grupos de pasajeros de cruceros en dos espacios públicos ejemplares de la ciudad de Barcelona. Allí se investiga la forma en la cual los movimientos físicos y las practicas experimentadas y encarnadas por los turistas comprometen o, por el contrario, alimentan la movilidad de otros colectivos y se repercuten en la representación social del lugar.

#### 2° fase

La segunda fase de investigación por lo tanto tiene como objetivo el de estudiar las evoluciones de las estructuras relacionales que surgen de las prácticas de movilidad cotidiana de diferentes colectivos que utilizan una cierta porción de territorio y que se yuxtaponen a todo un conjunto de prácticas espaciales preexistentes. Este trabajo reconceptualiza los espacios urbanos como espacios móviles y relacionales, continuamente reconstruidos y regenerados por los flujos de personas que los atraviesan.

El intento es de analizar las modalidades en las que estos flujos de movilidad se repercuten en las estructuras relacionales en uno de los barrios de Barcelona, el Poble Nou, barrio en el cual las transformaciones urbanas vinculadas a los Juegos Olímpicos de 1992, la

renovación del frente costero y el posterior desarrollo de un clúster de alta tecnología (el'22@') han desencadenado un profundo y duradero proceso de cambio social.

### 3º fase

La tercera fase de la investigación aborda la cuestión de la producción de los desequilibrios sociales que pueden estar relacionados con la creciente penetración de las movilidades globales, y en particular de las turísticas, con el diseño de las innovaciones tecnológicas en la gestión urbana en el contexto de las cinco mayores Smart Cities a nivel español. En el específico el trabajo se centra en analizar la articulación espacial de diferentes iniciativas inteligentes relacionadas con los sistemas de movilidad puestos en marcha en Barcelona para identificar desequilibrios que puedan apuntar a procesos de reproducción de la polarización y exclusión social en el espacio y en el tiempo. El objetivo de este estudio de caso es, por lo tanto, ilustrar las asociaciones entre los procesos de 'turismo inteligente' (que también implican la atracción de mano de obra extranjera a través de la movilización de capital de conocimiento) y la creación de enclaves funcionales sofisticados que son campos de exclusión para las poblaciones 'sedentarias' más vulnerables.

Tabla 1.1. Fase empirica 1

<b>Fase empirica 1</b>		
<b>Capítulo 5</b>	Alcances y dimensiones de la movilidad física en el espacio turístico. Los casos de la Plaza Real y de la Plaza dels Angels en Barcelona.	
<b>Metodología</b>	<b>Geo-analytic techniques</b> identificación de patrones de comportamiento espacial e de pautas de interacción entre diferentes colectivos a través de la técnica de video-tracking	<b>Qualitative methods</b> Observación directa para permitir asociar patrones específicos de movilidad con el tipo de poblaciones móviles y análisis psicoambiental sobre el apego al lugar a través del 'Place attachment survey'
<b>Objetivo</b>	Analizar la reconfiguración de las prácticas de movilidad urbanas producidas por los procesos de negociación entre comunidades que interactúan en el espacio público con un enfoque específico en las prácticas turísticas y su carácter excluyente.	
<b>Publicaciones</b>	Brandajs, F., & Russo, A. P. (2019). Whose is that square? Cruise tourists' mobilities and negotiation for public space in Barcelona. <i>Applied Mobilities</i> , 1-25.	
<b>Diseminación</b>	<b>Conferencias</b>	<b>Contribución</b>
	Annual International Conference of the Royal Geographical Society with the Institute of British Geographers London, UK, 29.8-1.9 2017 'Decolonising geographical knowledges: opening geography out to the world'.	Commoning the cruise port? An enquiry into the engagements of cruise tourism with the community in Barcelona.
	International Workshop 'Mobilities and bodies at play' 17 - 18 October, 2017, Universitat Rovira i Virgili, Vila-seca, Spain.	Exclusionary pedestrian behaviour? Evidence from space use analysis of cruise tourism in Barcelona.
	New Urban Identities Conference - Cross-Disciplinary Urban Space University of Florence (Italy) - University College Cork (Ireland).	Cruise tourists' mobilities and negotiation for public space in Barcelona.

Tabla 1.2. Fase empirica 2

<b>Fase empirica 2</b>									
<b>Capítulo 6</b>	La dimensión relacional de las movilidades: las evoluciones de las estructuras relacionales que surgen de las prácticas de movilidad.								
<b>Metodología</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <b>Geo-analytic techniques</b>                      Functional zoning based on geolocalized POIs (Point of Interest) datasets of the city of Barcelona                 </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <b>Qualitative methods</b>                      Multi-sited ethnography for the analysis of the relational practices that shape the selected public spaces                 </td> </tr> </table>	<b>Geo-analytic techniques</b> Functional zoning based on geolocalized POIs (Point of Interest) datasets of the city of Barcelona	<b>Qualitative methods</b> Multi-sited ethnography for the analysis of the relational practices that shape the selected public spaces						
<b>Geo-analytic techniques</b> Functional zoning based on geolocalized POIs (Point of Interest) datasets of the city of Barcelona	<b>Qualitative methods</b> Multi-sited ethnography for the analysis of the relational practices that shape the selected public spaces								
<b>Objetivo</b>	Analizar las transformaciones urbanas directa e indirectamente asociadas al desarrollo turístico y a las estrategias de regeneración urbana para determinar la forma en la cual los nuevos sistemas de movilidad vinculados a estas transformaciones activan procesos de cambio sociocultural en el entorno urbano.								
<b>Publicaciones</b>	Brandajs, F., Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona. <b>Sent to Space and Culture Journal.</b>								
<b>Diseminación</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;"><b>Conferencias</b></th> <th style="width: 50%; text-align: center;"><b>Contribución</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">ATLAS Annual Conference 2018 Destination Dynamics - 20 - 24 September 2018, Aalborg University (DK).</td> <td style="padding: 5px;">Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona, the case of Poblenou.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">AESOP Annual Congress 2019 - Planning for Transition - 9-13 July 2019, Venice (IT) .</td> <td style="padding: 5px;">Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Internal Seminar 2019 - 10 May 2019, Universitat Rovira i Virgili, Vila-seca, Spain.</td> <td style="padding: 5px;">Main findings from the study based on the multi-sited ethnography</td> </tr> </tbody> </table>	<b>Conferencias</b>	<b>Contribución</b>	ATLAS Annual Conference 2018 Destination Dynamics - 20 - 24 September 2018, Aalborg University (DK).	Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona, the case of Poblenou.	AESOP Annual Congress 2019 - Planning for Transition - 9-13 July 2019, Venice (IT) .	Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona.	Internal Seminar 2019 - 10 May 2019, Universitat Rovira i Virgili, Vila-seca, Spain.	Main findings from the study based on the multi-sited ethnography
	<b>Conferencias</b>	<b>Contribución</b>							
	ATLAS Annual Conference 2018 Destination Dynamics - 20 - 24 September 2018, Aalborg University (DK).	Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona, the case of Poblenou.							
AESOP Annual Congress 2019 - Planning for Transition - 9-13 July 2019, Venice (IT) .	Mobilities around us: Social spatialities and new tourist surroundings in Barcelona.								
Internal Seminar 2019 - 10 May 2019, Universitat Rovira i Virgili, Vila-seca, Spain.	Main findings from the study based on the multi-sited ethnography								

Tabla 1.3. Fase empirica 3

Fase empirica 3		
<b>Capítulo 7</b>	Los efectos sociales del turismo digitalizado: las hipermovilidades de la Smart Destination. El caso de Barcelona	
<b>Metodología</b>	<p><b>Geo-analytic techniques</b>                      Critical mapping of ‘smart Barcelona’ using a GIS representation of the offer of new mobility systems and socioeconomic and demographic data at barcelona’s neighborhood scale.</p>	<p><b>Qualitative methods</b>                      Extensive desk research of Smart Initiatives at municipal scale. Five main Smart City Spanish case studies</p>
<b>Objetivo</b>	Analizar los aspectos determinantes que vinculan la implementación de sistemas tecnológicos enmarcados en las ‘ciudades inteligentes’ (Smart City) con la realidad de las transformaciones socio-económicas a nivel urbano.	
<b>Publicaciones</b>	Brandajs, F., Russo, A. P SMARTER CITIES, LESS JUST DESTINATIONS? Examining the social effects of digitally-empowered tourism. <b>Sent to Journal of Sustainable Tourism.</b>	
<b>Diseminación</b>	<b>Conferencias</b>	<b>Contribución</b>
	ATLAS Annual Conference 2019 Destination Dynamics - 20 - 24 September 2018, Girona University (ES).	SMARTER CITIES, LESS JUST DESTINATIONS? Examining the social effects of digitally-empowered tourism
	AESOP Annual Congress 2019 - Planning for Transition - 9-13 July 2019, Venice (IT) .	SMARTER CITIES, LESS JUST DESTINATIONS? Examining the social effects of digitally-empowered tourism

## **2. Capítulo - El pensamiento geográfico contemporáneo: Los nuevos paradigmas epistemológicos en la teoría urbana**



El presente capítulo está estructurado en dos apartados principales que tienen el objetivo general de recorrer los últimos acontecimientos teóricos en materias geográficas o en los ámbitos de estudios que han sido capaces de influir de forma concluyente en la comprensión de la sociedad y por consecuencia de algunos aspectos del fenómeno turístico, tema al centro de esta tesis doctoral.

El estudio del fenómeno turístico contemporáneo, en efecto, debe ser analizado desde las diferentes disciplinas y a través de sus fronteras; esto puede representar una herramienta indispensable para la comprensión de la sociedad actual. Más concretamente, la sociología del turismo ha adquirido importancia para las ciencias sociales; de hecho, a partir de las investigaciones sobre el turismo y sobre las migraciones ha madurado una propuesta de reformulación de la disciplina sociológica, de sus métodos y de sus objetos de estudio. A través del surgir de paradigmas capaces de proporcionar nuevas llaves de lecturas de la sociedad contemporánea y del espacio es posible reformular las estrategias de actuación frente a fenómenos que están teniendo impactos en la transformación de las dinámicas territoriales, políticas y económicas de nuestro entorno.

En el primer apartado “Paradigmas emergentes, turismo y movilidads globales” se encuentran las prerrogativas conceptuales de las múltiples ramificaciones temáticas y aplicativas que el pensamiento geográfico y sociológico han ido generando en el mundo de los estudios territoriales. Las voces científicas que hemos decidido incluir en este capítulo se suceden según orden de acontecimientos teóricos, involucrando, entre las primeras, la de Doreen Massey que planteó, la en los primeros años '90, la necesidad de repensar el concepto de lugar partiendo precisamente de la cuestión de la movilidad y de la comprensión espacio-temporal (Massey, 1991) hasta las voces más recientes, entre las cuales destacan indudablemente las de Tim Cresswell y Peter Adey.

Por un lado, se examinan las propuestas teóricas que subvierten los paradigmas convencionales alrededor del concepto de tiempo, como desarrollo ordenado y lineal de los acontecimientos, y del espacio y también como entidad anclada en las coordenadas tradicionales de la perspectiva física. Por otro, se plantea la aplicación de los paradigmas emergentes al contexto turístico en virtud de su capacidad para fraguar nuevas dinámicas y realidades en el espacio.

A través de segundo apartado “Hipermovilidad global y nuevas geografías digitales” el trabajo se desplaza hacia las últimas teorías geográficas de la era digital y a su hibridación

con los más recientes paradigmas, abordados en el primer apartado. En este apartado, se esbozan las relaciones múltiples entre el desarrollo tecnológico, la accesibilidad territorial de sus servicios y su implicación en el distanciamiento social entre poblaciones turísticas e hipermovilizadas por el entorno digital y otros colectivos que habitan los mismos lugares.

## 2.1 Paradigmas emergentes, turismo y movilidades globales

Incluyendo el estudio del turismo en el plexo teórico del paradigma de las movilidades, que entiende focalizar los movimientos a gran escala de personas, objetos, capital e información a nivel global (Hannam et al., 2006), se pueden abordar con más claridad las transformaciones que afectan al fenómeno en las últimas décadas y en particular su imbricación con los cambios sociales, políticos y económicos que están experimentando las sociedades contemporáneas.

### 2. 1. 1 La evolución de los paradigmas espaciales en la teoría urbana: hacia una conceptualización móvil del espacio

El paradigma la base de la relación entre lo espacial (spatial) y los procesos sociales llamado ‘Spatial Turn’ involucra conceptos y tesis que han ido evolucionando desde las propuestas teóricas de Henri Lefebvre, influyendo positivamente en el marco de la investigación geográfica y su aproximación a la realidad urbana analizada como un producto social, político e ideológico.

La adopción del término ‘Spatial Turn’, por parte de Edward W. Soja, precursor del giro espacial como propuesta de un desplazamiento ontológicamente transversal del término espacial, introdujo el ‘spatial thinking’ como camino de acceso preferente hacia las formas de vida y las acciones concretas de los individuos en una perspectiva no-euclidiana en la que el mundo resulta ser irreductible a una superficie plana y limitada y a la vez infinita sino que consiste en una esfera finita pero ilimitada donde el factor inacabable es determinado por las posibilidades infinitas de enlaces entre los elementos de las esferas inmateriales. El límite por lo tanto no es un hecho espacial, sino un hecho sociológico conformado espacialmente. Las intervenciones que encontramos en la obra de Georg

Simmel destacan por ejemplo el poder formativo de las conexiones sociales, es decir la naturaleza social de las delimitaciones espaciales. “El espacio, de por sí mismo continuo, nunca tiene límites absolutos que en cambio pueden ser fijados subjetivamente (Casaglia y Cavalca, 2010). Por consiguiente, según el autor, las fronteras representan la mera delimitación física de los procesos sociales, políticos y psíquicos que se materializan en el espacio.

Lo que queremos describir, sin embargo, es la transformación del concepto digamos impersonal de espacio en una idea viva y problemática como crítica del historicismo materialista haciendo referencia al pensamiento vanguardista de Henri Lefebvre. Las referencias bibliográficas de este filósofo son muy amplias, sin embargo, hablando específicamente de las que influyeron y marcaron el desarrollo de los sectores de la geografía urbana son indudablemente *La revolución urbana* (1970), *La producción del espacio* (1974) y *El derecho a la ciudad* (1968). La obra del filósofo francés sin duda ha sido esencial para el desarrollo de la corriente de pensamiento que condujo a la formulación del paradigma espacial, aunque su contribución se haya extendido mucho más allá. Teorizando la transición desde el *absolute space*, geométrico y sinónimo de un espacio objetivo y neutro hasta al *abstract space* como superestructura construida por las instituciones económicas y políticas, donde se genera no sólo la movilización del espacio en la cadena de producción, de distribución y de consumo, sino también de la transformación del espacio mismo en mercancía o bien de consumo a su vez producido, distribuido y entonces consumido.

Frente a esta afirmación se produce una ruptura importante, capaz de fundamentar que la noción de espacio social tiene un carácter político, ya que es el resultado de decisiones tanto individuales como colectivas; es decir, de poderes como los de la clase dominante, o de grupos que representan ciertos sectores de la sociedad. Se habla de un espacio no homogéneo sino homogeneizador, símbolo del capitalismo moderno. Lefebvre fue capaz de hacer esta observación a raíz del cambio epistemológico que traslada la concepción de las *things in space* hacia la del actual *production of space* (Lefebvre, 1974).

El problema de la definición del espacio y del lugar, consecuencia directa de las nuevas aportaciones epistemológicas aportadas por el giro espacial y su concepción del espacio ya no como noción sustancialmente física, “Gegenstand Raum” (Günzel, 2010) sino como percepción del espacio a partir de una visión homogénea y exhaustiva que empieza

por la concepción física y metafísica del espacio, pasando por la fenomenología de la espacialidad, los espacios corporales, técnicos y mediáticos, los espacios sociales, geopolíticos y por último los espacios estéticos. (Dünne & Günzel, 2006).

La solución epistemológica al problema de una definición no exclusivamente física del espacio se concreta por lo tanto paradójicamente en la renuncia a su definición poniendo en su lugar el foco sobre lo que son las dinámicas espaciales y sus representaciones. El giro espacial existe como discurso y como proceso de producción social, que se desarrolla a partir de la nueva definición conceptual de una categoría sociológica y cultural que tiene como objetivo el logro de su representación.

Sin embargo, la definición de ‘giro espacial’ no es universal: hay formas de tensión entre las disciplinas tangentes a su génesis y desarrollo. Si por un lado algunos autores insisten en que ningún fenómeno social o cultural puede ser arrancado de su contexto espacial (Warf & Arias, 2008) por el otro, la investigación alemana ligada a la *Raumtheorie* resalta el aspecto político del espacio poniendo en segundo plano la perspectiva geográfica. Jörg Döring describe su desvinculación a partir desde el "espacio físico y la territorialidad" porque, según afirma, "la geopolítica apoya las políticas nacionalsocialistas precisamente mediante la amalgama del espacio físico y social" (Döring 2008).

En efecto, la entrada en juego del giro espacial afecta la manera de mirar hacia las ciencias políticas, donde los cambios políticos pueden ser vistos como algo contingente en vez que predeterminados por el conjunto de factores institucionales. Jeffrey Kopstein en el artículo *Geography, post-communism, and comparative politics* explora por ejemplo la cuestión controvertida de si la geografía sea la categoría significativa a través de la cual explorar esas cuestiones o si el tema espacial figure sólo como una representación del poder de otras fuerzas causales a-espaciales “the provocative question as to whether geography is a meaningful category through which to explore such issues or whether space is only a proxy for other, aspatial causal forces.” (Kopstein, 2008, p. 8).

Estas intuiciones, sin embargo, ya aparecieron en la obra de Kracauer a mediados de los '60. Las manifestaciones de la vida social según el autor conforman la superficie de la época moderna adquiriendo significaciones políticas y sociológicas de gran calado para la comprensión de la modernidad. Las manifestaciones de la vida social en efecto sentarían las bases de una nueva forma de conocimiento de la que el autor define como *surface* (Kracauer, 1995) que sirviéndose de las imágenes, tanto reales como virtuales,

lograría encontrar una identificación en la correspondencia entre la materialidad, la funcionalidad de las estructuras arquitectónicas y las relaciones que estas definen con las nuevas masas urbanas, y eso a través de la activación de procesos de construcción de las identidades colectivas.

Como argumentan Barney Warf y Santa Arias a pesar de los fervientes esfuerzos de enfoques anteriormente citados, y a los cuales se añaden ciertamente los proporcionados por los más destacados exponentes de la ‘escuela de Chicago’, “la Sociología ha tendido a ignorar el espacio y la espacialidad como rasgos constitutivos de la vida social en favor de perspectivas que acentúan las leyes explicativas generales y minimizan los contextos espacio-temporales de los procesos sociales” (Warf & Arias, 2009) <sup>1</sup>.

La escuela de Chicago destacó por su pensamiento innovador en el estudio de la ciudad, a partir del planteamiento metodológico que se desarrolló paralelamente a la ecología, dando lugar al intento de aplicar las leyes de las ciencias naturales a la organización social urbana. Según las teorías de Ezra Park, el máximo exponente de la Chicago School en los años '20, la ciudad debilita las instituciones tradicionales y el consecuente estado de crisis de este tipo de instituciones, por un lado exige un cambio en el orden social, ya que sublima la superficialidad como característica principal de las relaciones sociales, `por otro lado el aumento de la fragmentación de las misma instituciones hace invulnerable el conjunto de los valores culturales y promueve la maduración y la formación completa del individuo.

El interés para el espacio urbano ya no es representado como fenómeno estrictamente geográfico sino como un organismo social que abre paso, a través del Spatial Turn, no solo a las ciencias sociales sino también a aquellas políticas. El giro espacial, heredero de la posmodernidad (Bachmann-Medick, 2006) postula que la historia y la evolución han sido substituidos por el espacio, idea retomada tout court de Foucault, que declaraba que la obsesión del siglo XIX era la historia mientras nuestro tiempo se presenta como una era espacial.

---

<sup>1</sup>(e.g., modernization theory) Within this tradition of thought, evolutionary theory and twentiethcentury functionalism have been particularly influential in the shaping of modernization theory. Evidence of their influence may be found in many features of modernization theory: the frequent use of dichotomous type constructions and concepts such as 'social differentiation' and 'social system'; an emphasis upon the ability to adapt to gradual, continual change as the normal condition of stability; the attribution of causal priority to immanent sources of change; and the analysis of social change as a directional process.

El cambio conceptual entre *context concept* e *concept content* ya introducido por Pirie, (Pirie, 1983) consiste en el hecho de que el término ‘espacio’ en la literatura de aquel entonces era considerado un concepto de contexto y no de contenido. Por lo tanto, Pirie hace hincapié en la necesidad de integrar el espacio en el análisis del término justicia espacial, un espacio que habría de re conceptualizar en clave de proceso y de producto social además de problematizar la noción de justicia, más allá del simple concepto de redistribución. Hoy en día, por ejemplo, se reflexiona con mayor profundidad sobre la causalidad espacial urbana, con el fin no solo de medir mejor la influencia de la ciudad en nuestro comportamiento diario, sino también para determinar el conjunto de procesos que prevalecen en ella.

El asunto de fondo es que el espacio no debe ser considerado una mera variable cartográfica sino una fuerza activa que da forma a la acción humana. Según Soja, más allá de sus consecuencias sobre el comportamiento cotidiano, las aglomeraciones humanas influyen procesos como la innovación tecnológica, la creatividad artística, y el desarrollo social, aunque por otra parte también generan el degrado ambiental, la polarización social, el profundizarse del *gap* de los ingresos y más en general, la producción de justicia e injusticia (Soja, 1989). Con lo cual el espacio es todo menos que neutro y, desde esta perspectiva, se pone a los planeadores urbanos un diferente enfoque del problema del reconocimiento constitutivo del espacio.

Ahora bien, podemos resumir que el pensamiento crítico espacial se basa sobre algunos principios fundamentales, entre los cuales destacan el principio de la espacialidad ontológica de los seres humanos, la producción social de la espacialidad y la dialéctica socio-espacial.

Esta última, base teórica del trabajo de Edward Soja, reconoce la lectura inversamente proporcional de los dos términos donde el espacio viene producido socialmente de la misma manera en la que lo social viene producido espacialmente. Esta dimensión dialéctica nos lleva por lo tanto a cambiar la perspectiva de la manera en la que nuestras acciones se repercuten en el entorno y a tener una nueva conciencia de la realidad espacial. Todas estas ideas ponen de relieve asimismo el hecho de que la justicia y la injusticia son intrínsecamente adscritas dentro de la espacialidad y por lo tanto son inseparables. La justicia y la injusticia pertenecen a las geografías multiescalares en las que vivimos, que

comprenden el espacio de nuestros cuerpos, el espacio doméstico, el espacio urbano, el de las regiones, de los estados hasta el espacio global.

Sobre esta base, nos acercamos a la concepción del espacio relacional postulado por Harvey (Harvey, 1978). El autor interpreta el espacio como un marco en evolución, que viene constantemente definido por los procesos que alberga en sus acontecimientos. De tal manera, cada punto del espacio no puede ser entendido solamente por sus características específicas, sino también porque incorpora en sí todo lo que lo rodea: "Una amplia variedad de dispares influencias que se arremolinan en el pasado, presente y futuro se concentran y cristalizan en un punto dado ... para definir la naturaleza de este punto" (Harvey, 2006, p. 124). De tal manera, por lo tanto, en el espacio relacional cada punto está marcado por el conjunto de las relaciones sociales que se originan en él, y por la estratificación simbólica consecuentemente incorporada en el ambiente antropizado.

El espacio relacional proporcionado por David Harvey sin embargo representa solo una de las distintas modalidades de comprensión del espacio. En su *Social Justice and the City*, el autor ofrece una conceptualización que pone de relieve la multiplicidad de las dimensiones inherentes a la noción misma de "espacio" a través la contemplación de otra modalidad para su acercamiento, donde el espacio se presenta como relativo (Harvey, 1973). En este caso, reaparecen con fuerza la dimensión espacial y la dimensión temporal y entra en juego el punto de vista subjetivo del observador. El espacio relativo es descrito esencialmente como un espacio de flujos (de dinero, gente, energía e información), donde la distancia entre elementos de susodicho espacio es relativa a los puntos de vista con los cuales vienen considerados en términos de tiempo, coste, energía, dimensión, etc...

Dentro de un escenario ya densamente estructurado, a principios de los años 2000 el geógrafo inglés Tim Cresswell pone en marcha una reflexión articulada en torno a la importancia del lugar en la geografía, aclarando las diferencias epistemológicas y las relaciones entre *space* y *place* y entre *location*, *locale* y *sense of place*. El autor, en su trabajo *Place. An introduction* (Cresswell, 2004), antes de reforzar, en sus siguientes trabajos, las teorías sobre las movilidades, aquí se preocupa por las cuestiones terminológicas que giran alrededor del concepto de lugar.

El autor, reanudando el trabajo del geógrafo John Agnew (1987) subdivide los aspectos fundamentales del lugar: *location*, *locale* y *sense of place*.

Con el termino *location*, el autor se refiere a la ubicación absoluta de los sitios, es decir que a través de una localización se trata de ubicar un objeto en el espacio geografico, lo que no implica la necesidad de acción de sujetos, y en efecto, “we are usually referring to some notion of location - the simple notion of 'where'. But places are not always stationary”. (Cresswell, 2004, p.7)

Lo local, responde a los diferentes elementos que integran el lugar y que sirven para soportar las relaciones sociales “the material setting for social relations: the actual shape of place within which people conduct their lives as individuals” (Cresswell, 2004, p.7)

Con el termino sense of place el autor se refiere al trabajo de Doreen Massey (1997) que define como “place as open and hybrid - a product of interconnecting flows - of routes rather than roots” (Massey, 1997) encargándose de recoger las formas subjetivas de valorar el lugar que responden a significados individuales o a convenciones sociales compartidas.

A la base de estas distinciones sin embargo en el trabajo de Creswell se hace hincapié en la diferencia epistemológica entre *space* and *place*. “Space then, has been seen in distinction to place as a realm without meaning as a fact of life which, like time, produces the basic co-ordenates for human life. When humans invest meaning in and then become attached to it in some way in become a place” (Cresswell, 2004, p. 10).

Otra herramienta útil para investigar las relaciones espaciales se encuentra en la obra de Doreen Massey. La autora propone leer el espacio relacional (Harvey, 1978) de acuerdo con una adicional evolución del pensamiento, es decir, como “espacio de actividad”, o cómo red espacial de relaciones y actividades, conexiones espaciales y ubicaciones, dentro de las cuales opera un determinado agente. (Massey, 2001). Esta conceptualización del espacio puede representar una herramienta de análisis geográfico capaz de proporcionar información esencial para la evaluación de los procesos relacionales en términos de justicia social. En efecto mediante el mapeo de las áreas de actividad de individuos o grupos que entrecruzan sus acciones en una determinada área, es posible rastrear el conjunto de las relaciones que realmente determinan un espacio concreto.

En la sociedad contemporánea el modo de producción capitalista produce el espacio social a través de las prácticas espaciales y a través de las representaciones del espacio; representaciones que se convierten en instrumentos de dominación. Según el "Topological Turn" (Lury et al., 2012) la aportación de las teorías culturales y sociales



nos ayudan a conceptualizar las nuevas espacialidades producidas por los aspectos sociales de la vida cotidiana, en concreto sobre la aparición de las relaciones de poder presentes en los nuevos espacios topológicos. Como argumentan Lury et al. (2012, p. 8) “topology is the setting up of spaces of different kinds of order and continuity in such a way as to enable deformation or change, what Massumi (2002) calls the continuity of transformation”.

En la ‘Sociedad Topológica’ descrita por Celia Lury, ya no vivimos o experimentamos el “movimiento” o la transformación como transmisión de las formas fijas en el espacio y en el tiempo, sino más bien, el movimiento como elemento que ordena la continuidad y que compone las formas de la vida social y de la cultural misma” (Lury et al. 2012). A través de las prácticas de clasificación y categorización se intenta introducir nuevas continuidades en un mundo discontinuo, vinculados a las formas topológicas nuevas que corresponden por lo tanto a los términos de ‘lists, models, networks, clouds, fractals and flows’ (ibid.), donde la multiplicación de las relaciones, se establece como continua, normal e inmanente, en lugar de algo excepcional o producido externamente. El ‘Topological turn’ trata de trasponer de las ideas topológicas en el campo de la cultura, estableciendo una transformación en la intersección entre la forma y el contenido de la expresión cultural.

La literatura enfatiza el potencial de un ulterior paradigma espacial denominado ‘Topographical Turn’, el cual examina los lugares como construcciones sociales y culturales y como resultado de su continua producción por parte de sus habitantes. Bachmann-Medick clasifica el Topographical Turn como una subcategoría del giro espacial enfocada a las técnicas y a las formas de representación del espacio.

Mencionamos a este respecto el artículo de Sigrid Weigel, que hace una descripción del giro topográfico en relación con los estudios humanísticos. Su discurso se mueve alrededor de la problematización del concepto del espacio y sus modelos de representación técnica y cultural. En otras palabras, la autora se centra en el papel que tienen la topografía y la cartografía en la radicación de los aspectos culturales.

El giro topográfico en los *Cultural Studies* hace referencia a la cartografía en términos metafóricos en menor medida, trasformando en cambio el clásico criticismo alrededor del

discurso histórico, como el Orientalismo de Edward Said<sup>2</sup> (1978), en una concepción prescriptiva de otra teoría alternativa basada en la experiencia de la identidad cultural que, en la actualidad, no corresponde con el concepto de territorio nacional” (Weigel, 2002).

Hartmut Böhme, siguiendo la misma línea de pensamiento, hace hincapié en el hecho de que la topografía se presenta como un instrumento a través del cual emergen y se fijan las culturas. Según el autor, el giro topográfico proporciona un marco espacial global para la ‘Topographien der Literatur’, una importante colección de trabajos que describen este giro filosófico específicamente desde la perspectiva de los estudios literarios de lengua alemana, para el cual Böhme resume once puntos básicos para la comprensión del término de topografía cultural.

En el trabajo arriba mencionado se insiste por ejemplo en que las “topografías son las prefiguraciones de las acciones, es decir que las topografías performan el espacio de acción” (Böhme, 2005) o “que las topografías son espacios culturalmente orientados, concepto antagónico a lo del espacio concebido como anómico<sup>3</sup> o atópico” (ibid.). Según Böhme las topografías tienen una objetividad peculiar que desprende de su interposición entre el cuerpo y el espacio real. “Las representaciones topográficas en ningún caso son absolutas, sino que reproducen fragmentos de las construcciones culturales.” (p. 83).

Por lo tanto, según las más recientes interpretaciones del término topografía, esto ya no corresponde a un mensaje de representación simplificada del espacio, sino que se ha convertido en un modelo de organización del conocimiento que se refiere a la complejidad de la perspectiva espacial, basada en la superposición de las estructuras físico-espaciales a través de los actos de la memoria subjetiva y colectiva.

Finalmente, las diferentes características del giro espacial han conducido a consecuentes diferentes perspectivas que podemos resumir según sus principales aportaciones. La perspectiva fenomenológica traza las modalidades de las relaciones espaciales y estas, a su vez, se manifiestan a través de las actitudes subjetivas de los actores sociales y suponen el espacio como producto de la percepción humana, lo que permite llegar a formular conclusiones sobre las normas sociales y los valores culturales de un territorio. La

---

<sup>2</sup> “*Orientalism*” es un ensayo publicado en 1978 por Edward Said, que intentó explicar y redefinir las formas en que Europa representa en su historia el Oriente

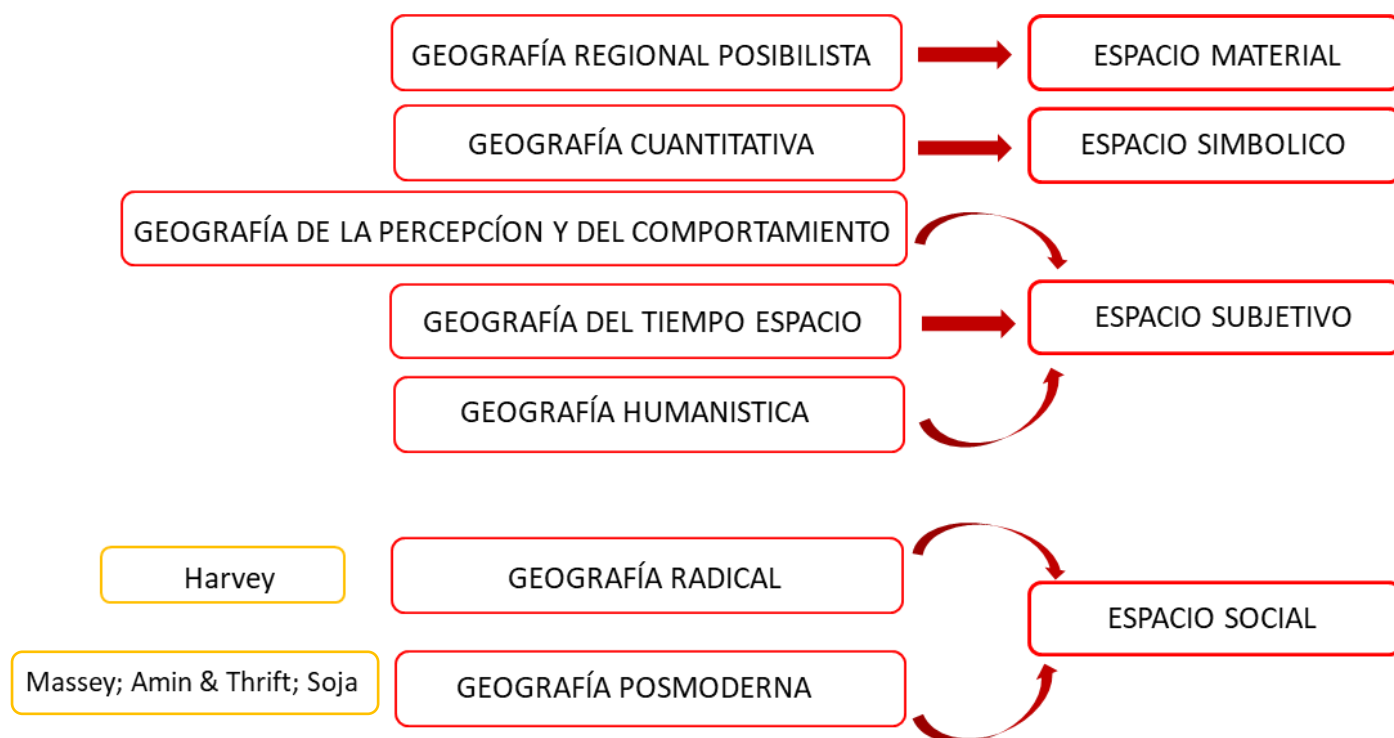
<sup>3</sup> El término anomia, que literalmente significa ausente o carente de norma, es una denominación que eligió el sociólogo Emile Durkheim, en su obra “El suicidio” aparecida en 1897. Usó el vocablo aplicándolo a las sociedades capitalistas, para designar la situación en que se encuentran las sociedades y los individuos que en ellas se desenvuelven cuando las normas son confusas.

perspectiva topográfica percibe el espacio como geografía imaginaria, que, siguiendo las huellas de la geografía cultural, se refiere al carácter constitutivo de las prácticas sociales y por lo tanto detecta el significado de las relaciones espaciales en la distribución de los factores inmateriales que estas generan.

La perspectiva topológica, por otra parte, hace de puente con la tradición semiótica refiriéndose al sistema de las relaciones espaciales como una "estructura de relaciones casi espaciales", definiendo el espacio como un sistema de signos sobre el cual se constituye la realidad social.

La búsqueda de un compromiso entre el espacio físico y el espacio topológico, entre flujos y estructuras o entre *process* y *permanence* (Harvey, 1996) significa ofrecer un marco de análisis multidimensional para el estudio de los fenómenos sociales donde todos los aspectos de la espacialidad sean observados a través de su intrínseca habilidad de interrelación con todos los elementos móviles que la atraviesan.

Figura 2.1. Evolución del pensamiento espacial en la geografía. Fuente: Elaboración propia.



## 2.1.2 ‘New mobility paradigm’: las movilidades como expresión de la sociedad postmoderna

El pensamiento teórico y analítico demuestra cómo en una época que se suele caracterizar como ‘era de la globalización’ o ‘del conocimiento’, la sociedad actual ha ido asumiendo nuevas facetas que se suelen investigar según distintas aproximaciones disciplinarias o mejor dicho a través de estos campos consolidados, como la sociología, la geografía, la antropología, los estudios de comunicación y semiología, la economía y las ciencias políticas entre otros.

Enfocando el análisis sobre las estructuras de la sociedad en relación con el espacio y el movimiento, el antiguo paradigma de transporte ‘Transportation planning paradigm’ suponía que el concepto de transporte equivalía a lo de desplazamiento, que el rendimiento del sistema de transporte se basaba principalmente en la velocidad de desplazamiento y que eso era una de las dimensiones fundamentales de la organización socioeconómica del espacio: por ejemplo, la accesibilidad a los lugares de trabajo y a los servicios de interés general desde los lugares de residencia. Recientes marcos conceptuales de la planificación reconocen que el análisis social de los sistemas de transporte tiene que considerar una gama más amplia de impactos, objetivos y opciones (Litman 2013).

Las dos fases en el paradigma de pensamiento sobre el transporte desde el rendimiento de los medios hacia a un sentido más amplio de la accesibilidad se transforman radicalmente pasando del concepto de transporte a lo de movilidad.

Lo que se describe como ‘Mobility Turn’, postulado por John Urry y sus colaboradores, es un nuevo paradigma en las ciencias sociales que permite estudiar la movilidad de las personas y de las cosas en un marco extenso de construcción social del lugar. Desde este punto de vista se puede entender que las movilidades ‘produzcan’ nuevas relaciones y desequilibrios en el espacio urbano. En particular las movilidades asociadas al desarrollo de nuevas vocaciones productivas en la ciudad postindustrial, como el turismo.

El ‘Mobility Turn’ se define por lo tanto como un marco teórico, epistemológico y metodológico en el que se analiza la sociedad no en su carácter estático, sino a través de

la comprensión de los procesos que atraviesan el espacio y el tiempo, procesos híbridos que sólo existen dentro de redes complejas formadas por objetos, tecnologías y personas.

El concepto de ‘mobilities’ no tiene una definición unívoca. Es una idea resbaladiza e intangible que describe una variedad de acciones, prácticas, objetos y discursos (Cresswell, 2006). Los significados del término movilidad, de hecho, pueden ser múltiples de acuerdo con el punto de vista que se asume. El significado de sentido común es lo que ve en la movilidad el simple desplazamiento físico de un punto a otro y que siguiendo el razonamiento propuesto por Cresswell (2006), se interpreta como el resultado de los factores de *push* y *pull* que existen entre el punto de partida y el de destino. Los análisis de este tipo de movilidad, que Cresswell (2006, p. 2) define “movement”, se centran en las dinámicas sociales, económicas y políticas pertenecientes a los territorios sin ocuparse de lo que ocurre entre estos lugares.

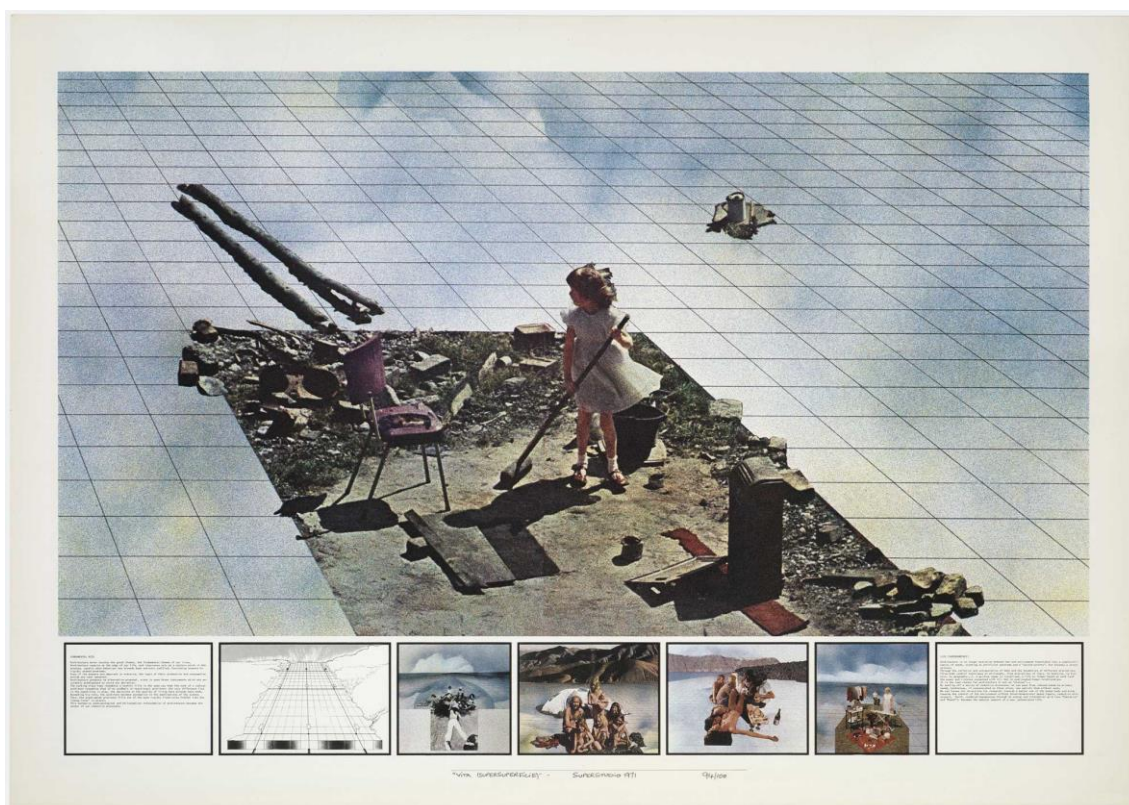
Cresswell propone por lo tanto una distinción analítica entre “movement” y “mobility”, es decir, la distinción entre ubicaciones físicas y sistemas de construcción y relación entre lugares sensoriales, espacios vividos, conocidos y representados (Cresswell, 2006, p. 3).

- En el primer momento el concepto de movilidad se refiere a una realidad empírica, medible y tangible; en este caso significado de movilidad es cercano al de “movement”.
- El segundo se compone de las representaciones de movilidad producidas por la cultura popular, es decir a través del cine, la literatura, la fotografía, la filosofía, la televisión, ecc.. . estas representaciones dan sentido al concepto mismo de movilidad conectándole con una multitud de significados que reflejan a menudos ideologías. “Thus the brute fact of getting from A to B becomes synonymous with freedom, with transgression, with creativity, with life itself” (Cresswell, 2006, p 3).
- Por último, el concepto de movilidad es, según Cresswell, practicado, experimentado e incorporado. La forma en la que caminamos o en la que conducimos, por ejemplo, refleja nuestro estado de ánimo y nuestra experiencia emocional del momento específico. Pero no sólo. La movilidad como una práctica integrada es inseparable de los valores y de la forma en la que las personas se conectan a la idea del movimiento mismo, a la materialidad de los lugares que atraviesan y a las representaciones del espacio y del paisaje que tienen.

Por lo general, se puede decir que el nuevo paradigma de la movilidad sugiere una serie de preguntas, nuevas aproximaciones ontológicas y metodologías en lugar de una descripción global o reductora del mundo contemporáneo (Sheller & Urry, 2006, p.210).

Ya en los principios de los '70 el grupo de arquitectos Superstudio, activo en Florencia hasta el año 1978, a través de sus originales proyectos reconducibles a la corriente de la arquitectura radical anticipaban la idea de una “ciudad donde las personas eran libres de moverse a través de una red invisible de informaciones y energías vitales.” (Superstudio, 2016, p. 32) La *Supersuperficie* era una rejilla que se extendía en la tierra y en el cielo y que representaba el network energético de una ciudad global. Como citaban sus principales exponentes “El viaje entre A y B podrá ser largo o corto, pero de cualquier forma será una migración constante.” (Superstudio, 1971, p. 34)

Figura 2.2. Vita – Supersuperficie. Supertudio 1971



Se hace hincapié, sin embargo, en la ambivalencia inherente a las formas contemporáneas de la movilidad. Efectivamente si por una parte asistimos a procesos de pérdida del territorio ‘desterritorialización’ derivadas de las dinámicas territoriales y de los conflictos de poder entre los distintos agentes territoriales, por la otra estamos frente a otras formas de ‘reterritorialización’ de varios tipos. La discusión sobre la desterritorialización, como proceso de configuración y transformación continua, inició con la obra de Deleuze y

Guattari. Según los autores los territorios comportan siempre dentro de sí vectores de desterritorialización o de reterritorialización. “Mucho más que una cosa u objeto, un territorio es un acto, una acción, una relación, un movimiento concomitante de territorialización y desterritorialización, un ritmo, un movimiento que se repite y sobre el cual se ejerce un control” (Deleuze & Guattari, 1997, p. 512).

En la *Postmetrópoli* de Edward Soja, sin embargo (Soja, 2000), convergen procesos simultáneos de desterritorialización y reterritorialización, es decir, de desmontaje de realidades urbanas preexistentes y de recolonización de la ciudad con otras nuevas. Los primeros se caracterizan por el debilitamiento de la idea de lugar, de las comunidades sociales definidas territorialmente; los segundos por la aparición de una nueva espacialidad donde lo urbano es inseparable de lo no urbano, donde los límites entre el interior y el exterior se han difuminado, donde conceptos como ‘ciudad’, ‘suburbio’, ‘campo’ y ‘área metropolitana’ son difícilmente deslindables (Soja, 2000). Las nuevas elaboraciones teóricas, en efecto, se enfocan sobre todo sobre la escala global como el lugar de su experimentación y verificación, sin embargo, el enfoque sigue siendo multiescalar. Con lo que se identifica como ‘territorial rescaling’ (Brenner, 2004) se muestra, en efecto, la desaparición del concepto de frontera como “fixed, stable and immobile grid of institutionalized sociospatial divisions” (p. 452), sino que la noción ‘rescaling’ indica que las escalas espaciales nunca son fijas, sino que están perpetuamente redefiniéndose, contestándose y reestructurándose. Esta interpretación de la dimensión territorial comporta la posibilidad de hacer referencia a diferentes contextos espaciales en función de fenómenos sociales económicos y políticos en acto y donde “the focal setting at which spatial boundaries are defined for a specific social claim, activity or behaviour” (Agnew 1997, p. 100; citado en Keil & Mahon 2009, p. 8).

Zygmunt Bauman (Bauman, 1999), a este respecto, rechazando el término "posmoderno" acuñó el término de "modernidad líquida", para indicar la debilidad de las construcciones conceptuales de esta época, y la desterritorialización del ámbito social.

De hecho, la primera fase de la modernidad, es decir, la fase “sólida”, pertenecía al intento de circunscribir la posición del individuo dentro de las leyes que definen la racionalidad humana y, en consecuencia incorporarlas en el cuerpo del Estado, por el contrario, el sociólogo polaco describe la sociedad actual sobre la base de la idea de la liquidez,

señalando que cada una de las dimensiones sociales está atravesada por una fuerte inestabilidad, que se puede describir como una especie de fluidez.

La esfera temporal presenta nuevas características: al aumentar la velocidad de las comunicaciones y de los viajes, la modernidad líquida ha permitido que muchas experiencias sean accesibles con inmediatez causando esta desterritorialización (Bauman, 2006).

El nuevo paradigma de la movilidad intenta sintetizar sin embargo las formas de desterritorialización y de re-territorialización debido a las complejas modalidades en las que lo global y lo local interactúan produciendo conexión y desconexión, *empowerment* y al mismo tiempo exclusión social. Además, como subrayan Sheller y Urry (2006), los sistemas de movilidad son a la vez móviles y localizados dentro de estructuras materiales. Los flujos de personas, cosas e información, por una parte, presuponen instalaciones inmóviles (estaciones, almacenes, servidores, etc.) que organizan los movimientos de los flujos y, por otro lado, constituyen fronteras y bloqueos con el objetivo de controlar y vigilar estos flujos.

Por lo tanto, el nuevo paradigma de la movilidad o *Critical Mobilities Studies* (Jensen, 2009), se propone como una tercera vía: que rechaza la naturaleza estática de la metafísica sedentaria y actúa como un enfoque crítico de la perspectiva nómada.

La búsqueda de un acercamiento crítico a la dimensión teórica para entender la dicotomía de la metafísica sedentaria/nómada está en el desarrollo de la condición expresada por el concepto. Según Jensen la más conocida de todas las posiciones de la metafísica sedentaria se sitúa en la Chicago School' of urban analysis (Park & Burgess, 1925). El manifiesto fundacional escrito por Park y Burgess expone una comprensión ambivalente de la movilidad, ya que, por una parte, ellos ven la movilidad como la linfa vital del 'metabolismo urbano' y, a la vez, consideran la movilidad como un factor clave de la decadencia moral; "La movilidad de vida de la ciudad, con su aumento cuantitativo y de intensidad de los estímulos, tiende inevitablemente a confundir y desmoralizar las personas "(p. 59).

Otro ejemplo de pensamiento sedentario es el análisis de la movilidad urbana llevada a cabo por Richard Sennett en su libro *Flesh and Stone*. Sennett argumenta que la moderna preocupación por los 'circulating bodies' ha llevado a una situación de alienación de las relaciones más auténticas con el entorno o ambiente físico "el moderno individuo móvil



ha sufrido una especie de crisis táctil: el movimiento ha coadyuvado la desensibilización del cuerpo" (Sennett, 1994).

Por lo que se refiere al concepto de la metafísica nómada Jensen cita todavía a autores claves de la ontología nómada (Natter & Jones, 1997) y otros de la geografía "fluida" (Fuller, 1963). De acuerdo con Deleuze y Guattari (teóricos posmodernos y nómadas por excelencia) la característica clave de la metafísica nómada es exactamente la importancia del "in-between", la ruta y el intermezzo: "The life of the nomad is the intermezzo" (Deleuze & Guattari, 1987; 2003, p. 380).

En definitiva, el pensamiento del nuevo paradigma de la movilidad supone que para poder capturar las prácticas de movilidad de la vida contemporánea de la ciudad posmoderna necesitamos superar la dualidad conceptual entre la teoría de la sedentariedad y la de la metafísica del nomadismo. "As between nomadic and sedentary space, we cannot simply choose; it is a matter of 'not better, just different'" (Casey, 1997, p. 337).

Como propone Doreen Massey el intento de reflexionar sobre la teoría de las movilidades más allá de la dicotomía sedentariedad / nomadismo se correlaciona con las ideas de la teoría relacional geográfica (Massey, 1994, 154). Este es por ejemplo el caso en el que la "trayectoria" y la "ruta" pasan en primer plano en la conceptualización de la forma que toman las prácticas espacio-temporales, en realidad se presentan como lugares en una compleja red de flujos: 'You are, on that train, travelling not across space-as-surface ... you are travelling across trajectories' (Massey, 2005, p. 118).

### 2.1.3 Movilidades turísticas y transformación social del espacio

Las ciencias sociales del turismo en la actualidad se basan en la redefinición de los conceptos de lugar realizados por los autores más atentos al tema de la movilidad. Los lugares, desde esta perspectiva, son concebidos como puntos de encuentro de relaciones presenciales y a distancia (Massey, 2001), o sea, nodos en la intersección de una heterogeneidad de flujos materiales y simbólicos y también de entidades permeables, híbridas y 'móviles'.

En paralelo, las expresiones culturales o identitarias del lugar turístico se descifran como sistemas de significados abiertos, en constante cambio, puntos de contacto entre los diferentes paisajes y sistemas de relación (Hall, 2001). Coleman y Crang escriben a este

propósito: "al contrario de ver los lugares como una entidad relativamente estable, al ser yuxtapuestos analíticamente a los flujos más dinámicos de turistas, hay que considerarlos como fluidos creados a través de actividades performativas" (2002: 1). El turista, como lo sugiere la interpretación posmoderna, ya no es un mero espectador, sino un verdadero actor que interactúa con los lugares visitados a través de su corporeidad, y negocia sus significados.

Con la conexión de la perspectiva de las "*Touring Cultures*" de Rojek, Urry (1997), y la teorización del concepto de mobility, se encuentra el origen de una línea de interpretación del turismo que se basa en los conceptos de flujo, paisaje y movilidad, y que iniciado por Rojek y Urry, es entonces perseguido por otros autores (Coleman & Grang, 2002; Sheller & Urry 2004). El núcleo de este enfoque es una nueva conceptualización del turismo que supera lo que se identifica como un simple movimiento de personas hacia un destino lejano. En lugar de simple circulación de individuos, el turismo es representado como un movimiento pluridiversificado, construido en primer lugar por la movilidad de las personas, pero también por el movimiento de objetos materiales e imágenes (Rojek & Urry, 1997, p. 10).

Al igual que otros flujos que se mueven y cruzan los paisajes globales, el turismo está también formado por el entrelazamiento de la movilidad física, imaginativa y virtual. Por otra parte, el turismo es un complejo "sistema de moviidades" (Hannam et al., 2006, 4), es decir, un sistema socio-técnico que vive de la dialéctica humano/no humano, y movilidad/inmovilidad. Como máxima expresión de los procesos de movilización actuales, el turismo como práctica cultural es "un síntoma de una sociedad cada vez más móvil que está ocupando un papel central en lugar de ser una actividad marginal y periférica" (Rojek & Urry, 1997, 10). La movilidad intrínseca al concepto de turismo representa un vehículo de flujos culturales y es un factor útil a la comprensión de las dinámicas espacio- temporales.

Por otra parte, la nueva definición de turismo pone en cuestión otro elemento sobre el que se apoyaba la teoría moderna: la idea del turismo como movimiento de individuos y grupos hacia un lugar que implicaba, de hecho, la interpretación de 'personas' y 'lugares' como entidades claramente distintas y distinguibles (Hannam et al., 2006.). En otras palabras, la sociología del turismo se basaba en la suposición implícita no sólo de la

unidad del binomio lugar y cultura, sino también de la inmovilidad de ambos en relación con un espacio fijo y definido por coordenadas cartográficas (Lury, 1997, p.75).

El concepto de lugar como posición aislada, y de cultura como entidad localizada, daba lugar a la interpretación del turismo como una fuerza homogeneizadora capaz de contaminar la identidad original de las localidades a través de la construcción de ‘burbujas turísticas’ caracterizadas por la *placelessness* y la pérdida del valor intrínseco del lugar (Relph, 1976).

Sin embargo, según la perspectiva de las nuevas movilidades, los lugares no sólo se predisponen para la llegada del turista, sino también son re-creados por la movilidad y las prácticas turísticas y de aquellos que operan en un determinado territorio. Así los lugares por un lado son protagonizados por presencia de las actividades y por otro se construyen y viven en la intersección de las múltiples movilidades que los cruzan. Además, este paradigma considera como objetos de estudio también las otras movilidades, tanto físicas - vehículos, mercaderías - como intangibles – tecnología, dinero, conocimiento, discursos y representaciones –, que de alguna forma están vinculadas a la movilidad humana, ya sea porque la facilitan o la obstaculizan. Cuando esta perspectiva epistemológica se aplica al ámbito del turismo como en muchos trabajos del mismo Urry (2000), de algunos de sus colaboradores (Hannam, 2008; Larsen, 2001; Sheller & Urry, 2004) o de otros académicos consolidados (Hall, 2005) y de un número creciente de otros jóvenes autores, este se ve como una forma más de movilidad, de naturaleza heterogénea, que interactúa e interfiere con muchas otras.

La naturaleza intersticial de las nuevas espacialidades fluidas definida por el turismo se desarrolla, entonces, en una acción de *fading* de las fronteras: el viaje y el turismo son otros factores de hibridación y de permeabilización de los espacios sociales, otros mecanismos de desdiferenciación típico de la modernidad radical. La interconexión de los sistemas de movilidad parece generar cada vez más una mayor similitud entre el comportamiento típico del viaje y los comportamientos de la vida cotidiana (Sheller & Urry, 2004). Hablar de *tourism mobilities* significa afirmar la conciencia de la conclusión del turismo en sí mismo en el contexto de una general ‘economía de los signos’ (ibíd). En lugar del turismo, tradicionalmente concebido y vivido, existen más bien movilidad ininterrumpidas, físicas, imaginativas y virtuales, voluntarias y forzadas (Urry, 2002).

Turismo y movilidad no definen, por lo tanto, ontologías distintas, sino que forman un conjunto de sistemas interconectados, en los que cada uno produce el otro: el viaje físico, virtual o imaginado, refleja la tipicidad de la sociedad contemporánea. Según Urry, el turista representa la metáfora más explícita de las movilidades globales. Así, el turismo y, consecuentemente, los estudios turísticos se ocupan cada día más de la cotidianidad y la (re)construyen a diferentes escalas. Esta constatación, en cierta medida fruto de los nuevos patrones de movilidad contemporánea, pero también de nuevas miradas sobre lo que siempre ha existido, conlleva que sea imposible comprender la sociedad actual sin hablar de su movilidad (Russo, 2016). Como sugieren Minca y Oakes (2011), el turismo se ha convertido en un poderoso ‘marco analítico’ que permite que se llegue a conocer, en la época de la información y de la movilidad, cómo se construyen los lugares y la cotidianidad se desvincula del territorio.

La elección de un enfoque que se basa en el análisis de las actuaciones y en la relación que tienen las personas con el tiempo y los lugares, ayuda a entender el turismo como una práctica de movilidad que se diferencia de otras (negocios, migración, etc.) y como el resultado de una elección autónoma. Esto pone en relieve la necesidad de que el análisis de las prácticas turísticas aborde el tema de los límites arbitrarios entre ‘tourism’ y ‘leisure’, y entre ‘tourism’ y ‘migration’. Puesto que el turismo constituye sólo una de las formas de la ‘leisure-oriented temporary mobility’, y al ser parte de esa movilidad, por un lado, viene moldeado por la misma, y por otro es el turismo en sí a darle forma.” (Hall, 2004). Con este cambio de discurso basado en las nuevas interpretaciones de la relación entre individuos y paisaje urbano los estudios más contemporáneos (Quaglieri Dominguez & Russo, 2010; Russo et al., 2012) tanto a nivel conceptual como metodológico orientan las investigaciones hacia las consecuencias de dicha evolución. La paulatina desaparición de una supuesta dualidad entre turista y residente (y entre espacios turísticos y espacios no turísticos) típica de las modernas concepciones de la geografía del turismo, y su paso hacia un continuum de inscripciones y significaciones subjetivas del paisaje urbano por parte de un abanico potencialmente muy vasto de ‘usuarios urbanos’ (Quaglieri Dominguez & Russo, 2010). Según estos autores, esta variedad de tipologías de usuarios “se caracterizan por la diferente calidad de las relaciones (sociales, afectivas, temporales) que entrelazan con el tejido urbano, generando una nueva y compleja geografía social de las ciudades donde el turismo no se limita a superponerse, sino que se integra en ella” (p. 1).

Con el término ‘posturista’, acuñado por Feifer (1985) y reformulado en forma de paradigma cultural como ‘posturismo’ por John Urry en su libro *The Tourist Gaze*, se remarca “la liquidez de las practicas del posturistas dentro de los entornos cotidianos que contribuyen a co-construir (y ya no a simplemente visitar)” (Baerenholdt et al., 2004, citado por Russo, 2016, p.17).

El estudio, el turismo es cada vez más está siendo concebido por la literatura geográfica como una forma de migración a corto plazo. Como estos flujos de visitantes se relacionan con la migración estructural y los procesos de creación del lugar (Urry, 2007; Sheller & Urry, 2006). Los trabajos de Williams & Hall (2000), Hall (2005) y los de Quaglieri Domínguez & Russo (2010) como ya hemos mencionado, han por lo tanto empezado a explorar las potenciales interrelaciones entre turismo y migración.

Hall (2003, 2005), en específico, ha postulado un macro-modelo de *temporary mobility* que busca integrar las movilidades turísticas con otras formas de movilidad a través de la representación del número total de viajes respecto a las variables tiempo y espacio. En el modelo, el turismo se considera una componente leisure-oriented en el continuum de movilidades que se extienden desde los desplazamientos diarios por motivos laborales o de estudio, hasta las prácticas de shopping. Tal representación del turismo claramente busca conectar explícitamente el turismo no sólo con otras discusiones sobre la movilidad en las ciencias sociales, sino también integrar entendimientos a macro y micro escala de la movilidad.

Para lo que se refiere al turismo como forma de movilidad temporal, esto sugiere que el turismo, o el consumo turístico del espacio y el lugar, implica periodos limitados de desplazamiento y permanencia en un destino (en oposición a la migración permanente). Al mismo tiempo, sin embargo, la movilidad temporal en forma de turismo puede embeberse de significados sociales que son inherentemente similar a la designación del proceso social que ha llegado a dominar las meta-teorías de la migración, así como una nueva comprensión de la rutinización de las extensas trayectorias espacio temporales para aquellas personas que conducen un estilo de vida *mobile and leisured*. (Hall, 2004).

Los avances en el transporte y en la tecnología de la comunicación, así como su disponibilidad para un mayor segmento de la población global además han facilitado que los viajes a gran distancia formen parte del comportamiento voluntario ante la movilidad (lo que normalmente describiríamos como ‘turismo’). En otras palabras, lo que ha

cambiado es el patrón y la estructura rutinaria en la que se producen los episodios de turismo, los cuales forman parte ahora de la rutina del individuo (Coles et al., 2005). En este sentido, las relaciones sociales juegan un papel decisivo en el comportamiento de desplazamiento de las personas y las diferentes modalidades de transporte hoy en día son cada vez más vinculadas a los modelos de sociedad y a las formas de experiencias posibles gracias a las nuevas tecnologías.

#### 2.1.4 La mutación del paisaje urbano acorde a los sistemas de movilidad

Al abordar los temas de la movilidad y de la construcción del lugar nos enfrentamos con un antiguo problema conceptual que podemos aportar al debate sobre la conocida antinomia entre el determinismo y el posibilismo geográfico.

En este caso sería como decir que según un paradigma determinista los espacios son generadores de movilidad a través de los principios de causalidad que se originan en el espacio mismo o, por lo contrario, nos encontramos delante de una visión posibilista en la que es el movimiento que actúa como protagonista en la generación del lugar y a su vez en la generación de otras movilidades. Más bien hablamos aquí de las teorías posestructuralistas que en el ámbito de la geografía humana examinan las interacciones entre naturaleza y sociedad y se preocupan por las consecuencias (espaciales) de estas interacciones. La teoría postestructuralista, en efecto, ha sido pionera en el desarrollo de los enfoques relacionales y de las perspectivas móviles a través de las cuales se observan los procesos urbanos; es decir en las relaciones heterogéneas, en las mezclas de lo natural y lo social, lo humano y lo no humano (Murdoch, 1997; Massey, 1999; Whatmore, 2002).

Esto significa que el espacio y el lugar no tienen una estructura determinante, sino que la estructura es un efecto de las relaciones. Además, las relaciones espaciales se extienden a través de escalas espaciales, lo que indica que la escala geográfica es también un resultado de procesos y acciones relacionales, como ya hemos mencionado en el anterior apartado sobre los nuevos paradigmas espaciales.

La búsqueda de un pensamiento analítico y de visiones innovadoras en el estudio de la ciudad contemporánea nos lleva al concepto de "nuevo urbanismo", una forma de entender y representar la ciudad a través de "patrones fenomenológicos recurrentes " en

una realidad urbana hecha de "movilidad, flujos y prácticas cotidianas" (Amin & Thrift, 2002).

Este enfoque se compone de tres modalidades de análisis que hacen referencia a sendas metáforas consolidadas de los estudios del urbanismo actual: la transitividad, que permite a la ciudad de modelarse y remodelarse continuamente, los ritmos de la ciudad, es decir la amplia gama de tareas repetitivas que marcan la vida de la ciudad y proporcionan a la mayoría de los que viven y trabajan, y, finalmente, el sentido del tiempo y del lugar; los ritmos de una ciudad representan las coordenadas a través de las cuales los habitantes y los visitantes enmarcan y ordenan la experiencia urbana. El ritmo de una ciudad es un tiempo localizado y un lugar temporalizado. La tercera metáfora es representada por las huellas urbanas que interpretan la memoria y el tejido simbólico de una ciudad (Amin y Thrift, 2002). Hablamos, por lo tanto, de movilidad espacial, fragmentación temporal, y percepción del entorno desde un punto de vista histórico.

Estas tres metáforas además de ser interdependientes entre ellas, también son una lógica consecuencia de la otra. La transitividad de uso de un espacio, en efecto representa el utilizzo momentáneo y repetitivo y su capacidad de repercutir en ello hasta su natural evolución donde ya se pueden apreciar sus transfiguraciones formales, herencia de la multitud de acciones vitales. El espacio se moldea y re-moldea entonces como causa de la temporalidad de la transitividad que convierte la ciudad en una experiencia hecha de momentos repetidos convertidos en ritmo. Las huellas urbanas aparecen entonces como testigos de la multitud de estos fragmentos de vida.

La movilidad cada vez más se superpone al sistema de espacios definidos, sin dejar distancia entre los elementos de transición y los que se identifican como "lugares" generando una evolución del concepto de las secuencias espaciales.

Los elementos de transición, incluso en su propia autonomía, siempre son imprescindibles de lo que tienen a su alrededor y poner la atención en las secuencias de espacios significa entender las proporciones entre espacios de transición con respecto a los ambientes contiguos. Las secuencias espaciales del tejido urbano determinan las relaciones entre las diferentes expresiones urbanas localizadas y se explican a través de la toma conciencia de su fundamental importancia en la configuración de la ciudad.

El problema de las secuencias espaciales consiste en entender realmente si los espacios transitivos resultan ser espacios de filtro, espacios en los que se verifica una suspensión perceptiva del antes y después, espacios que simplemente marcan la conclusión de la espacialidad atravesada anteriormente o elementos que preparan el visitante a la espacialidad en la que va a acceder.

Sin embargo, como sucede en la dimensión temporal donde a cada proceso o evento se le asigna un principio y un final, con respecto a la esfera espacial el hombre circunscribe los lugares dentro de un límite, que es el elemento que une físicamente y simbólicamente dos espacios a través de una conjunción.

Evaluar en qué medida los espacios transitivos pertenezcan a una categoría de lugares de suspensión perceptiva y relacional (Augé, 1998) o, de acuerdo con el nuevo paradigma de movilidad, haya tal vez formas espaciales capaces de cubrir diferentes funcionalidades a partir de la relacional.

Según el pensamiento crítico espacial llevado a cabo por Edward Soja (2010), como seres intrínsecamente espaciales nuestras vidas están siempre comprometidas en lo que el autor describe como dialéctica socio-espacial, o sea con procesos sociales que dan forma a la espacialidad al mismo tiempo que la espacialidad da forma a los procesos sociales. La espacialidad dedicada a la movilidad, según las nuevas teorías de la conciencia espacial y los nuevos paradigmas de movilidad, viene introducida como parte integrante de la “cancha” urbana como escenario de los juegos sociales.

En el nuevo modelo de movilidad el lugar ya no es sólo origen y destino de nuestro viaje, sino que adquiere el atributo de etapa en nuestra constante circulación, donde el tiempo de tránsito adquiere un nuevo valor (Amar, 2011). El autor incorpora el concepto de “religancia” que en una palabra resume las nuevas relaciones que podemos tener mientras viajamos y las oportunidades que podemos descubrir al relacionarnos con el entorno en el cual nos desplazamos o la adherencia al territorio que aportan los modos de transporte activos.

La noción de “negociación en movimiento” que se desprende del término “*Staging Mobilities*”, describe la interacción dinámica que tiene lugar cuando realizamos movimientos en un espacio de tránsito concurrido o cuando el “mobile with” involucra la toma de decisiones con respecto a rutas o modos de transporte (Jensen, 2013). En este sentido la idea clave es la de entender la ciudad contemporánea como un conjunto de



personas que circulan, además de bienes, informaciones y signos en las redes relacionales que crean el 'significado de movimiento ".

Entonces los espacios se configuran según las nuevas exigencias de adaptación en el juego de atracciones, posibilidades de conexión y comunicación entre los elementos; estas conexiones representan la clave de la formación y construcción de las configuraciones espaciales.

Las ciudades en etapas evolutivas de madurez cada vez menos transforman sus espacios a nivel formal y físico, pero en cambio se renuevan a través la superposición y la estratificación de actividades diferentes a las de los niveles de base. En el proceso de estratificación se generan entonces nuevas relaciones que interactúan a través de la intersección de los elementos que pertenecen a los diferentes niveles.

La superposición susodicha es todavía más significativa cuando se produce entre los usos y las características físicas del territorio, e incluso, integrando la componente espacio-temporal, se puede extraer información sobre la capacidad de atracción para los usuarios de determinadas áreas o sobre los flujos relacionados con la movilidad. La movilidad es un elemento importante en el juego en la complejidad de las relaciones que se establecen dentro de un sistema urbano. En efecto, el proceso evolutivo urbano hoy en día es testigo de una parcial reversión de sus aspectos organizativos, el ordenamiento de la ciudad ya no es consecuencia directa de una diferente configuración de los espacios, sino que, son los espacios que se configuran en virtud de las nuevas necesidades de adaptación según juegos de atracciones, posibilidades de conexiones y comunicación entre los elementos. En base a los trabajos seminales del sociólogo Guido Martinotti (1993), la construcción social de los lugares se puede entender como una convergencia y superposición de movilities diferentes (Martinotti, 1993, citado por Russo, 2016). Según su teoría de la urbanización en efecto en la metrópoli de “segunda generación” interactúan múltiples poblaciones (*residents, commuters, city users y businessmen*) que viven, trabajan y consumen un territorio y es a través de las relaciones de estos usuarios dentro del sistema urbano que se configura la metrópoli actual. Según el autor, “desde el punto de vista sociológico, la metrópoli contemporánea está formada por cuatro círculos de población que se superponen parcialmente y que tienden cada vez más a diferenciarse y a coexistir, pero también a competir tanto a nivel estrictamente funcional como a nivel morfológico” (p. 152).

Desde un punto de vista meramente conceptual, por lo tanto, las movilidades han ampliado la espacialidad de la vida social (y el paradigma de las movilidades, su comprensión): no han ampliado los confines de la sociedad, sino que han dilatado los espacios potencialmente viables a través la creación de un estado de aspiración generalizada y latente hacia la movilidad. De esta manera el “yo” posmoderno se vuelve múltiple y se abre a un espacio de libertad nuevo. “El individuo tiende a definir un territorio de acción expandido capaz de responder a la gama de sus necesidades específicas. Los lugares del trabajo, de la identidad, de la socialización se multiplican y se combinan en un rompecabezas que se mantiene unido por las posibilidades del movimiento continuo " (Nuvolati 2007).

Para concluir este apartado es importante sin embargo ir más allá de los aspectos relativamente puntuales, para comprender el desafío global, o más fundamental, que se plantea en los estudios urbanos, y el cual está relacionado con su objeto de estudio, la ciudad, y la forma de como ésta, ha sido y puede ser concebida.

## 2.2 Hipermovilidad global y nuevas geografías digitales

La geografía del turismo se centra precisamente en los fenómenos que tienen lugar en el espacio concreto. Sin embargo, recientemente ha habido un creciente interés en el estudio de aquellas áreas de comunicación en las que se fusionan las nuevas tecnologías digitales con los fenómenos económicos, políticos y sociales.

La gestión de la información se está convirtiendo en el reto del futuro en tema de competitividad de un territorio. Saber propagar en red el propio potencial, en términos de recursos, servicios ofrecidos y capacidad de desarrollo tecnológico, se está convirtiendo cada vez más en un factor de atracción y de adicional desarrollo futuro. Sin embargo, es precisamente en este aspecto donde surgen los principales problemas, ya que la difusión de las tecnologías de la información y la comunicación están hoy en día distribuidas de forma desigual provocando brechas a diferentes escalas territoriales.

El papel de las TIC es, por lo tanto, más ambiguo de lo que se podría pensar en un principio: por un lado, puede permitir que zonas enteras del mundo superen en un salto diferentes ciclos de crecimiento económico gracias a la posibilidad de modernizar los sistemas de producción y aumentar su competitividad; por otro, es probable que el retraso

acumulado en la capacidad de adaptación a los nuevos sistemas tecnológicos de algunos territorios no permitan la asimilación y el procesamiento de información compleja para el conjunto de la sociedad, incrementando aún más el abanico de perspectivas de desarrollo pero también el gap entre ellas.

En los siguientes subapartados se abordarán los temas de las repercusiones sociales que está teniendo la ciudad digital también denominada 'Smart City' en los territorios a nivel global y local, de la relación entre desarrollo tecnológico y el entorno humano (re)producido y finalmente de las implicaciones sociales de la 'Smart City' construida a medida por las poblaciones turísticas: 'la Smart Destination'.

## 2. 2. 1 Desde el Digital Turn hasta la Smart City

La revolución tecnológica ha puesto a las ciudades ante un desafío generacional que las invita a reescribir su papel y a actualizar sus prácticas operativas. En la última década, las conexiones entre las redes y la realidad digital se han convertido en elementos efectivos de la vida cotidiana. Estas dimensiones se han naturalizado en nuestra manera de pensar la existencia, en una cosmovisión que abarca la totalidad de la vida contemporánea, desde la relación con los objetos hasta la estructuración ramificada de las dinámicas sociales. La ciudad y su sistema han captado este cambio, el llamado "digital turn", iniciando un proceso de transformación sustancial.

En el recorrido conceptual que hemos emprendido hasta ahora, hemos visto la evolución de algunos de los paradigmas para el estudio de las dinámicas que involucran a la ciudad y a sus habitantes, analizando cuáles son los componentes teóricos e interpretativos que mejor nos ayudan a comprender los elementos capaces de desencadenar los procesos de cambio en la sociedad.

Ahora, al hacer una conexión genealógica, podemos decir que el giro digital y la ciudad inteligente incorporan los paradigmas anteriores a través de una nueva área disciplinaria necesaria para entender la medida en que las tecnologías digitales se han vuelto omnipresentes, mediando las tareas cotidianas como el trabajo, los viajes, el consumo, la producción y el ocio, teniendo efectos cada vez más profundos sobre fenómenos que preocupan muy de cerca a los geógrafos: la naturaleza de la economía espacial y las relaciones económicas; la gestión y gobernanza de los lugares; la producción de espacio

y las movilidades; la formación y promulgación de políticas de conocimiento espacial (Castells, 1996; Elwood y Leszczynski, 2013; Graham y Marvin, 2001; Rose et al., 2014).

Todos estos temas han sido presentes a lo largo del marco teórico que hemos querido proporcionar para este trabajo en temas de las teorías espaciales y de movilidad, sin embargo, este nuevo giro de la ciudad digital, no solo se presenta como acercamiento teórico, sino también como realidad práctica a la cual nos estamos enfrentando y que tiene en nombre de Smart City. El concepto de “Smart” ya hace tiempo se ha visto trasladado desde los dispositivos móviles hacia los lugares. Los lugares ‘inteligentes’ han surgido del impacto “of new and disruptive technologies” en los espacios en los cuales vivimos, incluyendo ciudades, regiones y países (Hedlund, 2012; Zygiaris, 2013; Vanolo, 2014).

Por lo tanto, por un lado, tenemos el constructo ontológico que gira alrededor de un ‘digital turn’ interpretativo y por el otro tenemos su manifestación más terrenal representada por la Smart City. Se trata ahora de analizar las ‘Geographies produced by the Digital’ (Ash et al., 2018) dejando de lado, por el momento, las ‘Geographies through the digital’ que vendrán abordadas en el apartado dedicado al marco metodológico de este trabajo. Se trata aquí de examinar cómo lo digital está sea mediando que produciendo el espacio y transformando, así mismo, las relaciones socio-espaciales. En este caso nos referimos a diferentes escalas de análisis capaces de incluir la configuración de las redes, de las movilidades y sus implicaciones a escala global y local.

Ahora bien, los estudios críticos en materia de ‘nuevas geografías digitales’ subrayan que las presencias y prácticas digitales se caracterizan por una geografía desigual de las infraestructuras subyacentes, de las formas materiales, de los recursos, de los componentes y de los lugares de creación y su disposición (Lepawsky, 2015; Zook, 2005). En efecto la invisibilidad de los componentes digitales podría llevar a la suposición errónea de que el espacio digital sea de alguna forma inmaterial, etéreo y no geográfico.

Realmente, la mayoría de los usuarios de Internet pueden ignorar los aspectos prácticos de ‘dónde’ y ‘cómo’ fluyen los datos, aunque puedan lograr llevar a cabo todo tipo de operaciones en red. No obstante “The net cannot float free of conventional geography” (Hayes 1997, p. 214), y la tecnología actual requiere que la información sea procesada desde algún lugar y entregada a otro lugar. Según el principio de incertidumbre de Heisenberg “notwithstanding, at geographic scales a bit always has an associated location in real geographic space.” (Goodchild 1997, p. 383-84). El “dónde” y el “cómo” de la

integración física de las redes de datos es importante: en primer lugar, por su distribución geográfica desigual; y, en segundo lugar, por las consiguientes implicaciones socioespaciales en términos de acceso y capacidad/asequibilidad de uso, que pueden, como exploraremos en el capítulo 7, llevar a la reproducción de brechas socioespaciales.

Las investigaciones arraigadas en las disciplinas políticas y económicas, señalan efectivamente que lejos de aplanar la economía social y reducir las brechas económicas, las desigualdades sociales digitales se han intensificado en la línea del acceso a las tecnologías de la información y comunicación (TIC). Para Castells (1996), la relación entre lo social y lo espacial y la polarización inherente a la brecha digital ha sido caracterizado por una separación entre lo que viene llamado ‘espacio de los flujos’ (bien conectados, móviles y que ofrecen más oportunidades) y el ‘espacio de los lugares’ (mal conectados, fijos y aislados). Esta brecha digital adopta muchas formas, incluyendo divisiones entre clases, ubicaciones urbanas y espacios nacionales (Kitchin & Dodge, 2002). La 'brecha digital' ha sido más recientemente complicada por la proliferación de las tecnologías digitales y del conjunto de datos que operan e intervienen en los espacios físicos y en las prácticas de la vida cotidiana, véase el crecimiento de los teléfonos inteligentes (Smartphones), al mismo tiempo de lo que hoy en día es el carácter cotidiano e instantáneo de la información y la comunicación global (Graham, 2011; Kleine, 2013).

En el último decenio, gran parte de la labor relativa a la relación entre lo digital y lo digital en ámbito urbano se ha centrado en las ciudades inteligentes. Sobre esto, la investigación actual enmarca sus análisis en una crítica político-económica para documentar cómo las soluciones tecnocráticas para la gobernanza y el desarrollo urbano, sean dirigidas principalmente por las leyes de mercado que refuerzan las geometrías de poderes existentes en lugar de deteriorarlas o reconfigurarlas (Greenfield, 2013; Datta, 2015).

Las nuevas geografías digitales (sociales y económicas) según Shelton et al. (2015) no son en absoluto “tecnológicamente determinadas”. Más bien, la forma en que los lugares y las personas están conectadas ‘online’ (o permanecen en modalidad ‘offline’) todavía depende de patrones históricamente arraigados en restricciones financieras y mutaciones o evoluciones culturales y sociales. Como explican estos autores estas nuevas geografías tienen la facultad de ser inmensamente ‘empoderadoras’ (para la gente y los lugares capaces de construirlas y consumirlas) y, a la vez, peligrosamente dominantes como

fuerzas institucionales y estatales capaces de maximizar el poder de la información con una creciente personalización y especificidad espacial y geográfica.

A este propósito encontramos ejemplos en la literatura de autores como Graham (2000) el cual enfoca sus trabajos en la aparición de nuevas formas de ciudadanía postcolonial que intervienen en la disposición y organización de las estructuras inteligentes de las áreas urbanas a nivel global, relacionando el desarrollo de las Smart cities con la cadena de fuerzas y poderes mundial ya establecidas. Graham, sugiere en efecto, que “the urban development and planning in global South cities is largely driven by middle-class privilege, and therefore networked spaces are unevenly distributed and coincide with elite and middle-class access, leading to a socially and physically “splintered urbanism” lo todavía indica la presencia de “premium networked spaces: new or retrofitted transport, telecommunications, power or water infrastructures that are customized precisely to the needs of powerful users and spaces, whilst bypassing less powerful users and spaces.” (2000, 185). Por lo tanto, la tecnología viene ampliamente involucrada y utilizada para legitimar y reproducir modelos y proyectos típicos de la ciudad neoliberal, cuyos efectos en términos de (in)justicia espacial han sido ampliamente debatidos en la literatura (Peck et al., 2009; Brenner et al., 2011) y que también deben ser considerados en relación con la transformación tecnológica de las realidades urbanas contemporáneas.

### 2.2.2 The mobility Turn in the Digital Humanities

La idea de la Smart City ha penetrado sin duda alguna en el campo de la movilidad urbana o, por lo contrario, podemos asumir que el concepto mismo de movilidad, tal y como lo hemos descrito hasta ahora, representa el actor clave para establecer las dinámicas actuantes en las ciudades inteligentes. Como ya hemos visto previamente en este capítulo, frente al estudio de los procesos urbanos vinculados tradicionalmente a una serie de características locales de los entornos urbanos tales como su densidad, los usos del suelo, morfología y otras variables socioeconómicas, se ha anunciado un cambio de paradigma, reivindicando la importancia de la accesibilidad, centralidad y otros factores de posición en el conjunto metropolitano, cada vez más articulado sobre redes de movilidad diversas (Ascher, 2001) reivindicando así el potencial de la noción de ‘movilidades’. El término movilidad en su declinación plural enfatiza el hecho de que haya diferentes movilidades que son interdependientes y que de alguna manera dan forma y organizan la vida social alrededor de las categorías de “proximidad/distancia, presencia/ausencia,

movilidad/inmovilidad” (Sheller & Urry, 2006, p. 212) restableciendo el significado de estos términos en una lógica no dicotómica.

En este apartado se quiere hacer hincapié en las múltiples dimensiones que la movilidad asume en el contexto de la Smart City. Por lo tanto, hablamos del movimiento físico de las personas, de las movi­lidades de los sujetos con los sistemas de objetos que las hacen posible y de toda una amplia gama de servicios virtuales que suportan y alimentan la movilidad de los usuarios (servicios en red, social networks, app). En otros términos, hablamos, no solo del rol sustitutivo de la movilidad virtual, sino también de los aspectos de complementariedad que tienen estos servicios virtuales con la movilidad ‘real’.

Existen en efecto actualmente transacciones que implican un movimiento físico que, pero pueden ser totalmente realizadas y concluidas en la red, hay otras, que, permitiendo la transacción digital, todavía requieren un movimiento físico y finalmente hay otras que generan nuevos movimientos urbanos que se suman a los ya existentes. Para lograr formalizar y analizar las diferentes tipologías, como se ha mencionado anteriormente, parece útil considerar el fenómeno desde un punto de vista sistémico. Es innegable que una parte creciente de la población va a exhibir estilos de movilidad altamente multiopcionales, y que siempre estará en movimiento, tanto en sentido real como virtual con la ayuda de las TIC (información en terminales inteligentes, navegación/señalización digital, billetes electrónicos, etc.). Por lo tanto, si por un lado las estructuras virtuales juegan un papel muy importante en la solución de los problemas relacionados con la movilidad urbana, por el otro lado tienen el poder de restablecer los patrones de movilidad potenciando el capital tópic­o de algunos lugares sobre otros y produciendo nuevas tipologías de externalidades, privilegiando estos mismos lugares respecto a otros.

Las nociones de ‘movilidad’, ‘usuario’ e incluso la de ‘ciudad’ no pueden tomarse como puntos de partida, sino como el producto de múltiples prácticas de composición y configuración. Según Latour (2009, p.9) “we can only talk about mobility because there is an immobile infrastructure. When the mobility of an element increases, the immobility of the infrastructure increases accordingly”. Se insiste en el papel que desempeñan las TIC y las infraestructuras tecnológicas (“Smart systems”) en facilitar el anclaje de las movi­lidades en el espacio urbano, estudiando la forma en que las poblaciones de las ciudades se resitúan, integran o delimitan estos procesos.

La rearticulación continua de estas relaciones a través de la implementación de acciones políticas en ámbito institucional en materia de innovación tecnológica viene a determinar y transformar, por lo tanto, los niveles físicos de la ciudad y su tejido socioeconómico. En este sentido, es importante considerar cómo la producción de las desigualdades urbanas (brechas de renta, polarización social y espacial, exclusión laboral, etc.) puede replantearse en términos de movilidad.

Mandershied (2009) sugiere que el estudio de la producción y reproducción y la lucha contra las desigualdades urbanas no pueden escapar al diálogo sobre las movilidades: “mobilities (...) constitute a significant stratifying force through which unequal life chances are being continuously reproduced” (p.7); and “conceptualizing inequalities as emerging from power relations shaped in multiple social spaces opens the appreciation of their contingent (but not arbitrary) as well as political character” (p. 11).

No sólo las movilidades son en sí mismas un asunto altamente politicizado, sino que, como argumentan Cresswell (2010) y Adey (2010), entre otros, engloban una geometría de fuerzas de poder que están claramente estratificadas en función de la clase, el género, la etnia y la condición física.

Por ello, nuestra reflexión sobre la Smart City pretende centrar la atención en las prácticas y las representaciones móviles que tienen el poder de contribuir a la exclusión o inclusión, a la marginación o a la promoción de sujetos o entidades territoriales, orientando así la transformación de las estructuras de poderes. Poniendo nuestra atención en la movilidad, se insiste una vez más, en el significado de ‘injusticia espacial’, que se realiza, en este caso, en virtud de la configuración tecnológica de los lugares. El uso de las nuevas tecnologías, según algunos estudios, puede favorecer, de hecho, una segmentación y fragmentación del espacio. Como sugieren Yigitcanlar y Lee (2014) la polarización tecno-económica presente en las denominadas smart cities, produce una dualidad, planteando la pregunta de si las ciudades inteligentes sean una nueva forma de construir enclaves funcionalmente sofisticados en la sociedad y que, de este modo, solo sirvan los sectores de renta alta aumentando así la polarización social y la segregación urbana.

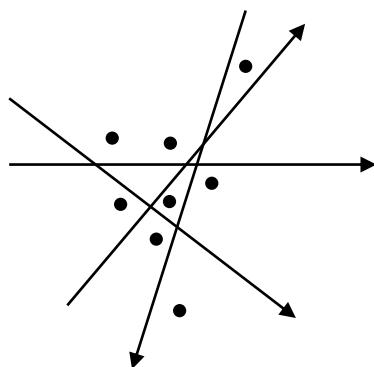
Aquí encaja apuntar que estos “enclaves” tienden a ser dominantes en la geografía urbana y territorial. Véase el ejemplo significativo de la ciudad de San Francisco, eficazmente ilustrado por The Guardian (Wong, 2019) donde se describe el efecto podemos decir, explosivo, de la concentración tecno-informática de la Silicon Valley que ha producido



una mutación epocal de movilidad, transportes, rentas, costumbres y, en general, de estilos de vida. Lo que resulta de la representación numérica, muy por encima del cuadro nacional, de rentas e ingresos o ganancias individuales no se transforma en bienestar en ningún aspecto, social, y en general, de existencia satisfactoria.

En efecto, cada vez más, las funciones esenciales de la ciudad se concentran en lugares monotemáticos, favorecidos por una alta accesibilidad, conectados entre sí por canales de tráfico o líneas de transporte público, lugares ‘hipermovilizados’ y ricos en componentes tecnológicos y que se contraponen a otros pobres en funciones y poco considerados tanto por las administraciones públicas como por las inversiones privadas. El grado de polarización puede reconocerse tanto en la creación de ‘islas tecnológicas’ ubicadas dentro del espacio urbano pero separadas del resto del contexto territorial y donde la tecnología se desarrolla solo en su interior excluyendo el exterior o a través de una difusión desordenada del componente tecnológico dentro del mismo tejido urbano (Aru et al., 2014). Los proyectos ligados a la tecnología en el ámbito de la Smart City, como veremos más en detalle en el capítulo 7 de ciertas redes (por ejemplo, la distribución de energía) todavía se integran en un patrón vectorial de transformación urbana o sea mal interconectados en una lógica sistémica (Figura 2.3). Por lo tanto, si en el caso de las islas tecnológicas de estructura puntual la relación causa- efecto es fácilmente visible a través de la delimitación de sus bordes espaciales, la difusión de dispositivos tecnológicos vinculados a un solo nodo o a una sola red, expone al riesgo de que los territorios intersticiales, es decir, los que quedan fuera de la red, se conviertan en zonas marginales. En ambas direcciones de este fenómeno, el riesgo que se corre es que se active la lógica de la exclusión (Aru et. all, 2014).

Figura 2.3. Sistema vectorial y elementos intersticiales



Sin embargo, el enfoque en las desigualdades urbanas debe tener en cuenta la interconexión espacial y social entre entidades analíticas. Como advierte Mandershied (2009), citando (Jiron 2007, p. 49), “the mere focus on the distributional side of inequalities – in urban studies mainly on residential segregation – is not sufficient to understand the whole complexity of (urban) inequalities, because it leaves aside their everyday living implications and the daily practices of movement allowing access to resources, markets, institutions, social networks and other options”.

En otras palabras, si las relaciones sociales, los capitales o los recursos matizan espacialidades específicas, el acceso o la apropiación de estos capitales depende de las movilidades; y estas movilidades en sí mismas requieren la disponibilidad de ciertos recursos, como el capital económico, los conocimientos, las capacidades y las competencias necesarias (Cass et al., 2005). Para entender el mecanismo de reproducción de las desigualdades sociales a través de las movilidades, Urry (2007) afirma “how these multiple mobilities do in fact make a difference to the contemporary nature of social stratification, to entering the gates of heaven or hell” (p. 187), con lo cual es necesaria una mayor investigación empírica.

Como hemos podido ver hasta aquí las movilidades en su conjunto están estrechamente vinculadas a la tecnología digital, sin embargo, hay que insistir en que estas tecnologías existen no sólo como infraestructura habilitadora de las movilidades humanas a grande escala, como acabamos de mencionar por lo que se refiere a los nodos y las redes, sino que también actúan como agente e instrumento estructurador de las conexiones (físicas, mentales, sociales, financieras) que las impulsan (Williams et al., 2008).

Con lo cual hemos hablado de las entidades que juegan un papel en la movilidad del contexto urbano en el que tenemos, por un lado, las nuevas infraestructuras físicas impulsadas por las instituciones, relacionadas con su renovamiento en óptica Smart, seguidos por la implantación de nuevos sistemas digitales que orientan y controlan estos sistemas y los complementan y por el otro, tenemos los sistemas que pertenecen a la esfera privada de los individuos y que se mueven dentro de un sistema más amplio de conexiones establecidas. Desde este enfoque se abre otro repertorio de estudios sobre las formas en las cuales las tecnologías móviles se despliegan en diversos entornos sociales, culturales, políticos y geográficos, y se incorporan a distintas formas de movilidad personal y colectiva. Citamos a modo de ejemplos los estudios llevados a cabo por autores como

Williams et al. (2008) que, examinan la compleja interacción entre la tecnología, los patrones globales de movilidad, y las experiencias de individuos móviles para demostrar como los flujos globales, si bien se manifiestan como coyuntura de las relaciones sociales mundiales, también se manifiestan como profundamente articulados localmente.

Esto nos lleva a la concepción de que diferentes culturas y diferentes grupos de personas utilizarán la tecnología en diferentes maneras y tienen diferentes necesidades, diseños y proyectos, lo que evidentemente nos reconduce a las formas de anclaje a las infraestructuras que permiten la movilidad, no solo en términos espaciales, como hemos visto anteriormente, sino que también como adaptación al entorno tecnológico de esferas sociales, nacionales y culturales. La teorización del ‘network capital’ resulta útil para poder concebir la movilidad y la inmovilidad como formas de poder, es decir, la capacidad de moverse o (estar quieto) pararse o hacer otro movimiento. Elliott and Urry describen el “network capital” como “a combination of capacities to be mobile, including appropriate documents, money and qualifications; access to networks at-a-distance; physical capacities for movement; location-free information and contact points; access to communication devices and secure meeting places; access to vehicles and infrastructures; and time and other resources for coordination” (Elliott & Urry, 2010, p.10). En la época de las movilidades permanentes, el *network capital* tiene su contrapunto dialéctico en la segregación social que impide el acceso a los desplazamientos, los viajes y los encuentros presenciales. A modo de ejemplo, Urry señala que el huracán *Katrina*, que afectó a la ciudad de Nueva Orleans en 2005, mostró una diferente distribución del *network capital*: los pertenecientes a las clases con más poder adquisitivo pudieron salvarse gracias al acceso a la información y la propiedad de vehículos y medios de transporte. Las clases más desfavorecidas, compuestas principalmente por afroamericanos, sufrieron de manera devastadora por las inundaciones y por su condición de inmovilidad forzada, una demostración de que las desigualdades espaciales se relacionan con el acceso a la movilidad.

Existe, por lo tanto, una distribución desigual de estas capacidades para el movimiento potencial en relación con las posibilidades físicas, sociales y políticas que nos rodean. De consecuencia, analizar el desarrollo de la Smart City poniendo el foco sobre los procesos generados por el conjunto de movilidades y el concepto general que estas incluyen, significa estudiar en cierta medida los procesos de reproducción, redistribución o exclusion de la riqueza y del poder. La forma en la que la vivencia de estos procesos de

‘tecnolonización’ interviene en la generación de unas identidades móviles hegemónicas y unas identidades móviles subalternas, estableciendo así la base para la reproducción del orden capitalista neoliberal desde la perspectiva no solo espacial, sino que también en la capacidad y tipología de acceso a los nuevos sistemas de información y comunicación.

A este respecto, Graham y Marvin (2002) señalan cómo un enfoque estrechamente tecnocrático del concepto de Smart City pueda llevar a subestimar los posibles efectos negativos del desarrollo de las nuevas infraestructuras y redes tecnológicas necesarias para que una ciudad sea considerada ‘inteligente’ en todos sus aspectos. Por ejemplo, la segregación de los ancianos y, en general, de los que tienen dificultades o son escasamente capacitados en el uso de *devices* tecnológicos, lo cual quiere decir que estos sujetos no sean mentalmente incapacitados y, por extensión, socialmente inútiles. La consecuencia es la pérdida de identidad individual y colectiva, así como la pérdida de rol y de experiencias subjetivas no transmisibles en “chat” informática.

Caragliu et al. (2011), en sus análisis de las características de las ciudades inteligentes que están comúnmente citadas por la literatura, observan un “strong focus on the aim of achieving the social inclusion of various urban residents in public services (...) which should prompt researchers and policy makers to give attention to the crucial issue of equitable urban growth” (p. 68).

La literatura conceptual, como hemos visto, llama a indagar hasta qué punto cualquier clase social se beneficie de la integración tecnológica de su tejido urbano, y señala que cuando las cuestiones sociales y relacionales no se tienen debidamente en cuenta en las estrategias de ciudades inteligentes, puede surgir una polarización social como resultado. Este último tema también está vinculado a la polarización económica, espacial y cultural. Una vez más se hace hincapié en la importancia de considerar cómo la producción de las desigualdades urbanas (brechas de renta, polarización social y espacial, exclusión del empleo, etc.) puedan ser replanteadas a través de la perspectiva del paradigma de las movilidades.

Otros estudios sin embargo apuntan hacia los procesos de transformación a microescala donde la falta de la presencia de una clara jerarquía decisional o “centralized thinking” Resnick (1994) de los sistemas descentralizados, por ejemplo, de la telefonía móvil proporciona patrones de comportamiento no intuitivos.

En efecto, operar en un entorno altamente descentralizado y sin ataduras a través del uso de las tecnologías digitales permite a las personas interactuar con la información y en su entorno en nuevas y diferentes maneras. La manifestación más visible de un nuevo tipo generalizado de comportamiento emergente en las geografías digitales libres es representada por la ‘micro-coordinación’ de las actividades cotidianas. En ese campo de investigación encontramos trabajos como el de Townsend y Moss Freudendal (2000), en el que se analizan los patrones de movilidad de adolescentes en países del mundo con altos niveles de propiedad de teléfonos móviles. En lugar de reunirse en lugares públicos como plazas o esquinas de calles, los jóvenes tienden a coordinar “in itinere” los movimientos y las reuniones a través de una comunicación instantánea a través del teléfono móvil. Este tipo de experimentos abre, portanto, el debate sobre los efectos a largo plazo del progreso del comportamiento grupal determinado por un proceso evolutivo mucho más complejo, determinado en gran medida por una multitud de interacciones individuales continuas. Estos procesos han asumido un ritmo vertiginoso. Los usuarios, prevalentemente juveniles, han adoptado comportamientos en constante modificación y evolución lo cual hace difícil una diagnosis del comportamiento mismo. Una representación correcta aparecería como una secuencia de instantáneas abierta a cualquiera solución.

En cierto modo, estamos llegando a elegir qué hacer, dónde, cuándo y con quién, sobre la base de esta nueva representación digital la cual, aunque al parecer implique más espacio para la espontaneidad y las interacciones descentralizadas, en realidad puede llevarnos hacia a lo que Lanier (2010) llama "totalitarismo cibernético" en el que los individuos son canalizados y formados para ser "usuarios" de un "mecanismo cibernético", con sus categorías incorporadas de interacción y algoritmos que refuerzan la cultura de masas creando burbujas y círculos relacionales siempre (aún) más cerrados a través de una segregación virtual involuntaria. La que Rabari y Storper (2014) llaman ‘digital skin’ de las nuevas ciudades parece de alguna forma ir en dirección contraria con respecto a la de las interacciones espontáneas e imprevistas descritas en el clásico trabajo de Jane Jacobs sobre Greenwich Village en la ciudad de Nueva York (Jacobs, 1961).

La movilidad como apunta Freudendal-Pedersen (2016) cobra un papel determinante en la definición de las identidades sociales e individuales a través de todas las prácticas y exigencias que comporta, hoy en día estas exigencias están más que nunca ligadas a lo

digital lo que lleva o a una integración exitosa con el sistema humano de relaciones o, por lo contrario, a una disolución completa de los lazos sociales.

Analizar la ciudad inteligente desde una perspectiva móvil significa observar y analizar de qué manera los procesos de inclusión y exclusión que pueden desencadenarse. ¿Qué partes de la ciudad y qué partes de la población se ven afectadas por estos procesos y cuáles están excluidas? ¿Cómo reacciona la ciudad en su conjunto ante la introducción de las nuevas tecnologías? Esta segunda línea de investigación está representada por los numerosos y fértiles estudios sobre la “justicia espacial” (sobre todo ver Soja, 2009) que han animado el debate internacional en los últimos años. A través de esta perspectiva, por ejemplo, se pueden observar y analizar los procesos de segmentación y fragmentación social provocados por la introducción de nuevas tecnologías que obstaculizan un desarrollo urbano verdaderamente sostenible.

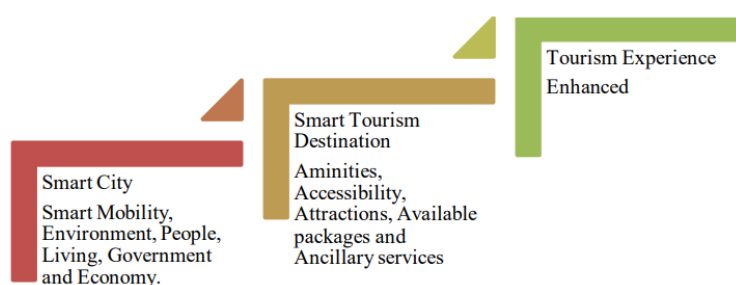
### 2.2.3 Smart Destination: movilidad digital y mutaciones sociales

La tecnología inherente al concepto de ciudad inteligente tiene el potencial de impulsar diferentes dimensiones de la ciudad. Muchas ciudades en los últimos 10 años han capitalizado su marca "inteligente" para posicionarse como atracciones turísticas internacionales, una estrategia que les ha ayudado a crecer sus economías exponencialmente (véase en España ejemplos). La innovación en el sector del turismo está muy relacionada con la utilización de tecnologías de la información y de la comunicación (TIC), lo que ha revolucionado la forma del funcionamiento del sector mediante cambios en los procesos, productos y formas de organización de empresas dedicadas a la prestación de servicios, así como en las nuevas demandas de los visitantes.

A la luz de los conceptos anteriormente ilustrados (apartado 2.2.2), las TIC también se conciben como movilidades: las tecnologías digitales de transporte (conocimiento, capital, información), conectan, habilitan y anclan otras movilidades (físicas), ordenan los espacios sociales (por ejemplo, a través de las brechas de edad, habilidades o posibilidades económicas) y viajan por sí mismas, como producto, proyecto o sistema político. Por esta razón, enmarcar nuestra comprensión de la Smart City en general, y de la Smart Destination en particular a través del enfoque de las movilidades se dirige hacia la problematización respecto al uso de las tecnologías de la información y comunicación, una vez más, en relación con el tema de la exclusión social.

En efecto, la Smart Destination basa su existencia en el supuesto que relaciona la información procedente de grandes entradas de datos junto con productos tecnológicos utilizados para responder a entornos y situaciones cambiantes, proporcionando un espacio digital mucho más sensible a las necesidades del usuario respecto al espacio físico tradicional. Aunque el concepto de ser "inteligente" se ha asociado esencialmente con las ciudades para optimizar el uso de la tecnología a fin de lograr una gestión eficaz de los recursos, la habitabilidad, la sostenibilidad y una mejor gobernanza (Allam & Dhunny, 2019), su asociación con el turismo se relaciona con todas estas dimensiones de una manera todavía más compleja (Gretzel et al., 2015). Según estos últimos autores "Smart tourism involves multiple components and layers of smart that are supported by ICTs" (p. 180). Estos autores se refieren, por un lado, a los Destinos Inteligentes como casos especiales de ciudades inteligentes que han aplicado los principios de la Smart City a las zonas urbanas o rurales considerando no solo sus residentes sino también a los turistas en el esfuerzo de implementar una mejoría en los sistemas de movilidad, la disponibilidad y asignación de recursos, la sostenibilidad y la calidad de vida en general o de visita en particular. Por otro lado, se refieren a lo que la Smart Destination aporta en términos de experiencia turística inteligente.

Figura 2.4. Mejora de la personalización de los servicios de la experiencia turística Fuente: Buhalis, D., y Amaranggana, A. (2015).



Buhalis (2000) definió los destinos turísticos inteligentes como una combinación de productos turísticos que se incorporan a partir de las ciudades inteligentes mientras López-Ávila y García (2013), considera un destino turístico inteligente como un espacio innovador sobre la base del territorio y una infraestructura tecnológica de vanguardia provista de un sistema de información para analizar y comprender eventos en tiempo real

que facilite la interacción entre el visitante y sus alrededores, y que mejore la experiencia turística. Huang (2012) mencionó que el verdadero significado de los destinos turísticos inteligentes es atender y centrarse sobre las necesidades personales del turista combinando las TIC con la cultura informal, topològica y de la actualidad. Todo lo cual, en última instancia, mejora la calidad del servicio en el destino y la gestión del turismo en el destino mismo. Buhalis (2015) presentó un modelo que muestra cómo un turismo inteligente puede contribuir a la experiencia turística (Figura 2.4).

A pesar de que la mayoría de las investigaciones que relacionan el turismo inteligente con el uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) (Buhalis & Amaranggana, 2013; Lamsfus et al., 2015) y las Internet de las cosas (IoT) (Guo et al., 2014), es necesario distinguir entre la ideología conceptual del turismo inteligente y el marco real de los destinos turísticos inteligentes. Estos últimos son, en efecto, ciudades que han invertido en mejoras de infraestructura con el objetivo de atender al turista conocedor de la tecnología informática. El aspecto clave de los destinos inteligentes es la integración de las TIC en la infraestructura física.

La movilidad humana y los sistemas de transporte han sido un campo de aplicación clave del concepto de ciudad inteligente, ya que el control de las externalidades producidas por el movimiento (principalmente motorizado) en el espacio urbano, su eficacia y flexibilidad para responder a las diferentes necesidades de los usuarios, son preocupaciones importantes para las ciudades competitivas y sostenibles, y pueden convertirse en obstáculos para el desarrollo futuro de una economía urbana (Benevolo et al., 2016).

Analizar los aspectos más relevantes de la Smart Destination desde la perspectiva de las movilidades significa aplicar los conceptos básicos del ‘new mobility paradigm’ al conjunto de vertientes que se suman en la construcción de la dimensión urbana. Se reconoce, una vez más, que la movilidad no sólo se identifica con la dimensión espacial del movimiento, sino que también incluye las redes y las tecnologías que la apoyan y las capacidades necesarias para moverse (Canzler et al., 2008). Por lo tanto, las que se definen como *smart urban technologies* y *intelligent mobility services* se combinan indisolublemente impulsándose mutuamente y hallándose en un vínculo de causa efecto constante.



Véase, por ejemplo, los componentes de las Smart Tourism Destination propuestas por Buhalis (Figura 2.5) y su relación con los componentes de las Smart City propuesta por Cohen (2012). Casi la totalidad de las funciones suportadas por los componentes del destino inteligente están relacionados de forma directa o indirecta con la movilidad. En efecto, a pesar de lo que supone la accesibilidad, ligada intrínsecamente a la movilidad, resulta clave entender que detrás de las que vienen calificadas como ‘attractions’, ‘amenities’ ‘packages’, ‘activities’ e incluso los ‘ancillary services’ suponen formas de movilidad física y digital y, por supuesto, formas de accesibilidad para poder disfrutar de ellas.

Figura 2.5. Componentes de las Smart Tourism Destination Buhalis y Choen.

<b>Tourism Applications</b>	<b>Utility function</b>	<b>Destination components (Buhalis 2000)</b>	<b>Smart tourism destinations (Cohen 2012)</b>
Virtual reality (VR) and Augmented reality (AR) helps to experience digital environment of tourism sites.	Interpretation	Attractions	Smart people, smart mobility
Vehicle tracking and monitoring system for getting real-time information and location of vehicles.	Planning	Accessibility	Smart living, smart mobility
Energy efficient green hotels for reducing consumption of electricity and pollution.	Sustainability	Amenities	Smart environment
Applications for showing available tour packages, translation of languages and providing guidance to the tourists on the visit.	Guiding	Available packages	Smart people, smart mobility
Access to information about nearby attractions to visit, visiting hours through mobile devices.	Marketing	Activities	Smart mobility
Generating direct and quick feedback from tourists through ICTs regarding service quality and required demands.	Generating Feedback	Ancillary Services	Smart living

Lo que está en juego es la capacidad de ser ‘móvil’, o sea, lo que Kaufmann resume con el término de ‘motilidad’, es decir “the access to different forms and degrees of mobility, competence to recognize and make use of access, and appropriation of a particular choice” (Kaufmann et al., 2004, p. 750).

La mayoría de los dominios SD están orientados a aumentar la motilidad de los visitantes; que pueden acceder a la información e interactuar con los servicios de las plataformas digitales, por ejemplo, reagruparlos según sus necesidades, situarse en espacios "desconocidos" como consumidores lo mismo que cualquier otro ciudadano "permanente", y a su vez, difundir esta información en canales 3.0, influyendo en las elecciones de otros usuarios de la ciudad. En resumen, la presencia y la movilidad de los

turistas en las ciudades, un tiempo limitadas por la falta de información generalizada o por una información de interés exclusivo, no se distingue hoy en día sustancialmente de la de los ciudadanos; sin embargo, su poder de negociación sobre los espacios y los recursos de la ciudad puede ser muy superior.

El conjunto de herramientas analíticas de las movilidades puede utilizarse para profundizar en el papel del turismo mejorado por las TIC o "inteligente" en la ecología social de las ciudades contemporáneas, abordando en particular la naturaleza relacional del turismo con respecto a la situación de todos los demás agentes económicos que operan en el destino turístico. Esta visión cosmopolita de las ciudades y de los destinos turísticos bajo el dominio de las tecnologías implementan las movilidades hacia ellas y en ellas desde perspectivas, conocimiento y políticas urbanas globales.

Con todo lo cual se pone el foco sobre las mutaciones sociales que actúan a escala local. Un tema crítico clave que debe ser analizado en detalle es el impacto del turismo inteligente en los procesos de gentrificación. El objetivo es el modo para hacer que los destinos turísticos se conviertan en espacios inteligentes, desde la perspectiva de la sostenibilidad, coexistencia e innovación, garantizando de esa manera la satisfacción de los visitantes y mejorando la calidad de vida de los residentes.

Sin embargo, los estudios que relacionan la activación turística de los espacios cotidianos, como los hogares y otros tipos de espacios típicamente residenciales, representan un cambio clave en el alcance de efectos como el cambio demográfico de ciertas partes de las ciudades o de la expulsión residencial desde determinados barrios (Cócola Gant, 2016; Füllery Michel, 2014; Novy, 2018).

Como destaca Valls (2004), para que un destino pueda considerarse competitivo es necesario evaluar que los beneficios (superiores) generados sean por encima de la media de los resultados obtenidos por los competidores en los ámbitos económico, social y ambiental con lo cual resulta sustancial medir la capacidad de interacción de las 'tourism mobilities' con las 'residencial mobilities' en este nuevo entorno digital en el que viven inmersos sus ciudadanos, y todos los usuarios del espacio ciudad incluidos los turistas. De nuevo la movilidad o la inmovilidad *per se* no es lo que está produciendo aquí la identidad subalterna, sino que es la calidad exhibida. Fundamentalmente se trata del grado de autonomía de que disponen los sujetos involucrados para expresar las propias posibilidades de acción.

En efecto tecnologías móviles se despliegan en diversos entornos sociales generando así categorías según las posibilidades de acceso a estas últimas volviéndose elemento “of the production of urban inequalities (rent gaps, social and spatial polarization, exclusion from employment, etc.)” (Manderscheid, 2009, p. 36), como acabamos de ver en el apartado “Hipermovilidad global y nuevas geografías digitales”.

Por lo general, los turistas no participan en la gestión de los servicios locales y, además, tienen necesidades y requisitos específicos en términos de productos y servicios derivados de su condición de viajeros, lo que implica un esfuerzo por parte de las municipalidades. Kitchin (2015) se pregunta entonces si la agenda inteligente de los destinos, que en algunos casos precisan de importantes recursos públicos, venga impulsada exclusivamente por intereses corporativos en lugar de ser el resultado de un proceso de toma de decisiones exhaustivo en el que participan todas las partes interesadas. Estos intereses corporativos podrían llevar a la exclusión de colectivos vulnerables específicos que tienen poca capacidad para negociar actividades, servicios y acceso a los recursos de la ciudad. La bibliografía sobre movilidades describe estos colectivos como grupos de población relativamente “inmóviles”: dependientes de determinados conjuntos de recursos y redes sociales, incapaces de ajustar sus propios modelos de vida y consumo a los nuevos paisajes matizados por una progresiva adaptación del espacio urbano a los consumidores transitorios y móviles, una parte de la población atascada en una vida laboral que está en contradicción con los ritmos de consumo predominantes en la ciudad en determinadas zonas, dicho de otra manera, sujetos que son fisiológicamente incapaces de hacer frente al progresivo desplazamiento de los servicios de interés general para la población residente hacia la informatización incluyendo en el cuadro las necesidades del mercado de trabajo.

Los procesos excluyentes pueden referirse a la segregación socioespacial, en virtud de la cual esos colectivos se ven desplazados desde zonas de alta presión turística hacia zonas posiblemente marginales perdiendo así contacto con su sistema de apoyo social y viéndose afectados, por ejemplo, por el aumento de los costos y de los tiempos de los desplazamientos hacia los lugares de trabajo. Cada lugar será diferente a este respecto, enmarcado por condiciones geográficas, socioeconómicas, culturales y políticas específicas, como el poder de negociación de la comunidad local y de los subgrupos que la componen. Está en juego la morfología física y social de las ciudades, que definirá y delimitará las fuerzas de poder en cuestión, así como la calidad y el grado de penetración

de las tecnologías habilitadoras, que también reflejarán el grado de liderazgo público en los regímenes de gobernanza. Por lo tanto, las respuestas políticas deberán ser muy diferentes: ninguna política de "talla única" será universalmente válida. Sin embargo, es posible prever un enfoque analítico coherente que dé lugar a soluciones diversificadas caso por caso.

En conclusión, no se trata aquí de rechazar el desarrollo de soluciones tecnológicas especializadas para determinadas categorías de sujetos, sino de fomentar la integración de estas soluciones en un sistema complejo, abierto a la participación pública y capaz de combinar aspectos tecnológicos, sociales y organizativos. Se trata de evitar de incrementar, a través de las nuevas tecnologías, las tendencias existentes de compartimentación de la ciudad. Se trata de intervenir donde la creación de espacios de marginación y estigmatización de los sujetos poco tecnologizados se hace tangible.

## 2.3 Conclusiones

La investigación en ámbito turístico ha acompañado y corroborado el estudio de las movilidades desde sus inicios, como lo demuestra la publicación *Tourism Mobilities*, el volumen editado por Mimi Sheller y John Urry (2004) que ya ha sido mencionado a lo largo de este capítulo. En el enfoque propuesto por los dos curadores, la movilidad turística implementa prácticas específicas que intervienen en los lugares, transformándolos radicalmente o configurándolos en nuevas formas. Los flujos turísticos tienen un impacto local y contingente, que se entrelaza con las complejas historias que pueblan los lugares y movilizan sus estructuras.

A raíz de las mutaciones en lo que respecta a las aproximaciones epistemológicas descritas hasta aquí, se llega a replantear el concepto de prácticas turísticas como realidades espaciales circunscritas sino como un conjunto heterogéneo de movilidades las cuales, a través de sus complejas combinaciones, se incorporan en la esfera de lo cotidiano convirtiéndose en un elemento estructurante de la vida social, de su aspecto racional y a la vez emocional, de lo distinto pero al mismo tiempo de lo rutinario. La movilidad es una componente esencial de la organización de los espacios para las sociedades y es, como se ha podido ver a lo largo de este capítulo, objeto de numerosas definiciones que conducen a diferentes registros de observación y de conceptualización, fundamentales para poder entender la evolución de los procesos del turismo como movilidad entre movilidades.

Sin embargo, en la base de los principios teóricos que incluyen la búsqueda de una ontología de las entidades en movimiento, se encuentra en un gran conjunto de trabajos previos sobre la aproximación al espacio, las cuales representan, en cierta medida, la génesis de la concepción del nuevo paradigma de las movilidades. Como se ha visto, a través del recorrido epistemológico emprendido hasta aquí, con la aparición de las doctrinas postmodernas, las construcciones territoriales ya no se piensan en términos de extensiones y de límites, fundadas solo sobre lazos de proximidad, tejidas dentro de un espacio continuo, sino concebidas en términos de relaciones que se dibujan en la conectividad entre espacios lejanos, lugares y flujos.

El concepto dinámico del espacio como sistema cuya evolución en el tiempo está determinada en gran medida por sus intercambios con el medio en el que está inmerso desde el punto de vista físico y potencial, a los que se añade, el digital.

Hablar de las relaciones espaciales y de movilidad hoy en día, presupone un nuevo reto frente la tecnología ya que resulta indudable la vinculación de las nuevas tecnologías con los desplazamientos y con la condición de hiperconectividad facilitada por las TIC, todo lo cual tiene impacto en las formas y en los estilos de vida y en la misma configuración y significado de los espacios. Porque los espacios que no pueden prescindir de las infraestructuras tecnológicas y donde el digital se presenta como ulterior agente movilizador.

Mirar hacia la inminente presencia generalizada de las tecnologías en la nuestra cotidianidad y en nuestras prácticas de ocio sin embargo debe hacer reflexionar sobre su poder para establecer nuevas dinámicas espaciales o en su capacidad de reforzar las conexiones ya existentes. Por eso la mirada de esta investigación ha intentado poner el foco sobre el componente físico de la movilidad y sobre aquellas sovraestructuras tecnológicas solapadas en las geografías urbanas capaces de generar nuevos procesos y formas de organización social.

El impulso cognitivo de esta tesis, y probablemente su principal interés científico es en primer lugar lo de proponer una un esquema de la aparición, de la adaptación y de la implementación de distintas aproximaciones teóricas entorno a los procesos que está viviendo hoy en día el turismo urbano y, en segundo lugar, proponer una serie de acercamientos técnicos y metodológicos para activación de las fases empíricas que serán expuestas en los capítulos 5, 6 y 7.

La delineación teórico-evolutiva que acabamos de elaborar ha puesto de relieve algunos aspectos de como el conocimiento y la representación de las realidades, en específico las que están ligadas a la conceptualización en ámbito espacial, hayan evolucionado a través de subsecuentes esquemas y modelos, lo que condujo a:

- Entender la relación dinámica y reciproca que se establece entre territorios, flujos y prácticas cotidianas a través de las cuales las poblaciones que habitan el lugar construyen socialmente el espacio urbano;
- Entender de qué manera el pensamiento crítico que gira alrededor de los *turns* epistemológicos contemporáneos tienen la capacidad de reposicionar el fenómeno de las movilidades turísticas dentro del más amplios espectros de las movilidades urbanas

- Entender mejor de qué forma las pautas de movilidad de las comunidades de viajeros, turistas o, de los que pertenecen al fenómeno de lo que se define como *lifestyle migration* (Benson & O'Reilly, 2009) están involucrados en los procesos de cambio sociales de nuestras ciudades.
- Entender cómo se vincula la articulación de las movilidades sea físicas que digitales con los procesos de reproducción de las desigualdades socio-espaciales

Ahora bien, si este marco teórico ha sido útil para trazar una línea conceptual que une la disciplina del turismo con las demás disciplina tangentes que interesan los procesos sociales de cambio la fase empírica y metodológica nos ayudará a examinar como estudiar exactamente la formas en la que las movilidades construyen el lugar.

Por lo tanto, en los próximos capítulos nos ocuparemos en primer lugar de desglosar las metodologías que la literatura ligada a los 'Mobility studies' proponen como medios para alcanzar los propósitos de investigación en el ámbito de las movilidades y, en segundo lugar, procederemos a introducir los tres casos empíricos que hacen parte de lo que ha sido la investigación propiamente dicha en términos de experimentaciones urbanas y trabajo de campo. Por lo tanto, las preguntas de investigación a las cuales nos acercamos con el próximo capítulo dedicado a las opciones técnico-metodológicas a la luz de estos cambios ontológicos en la disciplina responden a:

Objetivo específico 1

Analizar la reconfiguración de las prácticas de movilidad urbanas producidas por los procesos de negociación entre comunidades que interactúan en el espacio público con un enfoque específico en las prácticas turísticas y su carácter excluyente.

De acuerdo con la primera pregunta de investigación general:

¿De qué manera las movilidades turísticas actuantes en espacios caracterizados físicamente y semánticamente, se repercuten en la construcción social del lugar?

En el específico ¿De qué manera la forma en la que se desenvuelven las movilidades turísticas modifican las practicas cotidianas de las demás urbanas poblaciones ciudadanas?

## Objetivo específico 2

Analizar las transformaciones urbanas directa e indirectamente asociadas al desarrollo turístico y a las estrategias de regeneración urbana para determinar la forma en la cual los nuevos sistemas de movilidad vinculados a estas transformaciones activan procesos de cambio sociocultural en el entorno urbano.

De acuerdo con la primera pregunta de investigación general:

¿De qué manera las prácticas de uso del espacio urbano asociadas a nuevos patrones de movilidad impulsados por procesos de regeneración, se reflejan y a la vez transforman las estructuras sociales propias del lugar?

Se examina ¿Por qué surgen determinados desplazamientos? ¿qué sucede en su transcurso?, ¿cuáles son los efectos de estos desplazamientos en términos culturales y sociales?, ¿qué tipo de socialidad surge a partir de las prácticas de movilidad?

## Objetivo específico 3

Analizar los aspectos determinantes que vinculan la implementación de sistemas tecnológicos enmarcados en las ‘ciudades inteligentes’ (Smart City) con la realidad de las transformaciones socio-económicas a nivel urbano.

De acuerdo con la primera pregunta de investigación general:

¿De qué forma las tecnologías de la información y la comunicación enmarcadas en los sistemas que definen las ‘ciudades inteligentes’ actúan en relación a la negociación entre movilidades, y acaban impulsando ulteriormente la transformación social del lugar?

¿Como vinculamos la movilidad digital a las prácticas sociales y como la anclamos al mundo material?, ¿Cómo se relaciona esto con la especificación y el análisis de la desigualdad socio-espacial?, ¿Qué partes de la ciudad y qué partes de la población se ven afectadas por estos procesos y cuáles están excluidas?, ¿Cómo reacciona la ciudad en su conjunto ante la introducción de las nuevas tecnologías?



### **3. Capítulo - Los desafíos metodológicos de las ciencias sociales ‘on the move’**

En este capítulo se abordará el tema de las prácticas de estudios sobre la movilidad y de la investigación del comportamiento espaciotemporal de las personas durante sus prácticas de ocio. Más allá de las reflexiones teóricas, ya investigadas en el segundo capítulo, se explorará el conjunto de técnicas que permiten recoger información sobre los desplazamientos o los recorridos desde una perspectiva metodológica.

El estudio de la movilidad cotidiana ha supuesto un replanteamiento de los instrumentos metodológicos necesarios para estudiar este fenómeno. La contextualización localizada de los sujetos sometidos al análisis ha sido substituida por el análisis de sus movi­lidades, de su direccionalidad y del significado que estas poseen en su vida cotidiana. Las modalidades de conocimiento se han transformado profundamente a través de los mismos procesos que pretendemos estudiar, por estas razones las mismas metodologías deben responder a los cambios contemporáneos.

Autores como Büscher y Urry (2009), o Fincham, McGuinness y Murray (2010), reflexionan exhaustivamente sobre los sistemas metodológicos que se han ido construyendo e integrando a la perspectiva móvil de las ciencias sociales, enumerando técnicas concretas y ejemplos prácticos que iremos desglosando a lo largo de este capítulo. Para ofrecer una definición clara y precisa de lo que entendemos por metodología móvil se ha subdividido el capítulo en cuatro apartados. El primer apartado “La fórmula renovada de los métodos tradicionales” incluye todas aquellas técnicas que hacen parte de la tradición etnográfica de los estudios antropológicos y sociológicos que Antony Giddens define como estudio directo de personas o grupos durante un cierto período, utilizando la observación participante o las entrevistas para conocer su comportamiento social. Métodos que aquí veremos a través de su nueva adaptación hacia los estudios de las movi­lidades.

En el segundo apartado se abordarán las técnicas de investigación vinculadas con la tecnología y el uso de los dispositivos tecnológicos. Finalmente se harán algunos ejemplos prácticos de técnicas especialmente utilizadas en el marco de los estudios turísticos en el tercer apartado. Finalmente se detallarán las técnicas que se emplearon en las tres fases empíricas.

### 3.1 La fórmula renovada de los métodos tradicionales

Tras la consolidación del “Mobilities turn” como ámbito de investigación reconocido e institucionalizado en las ciencias sociales, numerosos estudios, especialmente los relativos a las prácticas de la vida cotidiana, se han comprometido en el intento de "movilizar" el propio proceso de investigación (Hein et al., 2008).

Como ya se ha mencionado a lo largo del capítulo teórico, el pensamiento del nuevo paradigma de la movilidad supone que para poder capturar las prácticas de movilidad de la vida contemporánea de la ciudad posmoderna se necesita una substitución conceptual de la lógica sedentaria por una lógica nómada: una lógica fundada en los recorridos, en los procesos, en el camino o viaje, en cómo se (re)produce la cotidianidad y, por consiguiente, cómo evolucionan los aspectos sociales dentro de la ciudad desde una perspectiva de la transformación permanente; una lógica que tenga en consideración el movimiento constante y que sea la alternativa a la estabilidad y a la cristalización de lo social.

La investigación social y geográfica no debe permanecer ajena a esta lógica, sino ser receptiva a los fenómenos que estudia y a sus procesos de naturaleza cambiante y efímera, incorporando el movimiento como característica principal de sus herramientas metodológicas y adaptándose a estas nuevas formas de relación.

Es necesario el uso de metodologías y técnicas de investigación que permitan superar las dificultades que presenta la movilidad. Como Urry (2007) apunta, para las ciencias sociales, acostumbradas a trabajar con ‘sociedades’ y otras formas de arraigo permanente o semipermanente, es complejo pasar a pensar a procesos y metodologías que tienen que ver con el movimiento y el flujo constante de información. Esta necesidad también queda planteada en Fincham et al. (2010): "It is not appropriate to use methods that, by their nature, struggle to accommodate the contextual challenge posed by a world composed of mobile practices " (p. 7), sino que deben usarse métodos y técnicas que compartan la misma lógica, la misma forma de ver y entender la sociedad contemporánea que la produce (Büscher & Urry, 2009, 2010; Urry, 2007; Delgado, 2002; Fincham et al., 2010). En definitiva, en el contexto actual hay que optar por el uso de técnicas móviles que permitan experimentar la ciudad y formar parte de lo que ocurre en ella. De esta manera,

el investigador no ‘verá’ pasar las escenas, sino que se convertirá en un integrante más de ellas y las vivirá como tales.

La propuesta de Sheller y Urry (2006), va en la dirección de una etnografía experimental, una ‘etnografía móvil’, donde el investigador y los objetos de estudio (prácticas comunicativas, o modelos de movilidad) están ellos mismos en movimiento. La observación participativa de los espacios de transición, de los contextos de movilidad y medios de transporte, va acompañada por el uso de entrevistas cualitativas en forma de historias y narraciones de vida (Bertaux, 1999 citado en Mascheroni, 2007), y del análisis de lo que podemos llamar sociología visual como (diarios y objetos ‘móviles’ como fotografías, videos, souvenirs, cartas, postales), producidos espontáneamente o solicitados por el investigador. La metodología ‘móvil’ en definitiva sigue estando en una fase de experimentación, pero que ya ha dado resultados interesantes y que avanza hacia la plena legitimidad en la sociología anglosajona.

### 3.1.1 Técnicas móviles en la etnografía urbana

Consecuentemente las transformaciones en la organización social y territorial, las aproximaciones etnográficas a estas nuevas realidades han experimentado notables modificaciones en las últimas décadas, desde las propuestas sobre la etnografía multisituada (Marcus, 1995), hasta las críticas al nacionalismo metodológico asociadas a la necesidad de adoptar una mirada transnacional (Levitt & Glick Schiller 2004), las propuestas sobre las formas desiguales de acceso a la movilidad (Jirón y Iturra, 2015; Jirón, 2007) o la existencia de regímenes de movilidad (Salazar 2010; Glick Schiller & Salazar, 2013), que comporta el reconocimiento de que los procesos de globalización despliegan, al mismo tiempo, estrategias de eliminación de fronteras y de imposición de otras nuevas.

### 3.1.2 Sedentary methods in motion – La etnografía multisituada

Se trata de entender la orientación que van a adoptar los nuevos enfoques metodológicos, que transitan desde las etnografías localizadas hasta los análisis multisituados. Se produce, aquí un relevante cambio de escala en la definición de las unidades de análisis. Sin abandonar del todo la escala local, la etnografía busca espacios para operar en los niveles meso y macro.

El propio Marcus (1995) resume la herencia intelectual que conduce a su exitosa formulación sobre la “etnografía multisituada”, que consiste, antes que nada, en mapear un territorio no pretendiendo una representación holística de su totalidad, sino la identificación de las fronteras de un fenómeno, para poder establecer conexiones e identificar procesos entre las diferentes localizaciones que entran dentro del campo de análisis (Marcus, 1995).

La etnografía contemporánea cuestiona, por tanto, la distancia y la incomunicabilidad entre realidades diferentes y trata de presentar lo que es más importante para esta disciplina: la dimensión del movimiento, las conexiones, las asociaciones, los agentes e incluso las disoluciones y fragmentaciones lo que mejor representa el *modus vivendi* actual y, por lo tanto, que debe captar la atención del investigador. Siguiendo la línea de Marcus, la esencia de la etnografía multisituada es investigar los movimientos de las personas, las cosas, las ideas, la información y los cambios que provocan en las relaciones humanas, en las historias de vida y en la memoria. Es en el espacio del cambio y del movimiento donde se desarrolla el papel del etnógrafo, cuya investigación se realiza en un "campo espacialmente discontinuo" (*ibid.*).

El espacio, como hemos repetido muchas veces a lo largo de este trabajo, es socialmente producido y las constantes negociaciones que intervienen en el requieren una "mirada antropológica" siempre abierta. Esta percepción va de la mano con la idea de que las sociedades contemporáneas se insertan inevitablemente en dinámicas más amplias de ‘alcance global’, dentro de las cuales las personas, la información, los bienes y las ideas se encuentran en un constante estado de desplazamiento (Falzon, 2009).

Los factores que llevaron al nacimiento de esta etnografía, que se encontró investigando nuevos objetos de estudio dentro de áreas interdisciplinarias son entre otros la necesidad de un cambio de escala que pudiera mejor enmarcar los fenómenos de naturaleza global. La escala en que se habían desarrollado la mayor parte de los estudios tradicionales de la etnografía urbana (Whyte, 1993; Mayer, 1961) era la escala de barrio o de enclave étnico como unidad de análisis. Richard Fox (1977), evaluando las aportaciones de la subdisciplina, a lo largo de los años 1960 y 1970 consideraba que los etnógrafos de la ciudad se habían concentrado en dos objetos: los “procesos de urbanización” (Bascom, 1955; Epstein et al., 1967;) y los “estudios sobre pobreza urbana” (Lewis, 1961; Marks, 1991), dejando de lado un enfoque más general y holístico, como el ‘urbanismo’

entendido a la manera de Park (1952), como conjunto de formas de vida urbana. La etnografía multisituada en cambio estimula el intercambio entre disciplinas, la contaminación teórica y la colaboración entre estudiosos. Estas "hibridaciones disciplinarias" no están exentas de dificultades y resistencias, pero a menudo producen resultados interesantes y estimulan con optimismo la participación en el campo de la investigación etnográfica. En conclusión, el antropólogo Marcus, siempre persiguiendo el objetivo de consagrar la aplicación de la *Multi sited ethnography*, intenta presentar los nuevos ambitos de investigación en los que puede estar involucrada. Entre ellos, se destacan algunos en particular: los estudios de los medios de comunicación, la globalización, la ciencia y la tecnología, los fenómenos migratorios e indudablemente el turismo explicitando así el potencial y las ambiciones cognitivas de la etnografía contemporánea, que va más allá de la idea de "estabilidad" y se abre con valentía a un nuevo mundo de conocimiento (Marcus, 1995).

Ahora bien, a partir de la aparición de este nuevo enfoque metodológico un gran número de investigadores de la movilidad han ido adoptando esta técnica para llevar a cabo sus estudios. Citamos entre otros el trabajo de Andre Nóvoa (2012) que examina cómo un grupo de músicos producen y reproducen sus identidades mientras están en movimiento a través de la etnografía multisituada.

Figura 3.1. Sesión de etnografía multisituada en el área de la Superilla del Poblenou



### 3.1.3 Mobile methods - Etnografía móvil

En el libro *Mobilities*, Urry (2007) examina las prácticas de investigación que mejor se han ido adaptando a la perspectiva teórica del Mobility turn, enmarcando algunas de estas prácticas dentro de la que se define como etnografía móvil. El término de etnografía móvil, tratado por primera vez como etnografía "en movimiento" (Newman, 1998), solo más tarde adapta el término para la etnografía llevada a cabo a través de dispositivos móviles (Axup & Viller, 2005) de lo que hablaremos más adelante.

Dos libros publicados sobre métodos móviles centran la atención en estas técnicas de estudio. En el primer caso se trata de una co-autoría entre Büscher, Witchger y el propio Urry: *Mobile methods*. El libro busca desafiar las nuevas oportunidades de investigación de los fenómenos móviles. Profundamente ligado al nuevo paradigma de las movilidades, el libro reúne una colección de innovaciones técnicas de vanguardia que transforman los antiguos medios etnográficos y sociológicos. Como proponen los autores, "in this book we address some problems and opportunities of doing research which respond to these challenges by trying to move with, and to be moved by, the fleeting, distributed, multiple, non-causal, sensory, emotional and kinaesthetic" (Büscher et al 2011, p.1). Se presta, como se ve, especial atención a la movilidad de las personas, dando lugar a nuevas formas de trabajo etnográfico, es decir, que siempre se trata de la observación tradicional de los participantes, pero, esta vez, "mientras" se desplazan.

Las innovaciones en etnografía, en términos generales, han desarrollado prácticas de seguimiento como el *walking with*, la *flânerie* (Ingold & Vergunst, 2008; Jensen, 2009; Bairner, 2006), o la *tandem ethnography* (Molland, 2013). Urry se refiere en específico a las prácticas de *walking with*, or *travelling with people* como forma de "inmersión co-presente" (Urry 2007, p.41). en la que el investigador se mueve dentro de los diferentes modos de movimiento y emplea una gama de técnicas de observación y registro. Este tipo de técnica también puede implicar la participación del investigador mientras se entrevista, en la que el etnógrafo primero participa en los patrones de movimiento, y luego entrevista a las personas, individualmente o en grupos, sobre cómo sus diversas movilidades constituyen sus patrones de la vida cotidiana.

La literatura sobre las metodologías relacionadas con el estudio de la movilidad "suggests that a major advantage of walking interviews is their capacity to access people's attitudes and knowledge about the surrounding environment (Evans & Jones, 2011) .En efecto,

reconocer que caminar es algo diferente a quedarse quieto, implica admitir que una entrevista en movimiento puede proporcionar datos diferentes de la misma desarrollada en espacios interiores o en un punto fijo; por esta razón, las metodologías móviles se caracterizan por el hecho de que el investigador generalmente sigue al sujeto en movimiento para observar cómo se mueve y para estimularlo a expresarse sobre lo que le rodea. Según Ingold y Vergunst (2008) “walking with interviewees encourages a sense of connection with the environment, which allows researcher stounder stand how, for example, places are created by the routes people take” (Ingold & Vergunst, 2008, p. 5), Caminar, de hecho, se ha considerado desde hace mucho tiempo como una forma más íntima de relacionarse con el paisaje que puede ofrecer una visión única tanto del lugar como de uno mismo. También, encontramos los trabajos de Evans y Jones (2012) que en el específico han desarrollado una técnica de *spatial transcript*, una técnica innovadora en la que las palabras habladas de los participantes se georreferencian automáticamente a través del seguimiento por GPS mediante un dispositivo móvil. Esto permite registrar dinámicamente la ubicación de los comentarios de un entrevistado y, por lo tanto, produce una gama de datos mucho más rica y con referencias espaciales que no sólo acelera el proceso de toma de notas, sino que también puede sacar a la luz nuevas perspectivas analíticas.

A este propósito cabe mencionar que en los estudios sobre las movilidades en muchos casos se emplean técnicas mixtas o híbridas las cuales permiten estudiar las múltiples realidades de determinados fenómenos sociales y territoriales de una forma más holística. Uno de este enfoque comúnmente utilizado es la combinación entre el interviewing y la participant observation, técnica también conocida como ‘go-along’, donde el investigador camina con los entrevistados mientras realizan sus rutinas diarias, haciéndoles preguntas a lo largo del camino (Carpiano, 2009).

Según Carpiano (2009), que utilizó esta metodología en el ámbito de investigación sobre salud pública para el estudio de los problemas de salud en contextos de vecindario o de áreas locales, la ‘go-along technique’ sería la única herramienta capaz de dar respuestas con respecto a la necesidad de examinar cómo las dimensiones físicas, sociales y mentales del lugar y del espacio interactúan con los individuos a lo largo del tiempo.

Kusenbach (2003) a este proposito hace una extensa descripción de las ventajas de esta metodología etnográfica. En primer lugar, la técnica ‘go-along permite revelar la



compleja estratificación y la disposición de filtrar de la percepción; lo que puede ayudar a los etnógrafos a reconstruir cómo el conjunto de los aspectos decisionales personales guían las experiencias de sus informantes en el entorno social y físico en la vida diaria. En segundo lugar, estas experiencias de investigación ofrecen una visión de la textura de las prácticas espaciales, revelando los diversos grados y tipos de compromiso de los sujetos en y con el medio ambiente. En tercer lugar, los go-alongs proporcionan un acceso único a biografías personales.

La suma de estas ventajas es la de destacar los numerosos vínculos entre los lugares y las historias de vida, descubriendo así algunas de las formas en que los individuos dan profundidad y significado a sus rutinas mundanas.

En cuarto lugar, los go-alongs pueden iluminar la arquitectura social de escenarios naturales como los vecindarios. Hacen visible la compleja red de conexiones entre las personas, es decir, sus diversas relaciones, agrupaciones y jerarquías; y revelan cómo los informantes se sitúan en el paisaje social local. En quinto lugar, los go-alongs facilitan exploraciones de los reinos sociales, es decir, las distintas esferas de la realidad que son componentes de la interacción (Lofland, 1998).

Tabla 3.1. Ventajas de la técnica goalong. Fuente: Kusenbach (2003)

Go along technique	Advantages
1	Unveil the complex layering and filtering of perception: they can help ethnographers reconstruct how personal sets of relevances guide their informants' experiences of the social and physical environment in everyday life;
2	Offer insights into the texture of spatial practices by revealing the subjects' various degrees and types of engagement in and with the environment;
3	Provide unique access to personal biographies. They highlight the many links between places and life histories, thus uncovering some of the ways in which individuals lend depth and meaning to their mundane routines;
4	Can illuminate the social architecture of natural settings such as neighborhoods. They make visible the complex web of connections between people, that is, their various relationships, groupings and hierarchies; and they reveal how informants situate themselves in the local social landscape;
5	Facilitate explorations of social realms, that is, the distinct spheres of reality that are shaped by varying patterns of interaction (Lofland, 1998).

Barbara Czarniawska en el 2007 publica *Shadowing and other techniques for doing field work in modern societies* en el que la autora propone otra metodología de investigación que se designa como ‘shadowing’ que literalmente se traduce como sombreado. Esta técnica de campo consiste en hacer un seguimiento sistemático a lo largo de jornadas completas de las actividades desarrolladas por una persona, incluyendo sus desplazamientos. La jornada empieza en el domicilio del colaborador, se extiende a lo largo de todo el día, tanto en el trabajo como en el resto de asuntos que la persona debe gestionar y resolver y acaba de noche, cuando el individuo se retira a su casa a descansar (Pujadas, 2018).. Esta larga convivencia tiene como finalidad ver cómo la persona se desenvuelve en las diferentes esferas de actividad, pero también cómo cada sujeto, a la vez que desarrolla corporalmente ciertas actividades *in situ*, no deja de estar conectado con otras personas de manera virtual por medio de los dispositivos móviles o de Internet, en los medios familiares y laborales. Durante la jornada, la relación entre observado y observador reviste modalidades diferentes, tanto de intensa interacción como de relación autónoma y distanciada, en que el investigador simplemente observa y escribe sus notas de campo o toma fotografías. Por lo tanto, podemos sostener que el *go-along* sea similar a la técnica del *shadowing*, aunque ponga quizás un mayor énfasis en los movimientos entre diferentes lugares. Otra técnica, de la misma rama, es la que Morris (2004) denomina *walking with*. Esta técnica consiste en trasladarse mediante el acto de caminar en compañía de una persona que informa sobre un proceso social. Esta técnica facilita acceder: a la percepción (valores, experiencias y sensaciones ambientales), a las prácticas espaciales, a los vínculos, a la arquitectura social y a las esferas sociales (Hall, 2009; Kusenbach, 2003). Esto es posible porque en la relación de las personas-espacios el caminar es una experiencia de la vida cotidiana, siendo una forma de movilidad significativa para el entendimiento de las experiencias urbanas. Esta es una técnica híbrida que se combina con la observación participante porque quien investiga se sumerge en el contexto de la persona, experimenta a su lado las condiciones ambientales y se mueve respondiendo a lo inesperado y ocasional del espacio público, en este sentido, “caminar con” sobrepasa el acto de acompañar pues se sumerge el investigador en la cotidianidad con las implicaciones que tiene el movimiento (Fink, 2012; Ross et al., 2009, citado en Castañeda, 2013).

El *walking with* ha sido utilizado en numerosas investigaciones y en numerosos ámbitos de estudio. Hitchins y Jones (2004) utilizaron esta técnica para explorar como un grupo

de participantes voluntarios se relacionaban con el medio ambiente natural de los jardines públicos, Laurier, Lorimer, Brown, Jones, Juhlin, Noble y Swan, (2008) en *su Driving and 'passenger': Notes on the ordinary organization of car travel*. utilizan la técnica de 'ride along' (Kusenbach, 2003, p. 464), es decir la versión motorizada del walkingwith en su investigación sobre la reorganización de las relaciones grupales (familia, amigos, etc...) durante los viajes en coche.

La investigación sobre la movilidad siempre está marcada por una apuesta sobre el futuro. Investigar las diferentes formas de movilidad, los espacios complejos que contribuyen a articular, el impacto que los flujos y los movimientos tienen en las estructuras económicas, sociales y culturales, significa, en cierto modo, poder predecir la evolución de un mundo cuyo perfil está cada vez más entretejido con la experiencia de la movilidad. Las nuevas tecnologías, las formas de movilidad sostenible, la evolución del transporte, los riesgos globales, sugieren un sentido de la investigación que empuja continuamente el presente hacia delante, proyectándolo en un futuro hecho de desarrollos más que de cambios. Esta insistencia en el futuro, unida a una cierta retórica de novedad, dista mucho de ser accidental, y de hecho parece ocultar una implicación decisiva. Si el futuro del mundo está relacionado con la movilidad, el futuro de la investigación no puede separarse de los estudios de movilidad. Esto explicaría también las numerosas e insistentes referencias a las perspectivas de los Estudios de Movilidad, a la definición de las direcciones de investigación, a las direcciones a seguir y a los caminos a seguir. Si la movilidad permite vislumbrar el perfil de un nuevo mundo, su estudio puede incluso permitir rastrearlo.

### 3.2 Nuevas tecnologías y nuevas técnicas de investigación

Esta línea de investigación se ha visto impulsada, por un lado, por la afirmación del 'giro de la movilidad' como método epistemológico, que invita a "trazar, documentar, monitorear y yuxtaponer lugares sobre la marcha" para comprender cómo se convierten en núcleos de movilizad dentro de redes de agentes humanos y/o no humanos (Büscher & Urry 2009, p. 108); y, por el otro, mediante la introducción de técnicas que permiten la recopilación automática de información sobre la movilidad humana.

El desarrollo de las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) en las últimas dos décadas ha conllevado un cambio en los que respecta la aproximación

metodológica a través de la cual estudiar los fenómenos que aquí nos interesan. A partir desde ámbitos académicos de distinta índole, se están explorando las posibilidades y retos que ofrecen dichas tecnologías como nuevas fuentes de información para el análisis de fenómenos humanos, especialmente en entornos urbanos (Ratti, 2006, citado en Miralles-Guasch et al., 2015, p. 2056) y con un especial interés en la movilidad y los transportes (Janelle & Gillespie, 2004).

Entre una multitud de nuevos dispositivos, técnicas de recopilación y fuentes de información para el análisis de la movilidad aquí hemos querido desglosar algunas de las principales y más utilizadas en la literatura científica. Entre las más destacadas se encuentran las investigaciones que utilizan sistemas de posicionamiento global mediante satélites (GPS: Global Positioning System), o más recientemente, los smartphones como metodología para la obtención de datos de posicionamiento del comportamiento espacial de las personas.

El GPS supone uno de los más importantes avances tecnológicos de las últimas décadas. Diseñado inicialmente como herramienta militar para la estimación precisa de posición, velocidad y tiempo, se ha utilizado más recientemente en múltiples aplicaciones civiles incluyendo los fines científicos.

A través de dispositivos de ubicación como los GPS o los smartphones (Ahas et al. 2008, 2009), que a su vez tienen estos dispositivos incorporados, se han llevado a cabo estudios que han llevado a una comprensión más sistemática del comportamiento espacial en relación con diferentes factores cognitivos, físicos y sociales, (Shoval & Isaacson 2009; Van der Spek et al., 2009; Birenboim & Shoval 2016), especialmente cuando se han asociado con técnicas cualitativas que requieren interacción con los usuarios del dispositivo (Birenboim et al. 2013; Shoval & Ahas 2016).

Los ámbitos de estudio en los cuales han sido utilizados estos tipos de dispositivos son considerables, aunque aquí cabe destacar los que más están vinculados con nuestro objeto de estudio como aquellos relacionados con la segregación social y la percepción del espacio (Raanan & Shoval, 2014), donde se investigó la relación entre los límites territoriales percibidos y la actividad espacial real a través del uso de una combinación de mapas mentales, entrevistas y tecnología de rastreo (GPS). Otros autores, como veremos en el próximo apartado, han centrado su trabajo sobre los desplazamientos de turistas (Shoval et al., 2007; Shoval & Isaacson, 2007; Birenboim et al., 2013).

Una variación de tales "métodos móviles" se basa en el procesamiento de vídeo para llevar a cabo un *tracking* a micro escala. El seguimiento de vídeo consiste en capturar la ubicación exacta de los sujetos en cuadros consecutivos, generalmente a través del campo de visión de una sola cámara de vídeo. Estas técnicas son particularmente adecuadas para realizar mediciones espaciales como la distancia, la velocidad y la dirección, que el observador humano no puede estimar con precisión. Yan y Forsyth (2005) proporcionan un ejemplo de aplicación de técnicas de visión computarizadas para la recopilación y análisis de datos masivos de comportamiento humano en un espacio público. Otros autores han demostrado el valor de las herramientas de procesamiento de imágenes para el monitoreo remoto de turistas (Sacchi et al. 2001; Mansfeld & Pizam 2006; Mills et al. 2010). En general, estos métodos se basan en la posibilidad de adquirir imágenes de CCTV, que se pueden agregar para reconstruir patrones de comportamiento de grupos de personas en el espacio, o también de individuos cuando este objetivo se combina con técnicas de reconocimiento facial (Haritaoglu, Harwood & Davis 1998; Aggarwal, Chowdhury & Chellappa 2004; Piater & Crowley 2001; Heikkilä & Silvén 2004).

Más recientemente las redes sociales también representan una fuente de información para el análisis de la movilidad, las practicas cotidianas y las pautas de desplazamientos turísticos (Kádár & Gede 2013; Vu et al. 2015). La visualización de las posiciones geográficas de las fotografías tomadas por los turistas en efecto ha sido un método convincente para medir la actividad turística en los espacios urbanos. La utilidad del análisis de redes para la investigación urbana es indiscutible, ya que permite trascender las esferas de la familia y del parentesco permitiendo por otro lado, situar las interacciones personales en el marco de otras fracciones en que se organiza cada sociedad.

Las redes sociales y en general los social media (blogs, review sites, media sharing, question-and-answer sites, social book-marking, social networking, social news, and wikis), (Marine-Roig, 2014) han sido objeto de estudio primeramente de una forma más cualitativa y un poco más elemental (Moltz, 2006) hasta formas más elaboradas a través de técnicas como la del user-generated content (UGC) para la elaboración de datos sobre las experiencias, los comportamientos y los patrones de movilidad (Marine-Roig & Anton Clavé, 2015 ; Xiang, Schwartz, & Uysal, 2015) tanto en ámbito de los estudios sobre turismo como en otros ámbitos temáticos (Smith, Fischer & Yongjian, 2012; Susarla, Oh & Tan, 2012).

Las tecnologías de visualización geográfica y el uso de los Sistemas de Información Geográfica (GIS) han sido determinantes en la caracterización de las dimensiones geográficas y espaciales de la producción cultural en los estudios de las humanidades. Algunas de las teorizaciones más significativas de la producción cultural del espacio han sido hechas por los humanistas y geógrafos, véase el concepto de *cognitive mapping* de Fredric Jameson (1990). Bateson, argüía “A map is not the territory” (Bateson, 1979).

En relación con los mapas cognitivos, haciendo hincapié sobre el hecho que si el mapa y el territorio coincidieran como forma de representación, no tendríamos ninguna interpretación o lectura informativa: “another interesting dimension to this discussion by saying that the usefulness of a map (a representation of reality) is not necessarily a matter of its literal truthfulness, but its having a structure analogous, for the purpose at hand, to the territory.” (Bateson, 1979).

Por lo tanto, el SIG no es el territorio, sino una base muy importante para interpretar el espacio, para percibirlo en diferentes dimensiones y a través de simulaciones. Como el ecosistema digital, nos devuelve una realidad espacial paralela que no siempre coincide con la realidad, porque representa de manera incluyente la semiótica del paisaje que permite la identificación y el conocimiento de un territorio. A través de los Sistemas de Información Geográfica entendemos una parte del mundo que nos rodea, pero, sobre todo, nos hace capaces de describirlo con un potencial considerable, con nuevas gramáticas y lenguajes. De hecho, los modelos espaciales pueden ilustrar diferentes aspectos de las relaciones hombre-entorno-sociedad; en efecto, “toda la geografía no es otra cosa que la virtualización del espacio: el desplazamiento en el campo del lenguaje de la relación entre el hombre y la tierra” (Giorda, 2000, p. 21).

Como señalan Cope y Elwood (2009) “GIS is not merely a software system; rather it is an assemblage of social practices, technology, data sets and operations procedures”. En los últimos 20 años ha habido una serie de debates que han surgido sobre los SIG críticos y los SIG participativos que han transformado las formas en las que se utilizan tanto como la creciente capacidad tecnológica del software (McLafferty 2005; Kwan 2007).

Todo esto se ha transformado en un número cada vez más creciente de aplicaciones de estos sistemas a un amplio abanico de disciplinas entre las más utilizadas: *environmental sciences, health, geography and anthropology* (Ferreira-Lopes, 2018). Sin embargo, en

este contexto cabe mencionar las que más están relacionadas con nuestro objeto de estudio, es decir las que unen los estudios urbanos con las ciencias sociales.

La base epistemológica de la investigación geográfica ha cambiado con el tiempo para incluir prácticas de otras disciplinas (Staheli & Mitchell, 2005). Esto ha ayudado a fomentar mejores métodos de pensar geográficamente y de cómo investigar cuestiones geográficas en todas las disciplinas del ámbito, desde la geografía humana hasta la geografía física. (Hubbard *et al.*, 2005). En el específico se han desarrollado estudios relacionados con aspectos socio espaciales (O'Sullivan, 2006) como los impactos sociales y políticos (Sheppard 2005; Schuurman 2006) o los estudios etnográficos (e.g. Matthews *et al.*, 2005). Además, este cambio en el uso de los SIG hacia la cartografía social fue acompañado por un creciente interés en los métodos cualitativos dentro de la geografía humana, debido a la necesidad de cubrir objetos de estudio complejos. En la búsqueda de un conocimiento más profundo y eficaz de los fenómenos socioespaciales, los geógrafos humanos se vieron obligados a recurrir a métodos cualitativos o mixtos; (e.g. Knigge & Cope, 2006).

Ahora bien, por lo que respecta la movilidad en si misma, como hemos anticipado en el anterior apartado, la mayoría de los estudios se han apoyado en el uso de dispositivos móviles (GPS, smartphones, etc...) que en un segundo momento han sido procesados a través de sistemas SIG, sin embargo cabe mencionar que el estudio de Claramunt *et al.*, publicado en 2000, es probablemente el primero en subrayar la necesidad de nuevos sistemas capaces de apoyar la visualización en tiempo real de los datos de los transportes, sujetos y objetos en movimiento a través de la evolución de los SIG in VDGIS (Very Dynamic Geographic Information Systems).

En esta década, los avances en computación gráfica y sus tecnologías dieron lugar a nuevos marcos de visualización, que, por ejemplo, han sido ampliamente utilizados en la literatura del transporte para el desarrollo de herramientas que superan las limitaciones del software SIG en lo que respecta a la representación visual de los datos.

## 3.3 Métodos aplicados en los estudios turísticos

### 3.3.1 El diario de viaje como método de investigación cualitativa

El diario de viaje o la *Qualitative diary research* (QDR) es una forma de capturar informaciones muy valiosas sobre los procesos, las relaciones, las preferencias, los productos y los consumidores (Patterson, 2005). Un diario es un registro personal de los acontecimientos diarios, las observaciones y los pensamientos.

El primer estudio se llevó a cabo a principios de los años cuarenta (Allport, 1942). En la relevación basada en los diarios de viajes, el sujeto apunta manualmente las variables que describen cada desplazamiento, indicando el lugar de destino, la hora de salida y de llegada, los medios empleados, las motivaciones de viaje, y la presencia de otros viajeros; y para apoyar la información de los diarios de viaje se pueden recoger opiniones adicionales a través de entrevistas telefónicas (*Computer Assisted Telephone Interviews*; CATI).

Una ventaja importante de esta metodología es su capacidad de revelar experiencias y pensamientos capturados en su entorno natural, ofreciendo a los investigadores la posibilidad de explorar los procesos sociales, psicológicos y fisiológicos dentro de situaciones cotidianas (Bolger et al., 2003). Sin embargo, los problemas más comunes de estas técnicas de detección se refieren a tres aspectos: la precisión, la integridad y la georreferenciación. De hecho, a menudo los encuestados no registran con suficiente precisión el principio o el final del desplazamiento, y pueden omitir desplazamientos enteros porque los juzgan irrelevante o incluso por un efecto de distorsión psicológica que minimiza el valor de la movilidad cotidiana. Otra desventaja particularmente grave de esta metodología de relevación es la dificultad y la imprecisión de la georreferenciación de los movimientos, lo que dificulta la reconstrucción oportuna y objetiva de los propios movimientos. Como reconoció Gould (1991), este método puede tener un déficit retrospectivo.

### 3.3.2 Método de observación en la investigación del turismo

La observación directa es una de las metodologías más adecuadas para el estudio del comportamiento efectivo, ya que permite disponer de una gran cantidad de información detallada sobre la interacción entre sujeto y objeto, es decir, entre los visitantes y el espacio visitado. Existen diferentes tipos de observación. Por un lado, algunos



investigadores han apostado por la observación directa participada; es decir, el investigador forma parte del grupo que está observando. En esta línea destacan los estudios de Hartmann (1988) a lo largo de un viaje organizado desde el Reino Unido a Malasia y Singapur. El principal problema de la observación participada es la influencia que el investigador ejerce en el visitante, además del tiempo que supone la recogida de información.

Por otro lado, la observación no participada implica que el investigador observa al visitante sin acompañarlo. Normalmente, se observa desde una distancia prudente y sin que el turista sea consciente de que está siendo observado. Uno de los primeros referentes en observación no participada es Hartmann (1988) en el estudio, antes mencionado, sobre el comportamiento de los jóvenes turistas canadienses y estadounidenses en Múnich, donde también se utilizó el método de la observación no participada. Murphy (1992) utiliza la técnica para el estudio del turismo urbano en la ciudad de Victoria en la Isla de Vancouver.

Keul y Küheberger (1997) observan a los turistas en la ciudad de Salzburgo durante periodos de quince minutos y en diferentes franjas horarias, para el estudio del comportamiento espaciotemporal de los turistas en la ciudad. Uno de los resultados más reveladores fue que los turistas que visitan el espacio por primera vez caminan mucho más rápido y paran mucho más tiempo que los repetidores. Galí y Donaire (2006) también estudiaron el comportamiento de los visitantes en el Barrio Viejo de Girona a partir de la observación no participada. El trabajo se basó en la teoría de grafos y en la modelización del espacio turístico en una suma de arcos y de nodos por donde transitan los visitantes. Sin embargo, la observación no participada presenta el problema del elevado coste que suponen este tipo de investigaciones, y con una presencia muy activa del investigador en el trabajo de campo. Una posibilidad para reducir estos elevados costes es el uso de instrumentos de grabación, como la fotografía aérea, las cámaras de vídeo, etc. (Hartmann, 1988; Petterson & Zillinger, 2011), acompañando a pequeños grupos de turistas (2-5 componentes) durante un día de visita.

### 3.3.3 Entrevistas intensivas en investigación turística

La recogida de datos sobre los viajes y sobre la movilidad individual se puede basar en encuestas por muestreo mediante entrevistas para obtener datos sobre los desplazamientos diarios y las actividades relacionadas con la movilidad.

Los medios para acceder a esas experiencias varían ampliamente, desde entrevistas abiertas y no estructuradas hasta el uso de protocolos altamente estructurados, con preguntas preestablecidas y estandarizadas.

- Los enfoques relativamente no estructurados utilizan un conjunto dinámico de preguntas a las que cada participante puede responder de forma reservada y diferenciada con respecto al conjunto de la muestra de los participantes.
- Las entrevistas semiestructuradas utilizan preguntas abiertas basadas en el foco principal del estudio, enfoque desarrollado antes de la recogida de datos para obtener información específica y permitir la comparación entre las diferentes entrevistas.
- Las encuestas estandarizadas tienen como objetivo predefinido exponer a cada participante las mismas guías de entrevistas.

Un método de encuesta orientada al análisis de la movilidad de las personas en las áreas urbanas y metropolitanas es el *Nationwide Personal Transportation Survey* (NPTS), llevado a cabo por el Departamento de Transporte de Estados Unidos desde más de veinte años, que se centra en los desplazamientos diarios y de corto alcance (menos de 75 millas), mientras que el *American Travel Survey* (ATS), llevado a cabo por el mismo organismo, se refiere a viajes no sistemáticos y de larga distancia.

El NPTS elabora una investigación sobre los movimientos diarios de personas que permite una reconstrucción del perfil sociodemográfico de las personas que se desplazan, de los motivos, de los medios y del calendario de sus desplazamientos.

Encuestas similares se llevan a cabo regularmente en diferentes países, como en Francia, Alemania, Gran Bretaña, Países Bajos, Australia o Japón, y representan una herramienta importante para reconstruir el perfil de la movilidad de las personas, en las que se basan gran parte de las políticas de tráfico, transporte y viabilidad.

### 3.3.4 GPS y control de los flujos turísticos

Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación han ido evolucionando introduciéndose en el turismo a la vez que iba aumentando la expansión del sector. Si por un lado las nuevas tecnologías ofrecen a los turistas ciertas comodidades en sus desplazamientos, por otro, desde la perspectiva de los trabajadores del sector y de la investigación, pueden ofrecer nuevos horizontes de experimentación y conocimiento. El sistema GPS, en específico, ha permitido la aparición de una nueva clase de servicios basados en la localización (LBS). Se trata de servicios al turista en la línea de la localización, visualización, planificación, seguimiento, interacción, mantenimiento y la distribución de la información de rutas turísticas.

Desde el punto de vista cuantitativo es innegable que los flujos están aumentando de manera constante, pero aún queda para comprender lo que esto conlleva y significa para los sitios que reciben estos flujos y para su contexto empresarial, turístico y productivo: ¿qué impacto tienen en el tejido urbano?, ¿qué economías se generan?, ¿cuáles son las ventajas para los residentes, para los comerciantes o para los proveedores de servicios?

Comprender los patrones de comportamiento actuales es el punto de partida para conocer las expectativas y los deseos de los turistas, y también una manera de conseguir una clave de lectura eficiente en el difícil reto de elaborar una oferta turística adecuada.

En este contexto, el seguimiento de los flujos a través del GPS intenta dar algunas respuestas a las cuestiones formuladas en el párrafo anterior. El monitoreo puede ser entendido como un primer paso en la dirección de intervenir de manera racional e ingeniosa sobre un fenómeno que hasta ahora ha atraído mucha atención y expectativas, pero cuyas dimensiones y características están esencialmente aún por descubrir.

El GPS ofrece varias ventajas sobre los métodos tradicionales, ya que permite un seguimiento preciso y continuo de los individuos y proporciona datos espacialmente sustanciosos, incluyendo variables como la velocidad y la información temporal (O'Connor, Zenger & Itami, 2005). Entre los estudios pioneros que se han llevado a cabo, citamos los de Acre, la Ciudad Antigua de Jaffa (Shoval & Isaacson, 2006, 2007) y la ciudad alemana de Heidelberg (Freytag, 2003). El seguimiento de los turistas del casco antiguo de Acre, por ejemplo, proporcionó resultados útiles para la identificación de las áreas de congestión o infrutilización, resaltando así las ineficiencias de los recursos económicos y sociales.

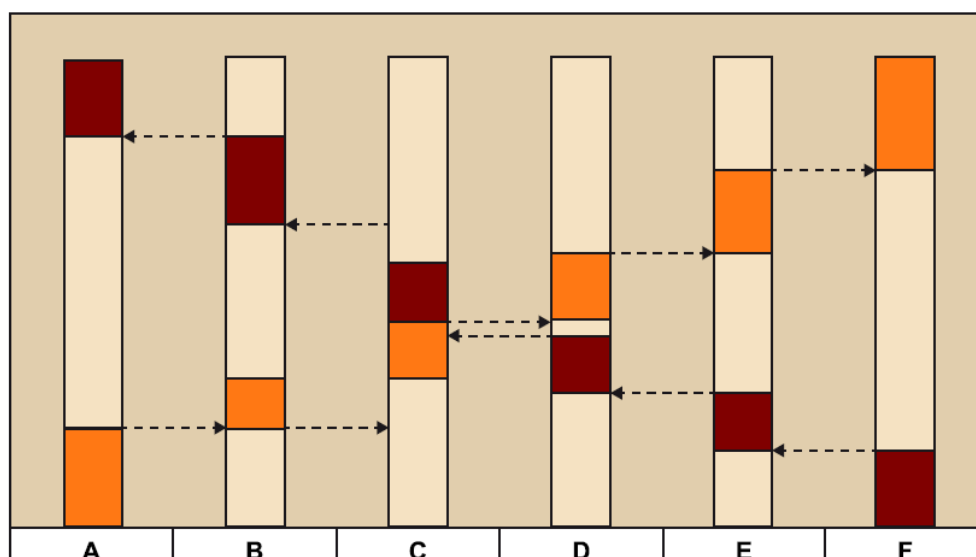
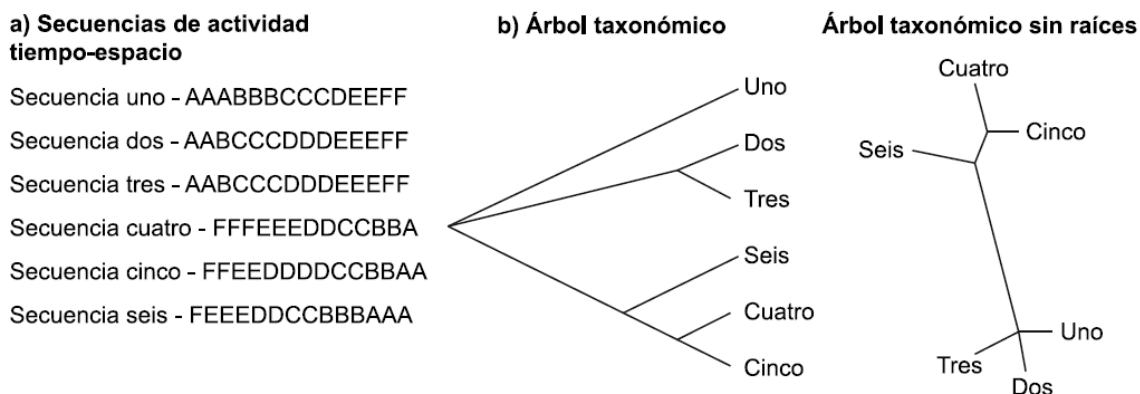
El estudio espaciotemporal de las rutas de los visitantes del casco antiguo de la ciudad de Acre se llevó a cabo a través de la implementación de una metodología procedente de la bioinformática llamada *alineamiento de secuencias*. En bioinformática, un alineamiento de secuencias es una forma de representar y comparar dos o más secuencias o cadenas de ADN, ARN o estructuras primarias de proteínas para resaltar sus zonas de similitud, que podrían indicar relaciones funcionales o evolutivas entre los genes o proteínas estudiados.

En lugar de crear grupos basados en la secuencia de eventos dentro de un objeto, los métodos cuantitativos tradicionales reúnen objetos similares en función de alguna característica particular compartida. Las metodologías de alineamiento de secuencias miden el grado de diferencia entre dos secuencias en términos de composición de elementos y de secuencia en las que se posicionan los elementos que la compone.

Los diagramas en la figura 3.2 proporcionan un ejemplo de una simple alineación secuencial de ubicaciones. El ejemplo usa seis secuencias que describen un movimiento lineal a través del espacio; cada carácter representa una unidad de tiempo pasado en una zona. Las tres primeras secuencias progresan de A a F; las últimas tres secuencias tienen la misma ruta pero en dirección opuesta.

El alineamiento de secuencias es capaz de dividir el conjunto de datos en dos grupos, como se puede observar en los dos árboles taxonómicos (Figura 3.2). Los árboles muestran claramente los dos grupos. Cada uno de los grupos representa las secuencias de movimientos a través del espacio según el mismo orden de acontecimientos. La figura 4 traza los resultados en un diagrama espacio-tiempo utilizando la duración media de tiempo dedicado por los visitantes a cada polígono. Para demostrar las posibilidades del alineamiento de secuencias en la investigación geográfica, se utilizó esta metodología con la finalidad de examinar las actividades temporales y espaciales de los visitantes del casco antiguo de la ciudad de Acre mediante datos procedentes de dispositivos GPS. La metodología de investigación espacial utilizada en este estudio representa un ejemplo del potencial que ofrece el uso del GPS, junto a otras herramientas de análisis, permitiendo un seguimiento preciso de las rutas tomadas por los turistas y proporcionando una mayor comprensión de su comportamiento socioespacial (Asakura e Iryo, 2007).

Figura 3.2. Alignment of space-time activity Fuente: Sequence Alignment as a Method for Human Activity Analysis in Space and Time.

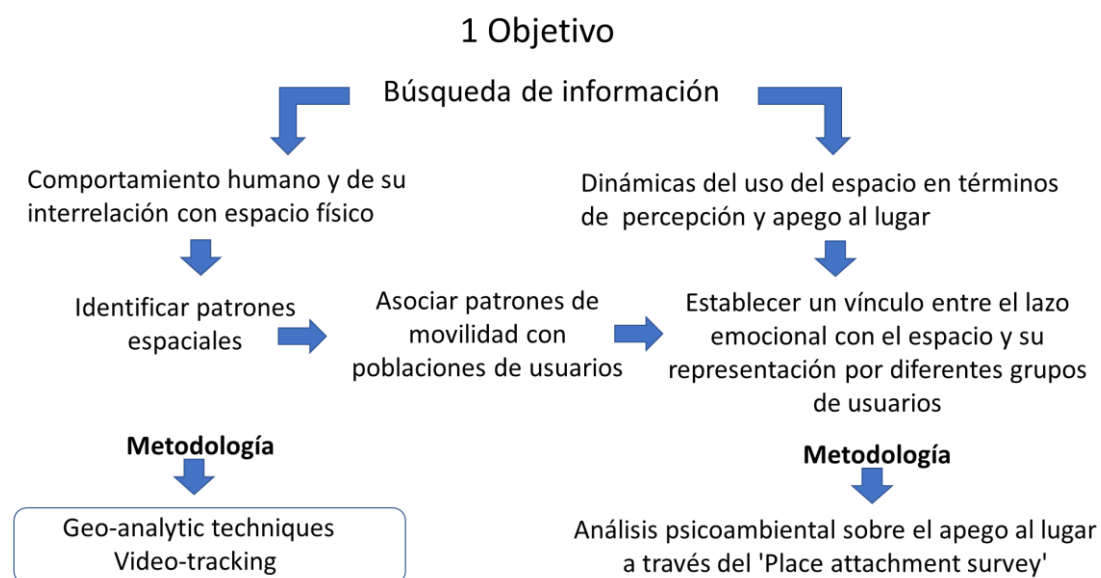


### 3.4 Objetivos de la presente investigación y técnicas seleccionadas

Para alcanzar el primer objetivo planteado en el capítulo introductorio “Analizar la reconfiguración de las prácticas de movilidad urbanas producidas por los procesos de negociación entre comunidades que interactúan en el espacio público con un enfoque específico hacia las prácticas turísticas y su carácter excluyente” (figura 3.3), se ha elegido emplear una combinación de métodos geo-analíticos y cualitativos.

Las técnicas para conocer la movilidad de las personas, incluyendo las de los turistas, han puesto en evidencia la necesidad de adoptar un proceso de búsqueda integrado con respecto a las metodologías tradicionales. Por lo tanto la propuesta metodológica, debido al carácter aplicado de la investigación, se ha basado, por lo que se refiere a su fase más experimental, en la técnica de la video interpretación de grabaciones del comportamiento espacial de los individuos dentro dos áreas identificadas como casos de estudio en la ciudad de Barcelona y se establece dentro del marco metodológico más amplio de la observación directa no participada (Keul y Kühberger, 1996; Dumont et al., 2004; Shoval y Isaacson, 2007). Como se verá de forma más detallada en el siguiente capítulo, el video tracking consiste en la recolección y análisis de datos masivos del comportamiento humano en el espacio a través de grabaciones. Esta metodología avanzada de detección de la movilidad de personas ha coadyuvado el proceso de búsqueda de patrones de comportamiento espacial en un entorno caracterizado por la co-presencia de diferentes colectivos. La investigación, para alcanzar su objetivo ha sido implementada con recogidas de datos adicionales por medio de entrevistas.

Figura 3.3. Estrategia metodológica para el objetivo 1

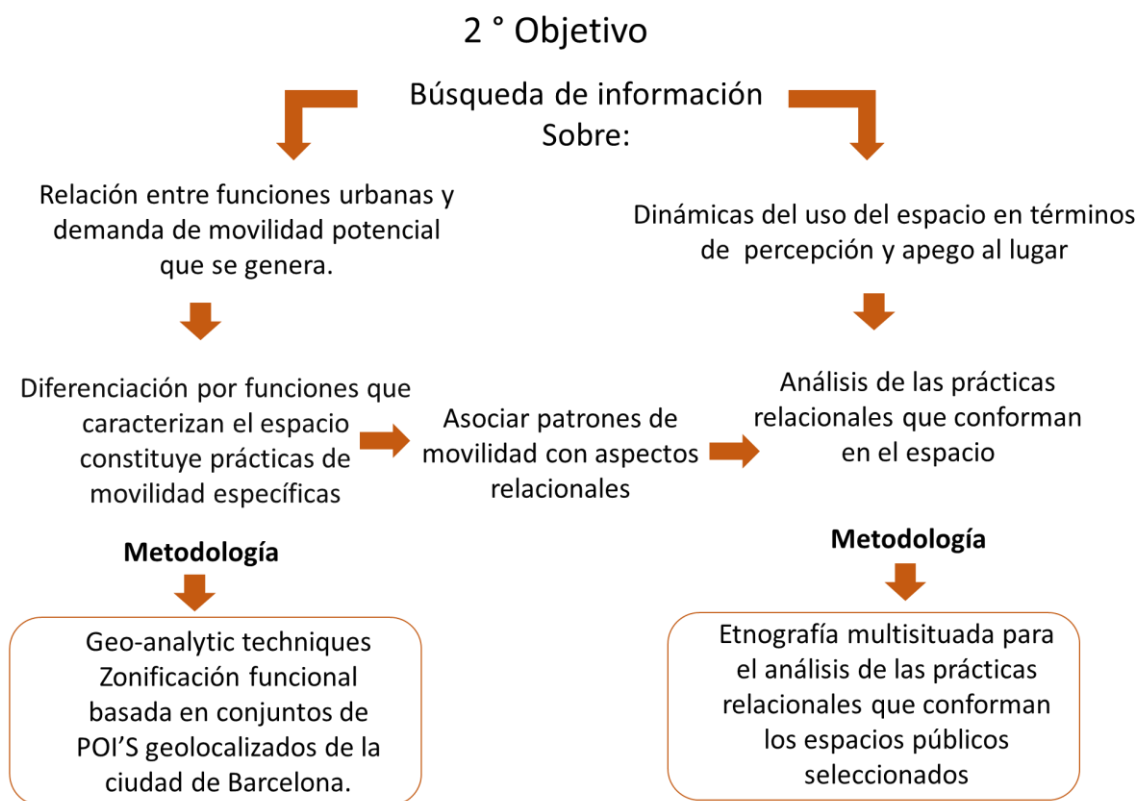


Para analizar las prácticas que subyacen a las diferentes movilidades que actúan en la ciudad, y alcanzar el segundo objetivo “analizar las transformaciones urbanas directa e indirectamente asociadas al desarrollo turístico y a la regeneración urbana para

determinar la forma en la cual los nuevos sistemas de movilidad vinculados a estas transformaciones activan procesos de cambio sociocultural en el entorno urbano”, se han utilizado técnicas espaciales asociadas al uso de SIG como herramienta para la aplicación del análisis cartográfico, en este caso relacionado con la clasificación de los espacios urbanos desde un punto de vista cuantitativo y funcional. En concreto, se han elaborado datos georreferenciados proporcionados por 'BCN Open Data' para el desarrollo de una zonificación funcional de la demanda potencial de movilidad en función del tipo de uso del espacio urbano. El descubrimiento de zonas funcionales es crucial para descubrir los caracteres físicos y sociales de una ciudad, y puede permitir una variedad de aplicaciones valiosas, como, por ejemplo, reconocer los subdestinos turísticos y comprender los patrones, procesos e interrelaciones que se desarrollan a mayor escala dentro del destino. Estos procesos han implicado la aplicación del software específico ArcGis para la producción de resultados estadísticos y de información visual.

Por otro lado, para analizar las formas en que la movilidad afecta a las prácticas sociales, en esta fase de nuestra investigación hemos adoptado técnicas cualitativas estrechamente vinculadas a la investigación etnográfica. En nuestro trabajo nos hemos referido específicamente al procedimiento de etnografía multisituada como metodología cualitativa de recolección de datos i seguir las conexiones, asociaciones y relaciones, que representan fenómenos continuos, a través de lugares no contiguos. En efecto, debido a que presta especial atención al espacio y a la movilidad como variables de interés, la etnografía multisituada ha sido un método particularmente adecuado para el estudio de fenómenos globales como el turismo.

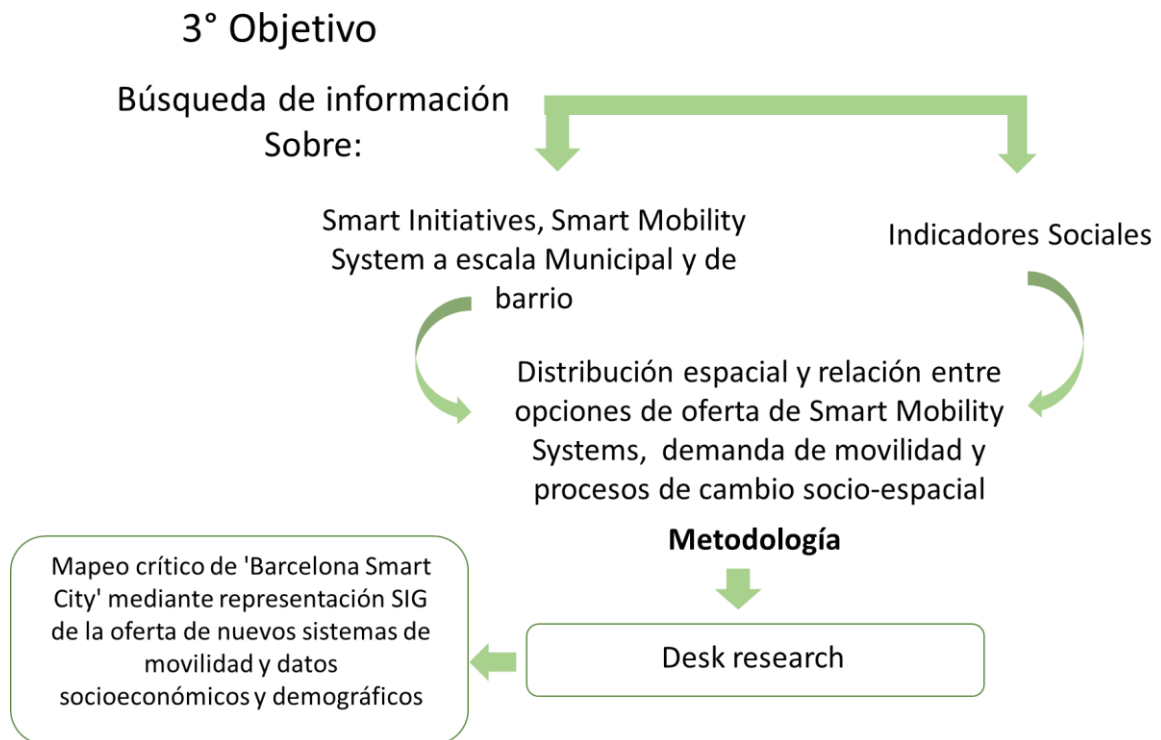
Figura 3.4. Estrategia metodológica para el objetivo 2.



Finalmente para “analizar los aspectos determinantes que vinculan la implementación de sistemas tecnológicos enmarcados en la Smart City con la realidad de las transformaciones socio económicas a nivel urbano” (figura 3.5), tercer objetivo planteado en este trabajo, se han implementado técnicas de mapeo crítico utilizando herramientas de representación cartográfica del despliegue geográfico de las iniciativas de movilidad inteligente en combinación con indicadores socioeconómicos y demográficos procedentes de la plataforma ‘OPEN DATA Barcelona’, a escala de barrio. La cartografía crítica ha permitido revelar procesos socioespaciales de exclusión y segregación con respecto a la asequibilidad a las TIC y a los servicios e infraestructuras de movilidad.



Figura 3.5. Estrategia metodológica para el objetivo 3



## **4. Capítulo - Contextualización del Caso de estudio: Barcelona**

En su historia reciente, Barcelona ha experimentado transformaciones productivas importantes que han determinado la conversión de un modelo de ciudad industrial hacia una nueva estructura urbana, identificada como el “modelo Barcelona”. Una rápida mirada retrospectiva nos lleva al año 1848, fecha en la que se inauguró la primera línea ferroviaria en la península, que unía Barcelona con Mataró, y que marcó un hito histórico en la ciudad, que en ese momento se sitúa como pionera en cuanto a comunicaciones, puesto que en el año 1865 ya se habían construido 780 kilómetros de vías en Catalunya (González, 2018). En el año 1888 se inaugura la Exposición Universal y posteriormente, en 1929 la Exposición Internacional situada en Montjuic. En este espacio de tiempo Barcelona recibe el calificativo de la ‘Manchester de España’, la ‘París del sur’ y la ‘Rosa de Fuego’.

Tres años más tarde, en 1932 se constituyó oficialmente la sociedad Fira Internacional de Barcelona, declarada de utilidad pública por la Generalitat, lo que dio una proyección internacional al turismo de grandes eventos (González, 2018). La incorporación de la ciudad en los grandes circuitos turísticos llevados a cabo por la Exposición determina la re-estructuración del Barrio Gótico, que es símbolo del apogeo medieval de la ciudad, y de esta forma pasa a ser el centro del poder institucional, y un objetivo de las visitas turísticas.

En la década de los años ‘80 se ponen en marcha políticas urbanas con el propósito de sobreponerse a la parálisis de infraestructuras y servicios públicos. Pero es en 1986 cuando Barcelona obtiene la candidatura a los Juegos Olímpicos. Tanto si el modelo urbanístico adoptado en consecuencia se concibe como un patrón fuertemente arraigado en la coyuntura local como si se trata de una mera estrategia de marketing (Balibrea, 2004), este año marca un antes y un después entre la crisis y la recuperación de la ciudad.

El plan olímpico desencadena una serie de obras infraestructurales de gran alcance, que consolidan la función de capital regional de Barcelona. Dentro de la nueva política urbana, destaca la utilización de grandes eventos y la cultura como maniobras de transformación. En este sentido, destacan la mejora de la red viaria y la construcción de la ronda Litoral y la ronda de Dalt, que permiten la completa circunvalación de la ciudad. Una vez modernizados los accesos hacia el exterior, la ciudad se posiciona como un nudo internacional relevante, centro neurálgico de la geopolítica mediterránea europea.

El arquitecto Oriol Bohigas en el estudio *Reconstrucció de Barcelona* (1985) señala las características peculiares del modelo Barcelona, que recoge las nuevas normas de la disciplina urbanística y arquitectónica de la ciudad.

Al volverse más accesible, la ciudad se expande y se delimitan cuatro zonas de intervención prioritaria: el área de Diagonal, la Vall d'Hebron, el área Carles I-avenida Icària y la montaña de Montjuïc. En lo relativo a la zona del litoral se crea una amplia fachada marítima con la construcción de cinco grandes playas, un puerto olímpico, múltiples áreas verdes y la prolongación del paseo marítimo más allá de la Barceloneta. Asimismo, la reconstrucción del Port Vell reconvierte la zona de uso portuario exclusivo en área orientada al ocio y el turismo. Estas remodelaciones constituyen un avance importante en la puesta en marcha de una oferta turística y cultural más variada (*Ibid.*, 42).

#### 4.1 Desde el 'modelo' hasta la 'marca' Barcelona

El concepto marca-destino engloba la idea de una ciudad plasmada por los deseos de rápido consumo de los turistas, en el que un marketing de marca-territorio construye relatos urbanos de mayor alcance, con el deseo de involucrar a toda la comunidad en el proceso de regeneración y promoción del territorio (Soro, 2014).

A este respecto, Fernández Cavia concluye que, más allá de considerar y potenciar la ciudad únicamente desde la perspectiva turística y económica, se intenta fomentar las oportunidades y mejorar la calidad de vida, donde el valor del territorio depende de la estimación de sus potencialidades (Fernández, 2009). La marca Barcelona ha logrado una gran proyección internacional que se vincula con el éxito, el talento, la innovación, la creatividad y un estatus de vanguardia. Sin embargo, se observa un contraste entre lo que representa Barcelona como marca y su vinculación con un estatus de éxito, ya que se contempla la ciudad desde la perspectiva de una ciudad dual surgida del aumento en los últimos años de las desigualdades sociales y los desequilibrios entre barrios. Una realidad cotidiana configurada también por las muestras de conflicto asociadas al turismo. (Palomeque, 2015).

En el apartado anterior se han descrito las premisas favorables que se dieron a finales de los 70', y que fueron el punto de partida de la democracia. La década precedente fue de gran movilización cívica en ámbitos urbanos, y también profesionales. La crítica al urbanismo expansionista, la recuperación de las mejores propuestas de Cerdà y del

movimiento moderno, la creación de propuestas específicas para cada barrio basadas en una condición igualitaria del espacio público y la legitimación de un urbanismo participativo fueron algunos de los movimientos que propiciaron un consenso dinámico apoyado por las fuerzas políticas. (Huertas Andreu, 1996).

Dicha movilización fue posteriormente impulsada por programas democratizadores y regeneracionistas en los cuales participaron también sectores empresariales que coadyuvaron unas políticas capaces de crear una oferta urbana de calidad para que la inversión en la ciudad fuera rentable (Borja, 2007).

Según Borja (2007) esta asociación, definida como una alianza saintsimoniana<sup>4</sup> se llevó a cabo en la década de los '80, principalmente con la nominación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos en 1986. La década siguiente estuvo marcada por una ambiciosa proyección de política territorial a través de la creación de nuevas centralidades, que transformaron el eje del frente marítimo y el este de la ciudad; proyectos globales de regeneración de barrios; oferta cultural diversificada y revalorización del patrimonio arquitectónico; descentralización de distritos y barrios además de la creación de nueva infraestructura ciudadana que comunica la ciudad con su entorno inmediato.

Ahora bien, la década de los noventa supone cierto giro de la situación tanto en sentido económico como político. Las nuevas políticas globalizadoras y mercantilistas impulsan cada vez más la inversión privada que se vuelve muy rentable convirtiendo la etiqueta Barcelona en un atractor de capitales y turistas. El modelo Barcelona empieza a ser cuestionado o, en todo caso, se establece un 'contramodelo' que se opone al anterior.

Mientras que el casco antiguo se convierte en un parque temático del sector terciario con un amplio predominio de los servicios de ocio, en la región metropolitana surgen problemáticas propias de la urbanización globalizada: espacios fragmentados, expansión privatizada de baja densidad de urbanizaciones de viviendas; hiperconsumo de suelo; segregación social y funcional progresiva y enclaves especializados.

El turismo que se vuelve más intensivo en su relación con el territorio urbano y el espacio público plantea importantes desafíos. No obstante, la visión crítica precede a los últimos años de intensificación del turismo y de crisis económica, y emerge con fuerza durante

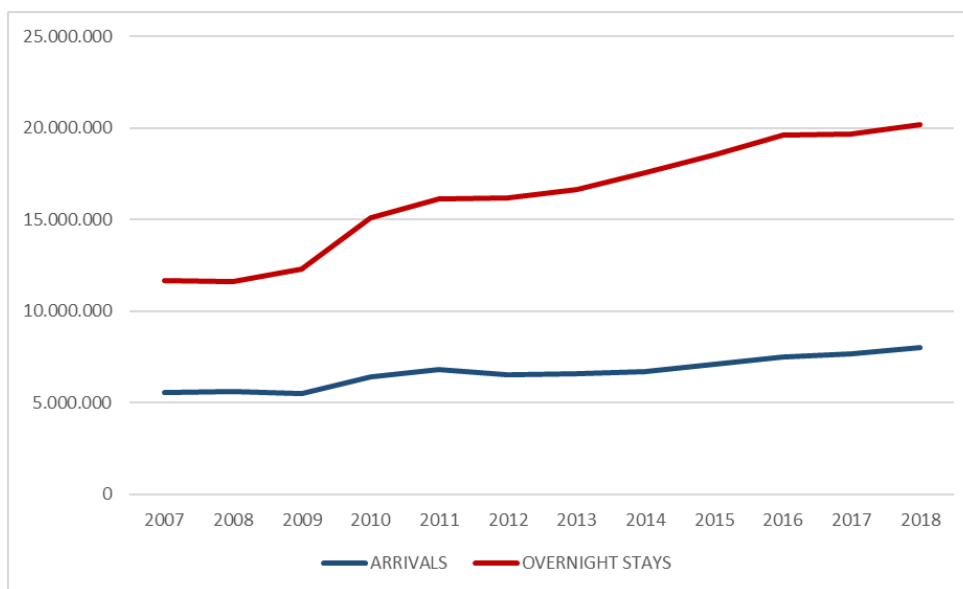
---

4 Se nombra como "Parábola de San Simón" a una serie de ideas sostenidas por el socialista utópico Saint-Simon, donde se realza el papel de la industria en la economía. La interpretación de la parábola evidencia que los miembros del Gobierno son elementos prescindibles, y que su ausencia no implica una disminución en el nivel de vida de los habitantes de un país. (Saint-Simon, H. 1803).

la expansión económica de la primera década del siglo XXI, vinculada con la propia dinámica urbana y la gestión pública del denominado ‘modelo Barcelona’ (Capel, 2005; Delgado, 2007).

Hoy en día, Barcelona es uno de los destinos urbanos más destacados de Europa por volumen, capacidad de alojamiento y por el flujo de viajeros y pernoctaciones realizadas en continuo crecimiento (figura 4.1). En la clasificación de 2016 del European Cities Marketing (2017), Barcelona ocupa el quinto lugar de acuerdo con el número de pernoctaciones en hoteles (19,16 millones) con un aumento anual del 8,5% entre los años 2015-2016, y, sin contar las capitales políticas de los estados, se sitúa en la primera posición (Londres, 28,5 millones; París, 15,6; Berlín, 11,3; Roma, 10,1). La ciudad ha pasado de ser una ciudad con turismo a ser una ciudad turística (Palomeque, 2015). El turismo ha superado la situación inicial de actividad complementaria y se ha convertido en un componente estructural de su sistema productivo, de su metabolismo urbano, que marca su cotidianidad, que no deja indiferente a los ciudadanos y que ha configurado la imagen de la ciudad por la que se la reconoce internacionalmente.

Figura 4.1. Evolución numero de viajeros y pernoctaciones (2007-2018) de la ciudad de Barcelona.  
Fuente: INE



Todos estos aspectos señalan la necesidad de seguir investigando el entramado de procesos ligados directa e indirectamente al turismo que acontecen en la ciudad de Barcelona, ciudad que será caso de estudio para explorar los problemas derivados del turismo desde una perspectiva crítica.

## **5. Capítulo - Alcances y dimensiones de la movilidad física en el espacio turístico.**

## 5.1 Introduction

Cruise tourism has been growing substantially in Barcelona over the last 20 years. The Catalan capital is already the first port of call of Europe with 2.7 million passengers and 778 cruise ships in 2017 (Port de Barcelona 2018). The traffic has been rising steadily over the last 15 years (Imbert-Bouchard and Serrat 2017), along with the increase of the cruise port capacity through the construction of new terminals (now totalling nine). The success of cruise tourism is considered a driver of the expansion and consolidation of other port functions, counting directly for the 1.4% of the GRP but remarkably enabling other economic sectors for an estimated 5.7% of the GRP and 5.4% of employment (Port de Barcelona, 2016). However, the social returns of cruise tourism are increasingly questioned (Garay Tamajón 2015; Tapia 2013; Legoupil, 2013).

More broadly, the city is currently undergoing a strong ‘crisis’ in the public acceptance of tourism, due to its impacts on the life conditions and affordabilities of resident communities. Different authors have engaged recently with the increasingly contested nature of tourism in Barcelona, analysing conflicts for – and in – public space, gentrification, or environmental and acoustic contamination (e.g. Arias Sans and Russo 2016; Fava and Palou Rubio 2016; Quagliari-Domínguez and Scarnato 2017), as well as the ‘anti-tourism’ positioning of social entities and movements (Bruttomesso 2018; Novy 2018; Hughes 2018; Cocola Gant and Pardo, 2018). The media has also granted extensive coverage to these issues, both in local newspapers (e.g. Russo and Scarnato 2017) and international magazines (The Economist, June 9, 2015; The Guardian, June 2, 2017 and August 30, 2018; The New York Times Travel Weekly, July 6).

Such rising concerns may have pushed the municipal government to shift the discourse on tourism from ‘opportunity’ to ‘issue’: for Russo and Scarnato (2017) this critical positioning has been key to the unexpected 2015 electoral success of the current administration. Stricter regulations and controls have been launched to constrain further growth, pacify public space and mitigate social externalities. However, while such measures are only expected to attain their objectives in the long run, short-term growth is still a goal upheld by powerful stakeholders in the public and private sphere.

Cruise tourism is in the eye of the storm in such debate. Firstly, for its environmental impacts: Rico et al. (2019) estimate that, in spite of the relatively small numbers (2.6 million out of an estimated 33 million visitors a year), visitors in daily excursions from



cruise ships using Barcelona as port of call account for the largest unitary emissions among all categories of daily visitors (66.1 kg CO<sup>2</sup> equivalent per person/day). Its direct economic impacts are also questioned, as such ‘cruise day trippers’ leave rather little money in the city (an expenditure of 62€ per day/visitor, as reported by Garay Tamajón 2015), compared with almost 200€ spent by tourists staying at hotels. Finally, cruise tourism is blamed of being ‘imposed’ on the city by a coalition of private and public sector actors, like cruise companies, developing their own terminals in the State-controlled port area, leaving almost no decisional power to the municipal administration. Yet the most problematic aspect attributed to cruise tourism is the fact that the off-board activity of cruise passengers tends to insist on areas already suffering from very high tourism pressure (Ros Chaos et al., 2018), contributing and possibly accelerating their ongoing social desertification (Arbaci and Tapada-Berteli 2012): almost the 15% of the resident population left the Old City district in the period 2010-2015 (Ajuntament de Barcelona 2018).

The agency of cruise tourism in sustainable development, its impacts on communities and the uneven power relations it plays out at the destination end of the value chain are picked up by a substantial literature. Authors analyse the creation and distribution of value in relation to product design in shore excursions (Lopes and Dredge, 2017), the conflicts between cruise industry practices and stakeholders’ expectations (Font, Guix, and Bonilla-Priego 2016; Klein 2011), the strategic role of regional management at the destination end of the global cruise tourism value chain (Gui and Russo 2011), or the divergence between economic impacts and social and cultural effects (Brida and Zapata 2010). More recent works address specifically the spatial articulation of shore excursions (Ros Chaos et al. 2018), the spatial stratification of community impacts (Weaver and Lawton 2017), or the determinants of cruise visitors’ spatial behaviour at destinations (De Cantis et al. 2016). While this literature helps addressing the value and impacts of cruise passenger activity at ports of call and their enmeshment with space, the negotiation for (urban) space they nuance is better made sense of and analysed recurring to the conceptual and methodological toolbox of mobilities.

The mobilities literature hints at the constitutive and transformative power of flows (of people, objects, information and ideas), and at urban spaces as continuously ‘mobilised’ and negotiated by heterogeneous mobilities traversing them or mooring in them (Cresswell 2006; Hannam, Sheller, and Urry 2006; Sheller and Urry 2006). This approach

allows unpacking the multiple and complex relationships between the material dimension of urban (public) space, its generative value as spaces of relation and diversity, the patterns and rhythms of their use, their symbolic and representational character, and the economic and political agencies that intervene in their transformation. Cruise tourism can indeed be conceived as an assemblage of different mobility systems and practices (McFarlane 2011) – the mobility of large cruise ships into and off an urban port, the mobility of passengers boarding, disembarking or wandering into the destination mostly in organised tours, of goods and objects like provisions, luggage, tour buses and taxis, and of the capital investments and even policies that sustain the growth of cruise ports. This articulation of cruise mobilities is also tightly intermeshed with the material landscape of the destination, for instance the density and walkability of attraction areas that can be reached from the port, on their turn a reflection of their historical and social construction.

The unsettling effect of the penetration of cruise tourism in the tight urban fabric of places like Mediterranean cities is arguably dictated by the rigidity of such activity, both in time (whereas the scheduling of off-board excursions is highly dependent on the cruise ship time at the port of call) and space (as subject to a high level of pooling of people in groups) (Yeoman, Brass, and McMahon-Beattie 2007, 1132). In the laps of time in which specific spaces like squares and streets become overloaded with transiting cruise visitors, they may experience a radical loss of value for other urban functions and users, some rooted in such spaces (residents, workers) and some engaging with them in socially valuable ways (shoppers, non-organised tourists). Such momentary impedance to other mobilities and the uneven *motilities* they subsume (as ‘capacity to be mobile’, involving access to different forms and degrees of mobility, competence to recognize and make use of access, and appropriation of a particular choice – Kaufmann, Bergman and Joye 2004, 750), could, in the long run, generate what Amin (2008) refers to as “social pathologies of avoidance, self-preservation, intolerance and harm” (p.11), leading to exclusion from such spaces of the populations whose mobility is impeded, and to their reorientation to the segments of demand that persist in them.

In this light, our study questions how the highly regimented patterns of mobility of cruise tourism in Barcelona negotiate public space with other mobilities, both tourist and non-tourist; in which circumstances ‘impedance’ prevails; and, what practices (of avoidance and self-preservation vs. interconnection and sharing) and feelings (disaffection or

identification) are elicited in such negotiation. A key assumption that we borrow from the mobilities approach is that cruise tourists are not conceived as mobile while the other populations are sedentary: all human agents in this study are ‘on the move’, with different speeds, ranges, and intentions, fathoming a complex mesh of mobility patterns, unevenly constrained by the physical environment. The analysis of the negotiations over, relationships in, and perceptions of the public spaces that are ‘stirred’ by the interventions of cruise tourism mobilities can eventually provide some insights on the longer-term processes of transformation of such spaces – possibly producing ‘reaction tactics’ such as those described for instance by Quinn (2007) in her study of resident attitudes towards mass tourism in Venice, or triggering a reassessment of the perception of other non-organised tourism mobilities versus expectations (Popp 2012).

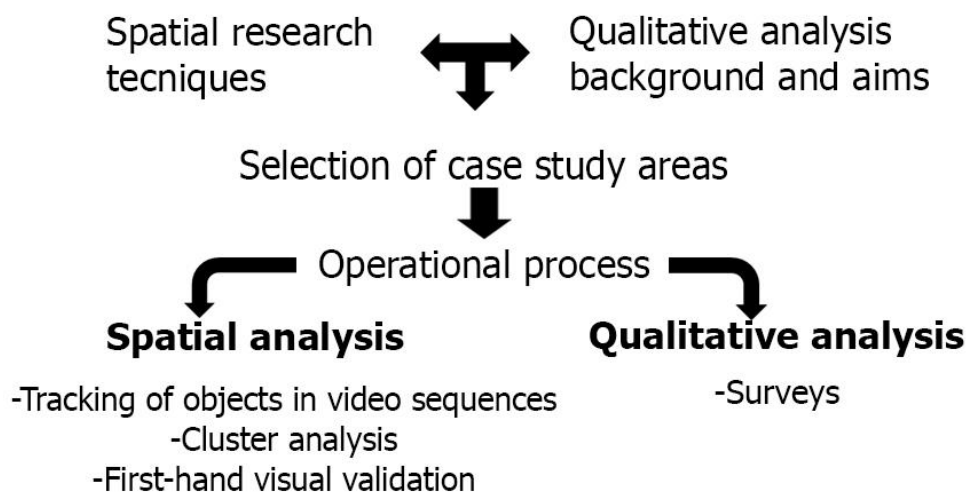
This analysis is carried out in two iconic spaces in the Old City of Barcelona: one is a typical sight for cruise passengers wandering into the city, and the other a somewhat ‘peripheral’ space both in terms of its situation and of its image and representation. In these areas, we reconstruct typical patterns of pedestrian mobility during periods of high and low cruise visitor intensity, and analyse their coming together in space through the use of digital techniques. Subsequently, we strengthen the interpretation of the relationships between different mobilities through first-hand observation and surveys.

The paper is so organised. In the next section we introduce the methodological framework and the analytical process deployed in this research, as well as the case study context. In the following, we illustrate the results and discuss them. In the final section we conclude with general insights from this approach, their value for policy, and some suggestions for future research.

## 5.2 Methodological framework

This section includes four parts, as illustrated in 5.1 In the first, the main geo-analytic techniques used in our research are situated in the broader framework of socio-spatial studies and the mobilities literature. In parallel, a second part clarifies the purpose of the qualitative analysis and its theoretical underpinnings. In a third part we present and justify the selection of the case study areas, while in the last part we provide details of the operational process through which we have carried out our analysis.

Figure 5.1. Methodological framework of our study



## 5.2 Geo-analytic techniques

The broad context of this work is the analysis of human behaviour and its enmeshment with physical space. Among the most relevant contributions in this field, Jan Gehl, in his work *Life Between Buildings* (Gehl 1971), made a significant shift towards the analysis of the multiple practices taking shape in – and configuring – urban space. A specific focus of this approach on the spatial behaviour of tourists is based on Hägerstrand’s (1970) and Pred’s (1986) formalisations of space-time geography, whose potential as analytics for destinations has been highlighted by authors as Dietvorst (1994), Forer (2005) and Hall (2005). Implementations in tourism analysis have used either quantitative or qualitative methods, or on a combination of both. Most early studies used non-participant and participant observation techniques to integrate spatial analysis with a focus on performances and motivations (Hartmann 1988; Murphy 1992; Keul and Küheberger 1997; Galí Espelt and Donaire 2010).

A new impetus to this line of research has been given, on one hand, by the affirmation of the ‘mobilities turn’ as epistemological method, which invites to “plot, document, monitor and juxtapose places on the go” to understand how they become mobilised within networks of human and nonhuman agents (Büscher and Urry 2009: 108); and by the introduction of techniques that allow the automated collection of information on human

mobility through location devices like GPS (Shoval and Isaacson 2009; Birenboim and Shoval 2016), leading to a more systematic understanding of spatial behaviour in relation to different cognitive, physical and social factors, especially when associated with qualitative techniques that require interaction with device users (East et al. 2017; Birenboim et al. 2013; Shoval and Ahas 2016). More recently, tracking with mobile phones (Ahas et al. 2008; Steiner et al. 2016) and social network footprints (Kádár and Gede 2013; Vu et al. 2015) are shifting research towards the ‘big data’ analysis of spatial and cognitive behaviour of large masses of visitors for destination planning, management and marketing purposes.

A variation of such ‘mobile methods’ relies on video processing. Video-tracking consists in capturing the exact location of subjects in consecutive frames, generally through a single video camera’s field of vision. These techniques are particularly suitable to perform spatial measurements such as distance, speed, and direction, which the human observer is unable to accurately estimate. An example of application of computerised vision techniques for the collection and analysis of massive human behaviour data in a public space is provided by Yan and Forsyth (2005). Other authors have demonstrated the value of image-processing tools for remote monitoring of tourists (Sacchi et al. 2001; Mansfeld and Pizam 2006; Mills et al., 2010). Generally, these methods rely on the possibility of acquiring CCTV images, which can be aggregated to reconstruct behavioural patterns of groups of people in space, or also of individuals when this is combined with face-recognition techniques (Haritaoglu, Harwood, and Davis 1998; Aggarwal, Chowdhury, and Chellappa 2004; Piater and Crowley 2001; Heikkila and Silven 2004).

In our research, we used video-tracking to identify patterns of spatial behaviour and interaction of different collectives in a delimited space such as a square. The major advantage was the practicality and the low cost (only requiring one fixed video camera and not relying on CCTV images owned by third parties). Moreover, it is a non-intrusive method, thus eschewing the potential bias determined by the availability to be tracked, which characterises GPS-based research, preserving at the same time the anonymity of the sampled subjects.

## 5.4 Qualitative methods

While video-tracking allowed us to identify spatial patterns at a general level, for a more exhaustive characterization of the different ‘mobile collectives’ and their behaviour we used direct observation and surveys. Direct observation allowed us to associate specific mobility patterns with mobile populations, for instance testing the hypothesis that large visitor groups were effectively composed of cruise passengers; while surveys allowed us to scrutinize the broader behavioural context of sampled populations, making better sense of how they cope with the dynamics of space use observed, specifically in terms of their perception of and attachment to place.

Place attachment as a perceptual category has been introduced by Williams and Vaske (2003), among others, to predict the spatial behaviour of individuals or as a factor shaping residents’ attitudes towards tourism development (Choi and Murray 2010; Gursoy and Rutherford 2004; McGehee and Andereck 2004). While ‘sense of place’ is a multidimensional and multidisciplinary notion that attempts to unpack the meanings attributed to the social and natural landscape by individuals and groups, determined by personal experiences, social interactions and daily activities (Massey 1991; Stedman 2003), the concept of ‘place attachment’ refers more specifically to “a positive affective bond or association between individuals and their residential environment” (Shumaker and Taylor 1983, 233), restricting the focus of research on an individual’s emotional relationship with the surrounding. Hence in our survey we included a set of questions specifically related to place attachment, using a metrics introduced by Williams and Vaske (2003), in order to establish a link between the emotional bond with the case study spaces and their enactments by different mobile groups.

## 5.5 Selection of case study areas

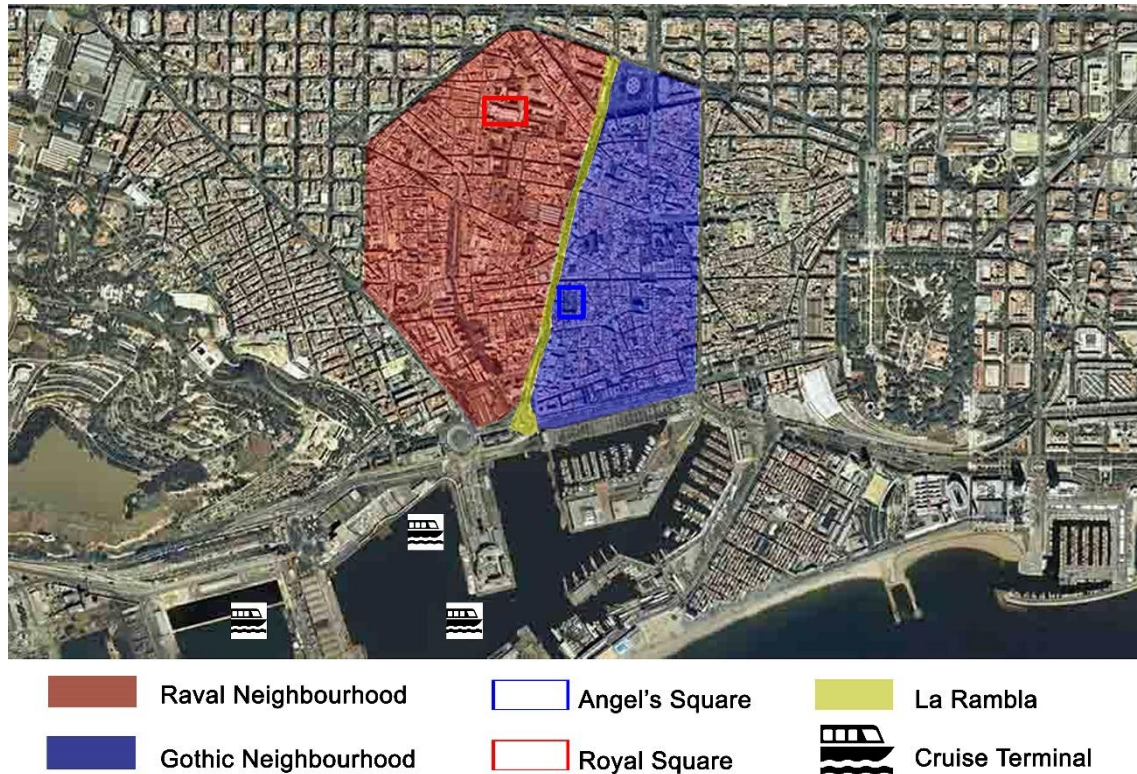
Our analysis focuses on mobility practices in two squares in the Old City of Barcelona, the area of most intense tourist activity and concentration of supply of the city (Figure 5.2). These two squares are important elements of the tourist landscape of the city, and are used and transited by residents and workers, but have a significantly different character in terms of design, symbolic charge, and functions.

The *Plaça Reial* (Royal Square) lies in the Gothic Quarter, touching with the Ramblas

avenue. Historically it was a meeting place for the Barcelonans, due to the proximity with cultural venues (e.g. the Liceu theatre) and the rich commercial offer of the neighbourhood. Today, its location between the Ramblas, the Old City attractions, the beach area and the port, as well as its elegant layout with palm trees, historical buildings and the lamplights designed by Gaudi, make of it one of the most visited and transited sights of Barcelona during the day, and the hub of a bustling nightlife cluster attended mostly by tourists. The current functions of Royal Square are thus in line with the evolution of the Gothic Quarter, a quintessential ‘mass tourist’ space characterised by the crowding out of resident population and economic activities unrelated to tourism. As confirmed by Roca-Salvatella (2014), this square is a staple of tours offered by cruise companies, and thus an ideal space for studying the mobility practices of cruise visitors in relation to the many other mobilities playing out in there.

The *Plaça dels Àngels* (Angels’ Square) lies in the upper part of the *El Raval* neighbourhood, on the opposite side of the Ramblas with respect to Royal Square. It is a vibrant and youthful space, an emblematic example of the regeneration of the physical and social landscape of *El Raval* since the end of the 1970s. On the square and in its immediate proximity several cultural institutions are clustered, like the ‘flagship’ Museum of Contemporary Art of Barcelona (MACBA), the Centre for Contemporary Culture of Barcelona (CCCB), a popular polyvalent cultural hub, the humanities campus of the University of Barcelona, opened in 2006, the Institute of Arts and Design, and the National Library of Catalonia. The presence of knowledge workers, the ethnically mixed nature of the area (with a large presence of South American and Asian immigrants as well as foreign students and ‘lifestyle migrants’ from OECD countries), the smooth and multi-level paving of the square, which makes it a highly esteemed spot by the skateboarding community, coalesce to signify it as ‘creative meeting-place’ and has driven a remarkable development of its leisure and commercial supply, with countless cafés and bars, global food stores, design boutiques and vintage shops. Angels’ Square thus differs considerably from Royal Square in terms of functions, social fabric (as it remains a densely populated area), and for the type of tourist profiles and practices that it attracts, rather geared to an ‘urban cosmopolitan’ population.

Figure 5.2. Case study areas in the Old City of Barcelona



## 5.6 Operational process

The process leading to the obtainment and processing of data involved a sequence of three operations: the recording and tracking of people in video sequences; the clustering of the obtained tracks; and the validation of the cluster characterisation through first-hand validation. The tracking of objects in video sequences is the most basic step to reconstruct and explore potential patterns of mobility. In our case, objects are pedestrians and their video-tracking needs to make sense of the complex patterns resulting from the interaction among a large number of individuals and with physical space (Helbing and Molnar 1995).

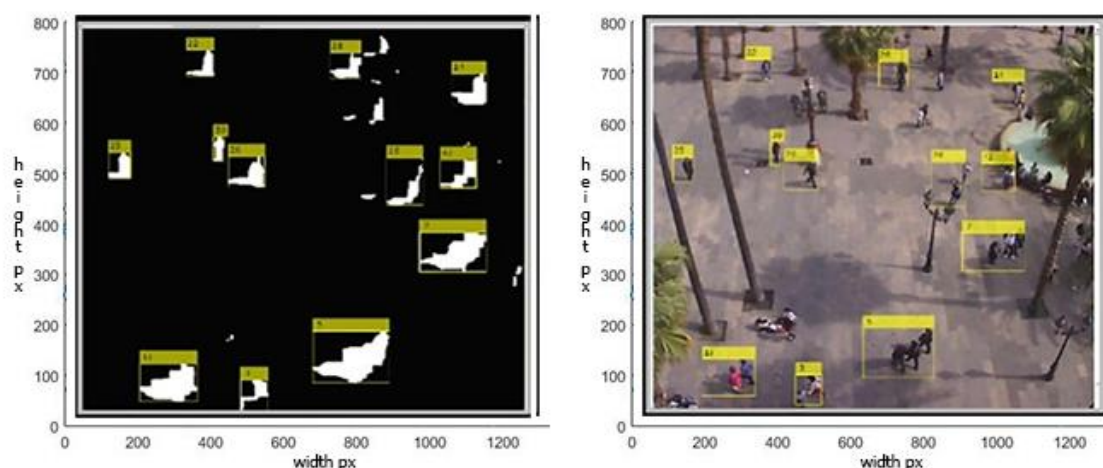
A first step of the research consisted in the capture of digital images using some type of sensor, in our case a digital camera. A preliminary exploration of the case study location allowed to identify two optimal time slots for the recording of cruise visitor activity, corresponding to a period of two hours after the scheduled arrival of cruise ships at the Port of Barcelona, when passengers reach the immediacy of the square after a short walk from the port terminal through the Ramblas (generally between 11 and 12 am). The



second slot has been chosen as a comparative reference. Between 6 and 7 pm, the flows of cruisers wane out of this area or get fragmented and the use of the squares by different user types is at its peak. The selection of recording days was based on the arrival of high-capacity cruise ships during March 2017, alternating days of high and low intensity of arrivals to compare the related patterns of occupation of space.

Once obtained the raw video data, we had to extract the elements of interest from the frames. We used a segmentation technique based on pixel values, also known as thresholding segmentation. This method allows to convert an image in colour or grayscale to binary, so that pixels whose intensity levels exceed a certain threshold assume different values (Figure 5.3 a). In order to extract the motion path of detected object (people), we then applied a procedure of Kalman-Bucy filtering (Figure 5.3b) (Kalman 1960).

Figure 5.3. (a) Segmentation; (b) Kalman-Bucy filtering



The third step of the analysis involved a statistical process of clustering (using the Matlab software) to classify indexed tracks into homogeneous groups, members within one cluster being closer to each other than members belonging to other clusters (Hastie, Tibshirani, and Friedman 2009). Specifically, we performed k-means clustering, using squared Euclidean distance as similarity measure. This type of operation requires defining a priori the number of clusters for a meaningful differentiation of the group characteristics - in our case three clusters, named 'individuals', 'very small groups' (<3 people) and 'groups' (> 3 people).

This clustering method tends to generate overlapping patterns when the centroids of one group are very close to the centroids of another group, or when the groups have different sizes and shapes; an observation could easily change its cluster membership because of a reconfiguration of mobility patterns in the observed space. This is especially significant in our case study, as status change hints at spatial closeness and possibly interaction between individuals or groups. This happens for instance when individuals or small groups come together to form a larger group or when a group breaks up into smaller groups.

Finally, first-hand visual validation was used in this procedure for an enhanced interpretation of the patterns identified in the previous step. Visual scrutiny of the activity in the squares in the same time frames as the recordings allowed a deeper and more contextualised understanding of the mobility practices and interactions registered. Observations regarded the main types of users and the activities performed, the duration of their stay in the squares, and the type and size of the groups.

As for the qualitative methods, the survey to residents was conducted in May 2017 and July 2017 in Royal Square and Angels' Square, respectively. The sample consisted of 60 persons in each square recruited by convenience sampling (Clark et al. 1998; Smith 2010). This method has been applied by approaching randomly people in the squares and asking them if they were 'locals' or 'visitors' in order to administer the appropriate survey.

The survey for residents was in Spanish, that for visitors in English. It was designed as a self-administered questionnaire (SAQ) to be completed by a respondent in an estimated 5 minutes. A proper explanation of the purpose of the research, together with the short time needed to complete the survey, ensured a very high level of cooperation of the sampled population (almost a 100% response rate). The respondents were assured that the researcher would not reveal their identity, and would use the data only in aggregate form and only for the purpose of the research.

The survey to residents, illustrated in Table 5.1, included a set of seven questions used to probe if and how the presence of tourists in the square influenced their navigation of such space, their decision to look for alternative places to go, the frequency of their visits, and the duration and timing of their transits in and around the square. Another set of questions were directing at assessing 'place attachment' as discussed above, enquiring about the emotional and symbolic meanings associated with the two squares and the personal

connection to those spaces in a context in which they negotiate such space with visitors' groups. Finally, a few questions enquired about the relational interplay between residents and tourists and the main reasons for contact. A set of different questions was included in the survey administered to tourists to probe their perception in relation to crowding, and if that would affect their behaviour in any way. The section concerning 'place attachment' was excluded from the visitor survey, and some other questions have been included to clarify the organisation of the visit (cruise company, travel agency, or self-organisation), the size of the group, and the number of visits to the square during their stay in Barcelona.

Table 5.1. Survey structure

<b>Tourists' mobility influence on</b>	The presence of large groups of tourists in the square influences:	your (pedestrian) mobility within the square
		your time of permanence in the square
		your decision to look for alternative places to go
		the frequency at which you go to the square
		the periods in which you enjoy the square
		the concentration of your activities in the square during the day
		the concentration of your activities in the square during the night
<b>Place attachment</b>	The presence of numerous groups of tourists in the square influences:	the feeling that the square is part of your daily life
		your feeling of attachment to the square
		what the square means to you
		the extent that the square represents you
<b>Relational Dimension</b>	What kind of social interaction did you have during your permanence in the square:	talking to others to ask info, recommendations, etc
		establishing a personal connection
		taking pictures
		complaining about disturbance of own mobility
		avoiding others coming in your way
<b>General questions</b>	How many times have you visited this square?	
	Who organized your trip?	
	What is the size of the group you are travelling with?	
	How much time do you intend to stay in the square or in its close proximity during this trip?	
	Questions for both Residents and Tourists	
	Questions only for Residents	
	Question only for Tourist	

## 5.7 Results

### *Spatial Analysis*

The results of the analysis of the video-tracking data are presented below in graphical form. It is important to highlight that the objective of this analysis is not the tracking of individual movements but the occupation of space by groups characterised by different

mobility patterns (in large or small groups or alone) and the interaction between them within the square.

Hence, the set of diagrams on the left side represents graphical elaborations of the application of the Kalman-Bucy filter. The points on the graph represent the centroids of individuals walking through the square in each frame of the video (thus different points can refer to a same person moving, or to different persons). The dimensions of the graph are related to the "width" and "height" of the images imported from the video (as is shown in Figure 3b). The result is an overall visualization of centroids measured as on-screen coordinates in pixels. The diagrams to the left yield an initial visual presentation of the amount of people in the square relating it to their patterns of clustering.

The diagrams to the right represent instead the graphical elaboration of k-means clustering produced by Matlab: the points of the graphs on the left are now repositioned on a non-spatial scale that orders them along the Y-axis according to cluster membership – ‘individuals’, ‘very small groups’ (<3 people) and ‘groups’ (> 3 people) – while the X-axis represents the ‘width’ of the video image.

A simple observation of the tracking points (graphs on the left in Figures 5.4.1-5.4.8) reveals a much larger presence of people in Royal Square during the morning time slot. This difference is mainly related to the transit of visitor groups and in particular of tours organized by off-board providers. Comparing this information with that of the charts resulting from the clustering operation on the right side, two basic insights emerge. The first one is that the more crowded the square is, the more evident becomes the distinction between individuals moving on their own (red dots), in small groups (green dots) or being part of a group of more than three people (blue dots). In the graphs related to the morning hours (Figures 5.4.1, 5.4.3, 5.4.5, 5.4.7), in fact, there is virtually no overlapping between the three clusters; in other words, the algorithm did not detect elements of proximity or interaction between the members belonging to the three groups established. Indeed, as mentioned above, the system generates overlapping patterns only when the centroids of one group are very close to the centroids of another group or, when the groups change their sizes and shapes.

Figure 5.4. Royal Square. Cruise days

Fig. (5.4.1)  
 Friday  
 03/03/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

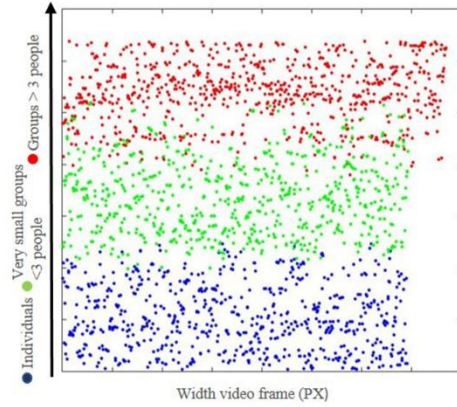
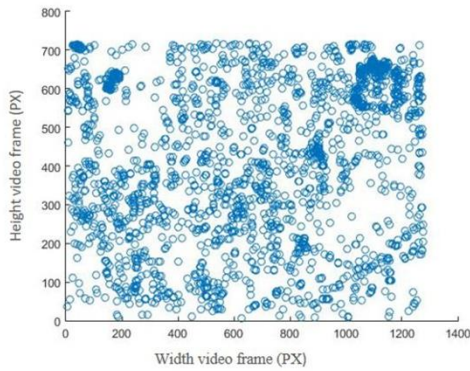


Fig. (5.4.2)  
 Friday  
 03/03/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM

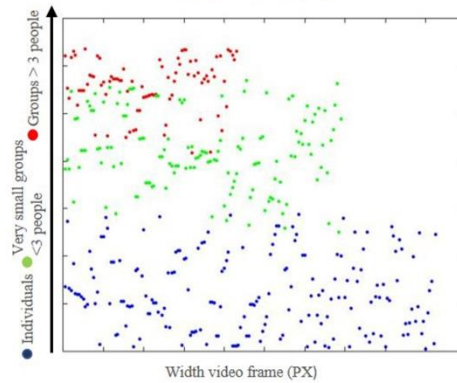
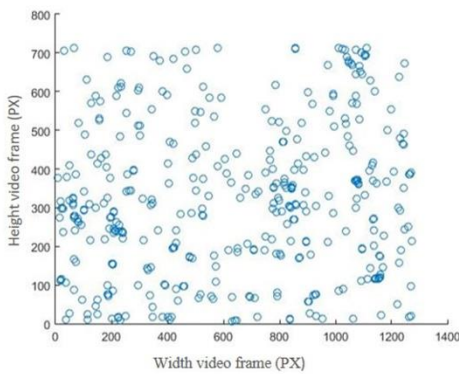


Fig. (5.4.3)  
 Friday  
 03/10/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

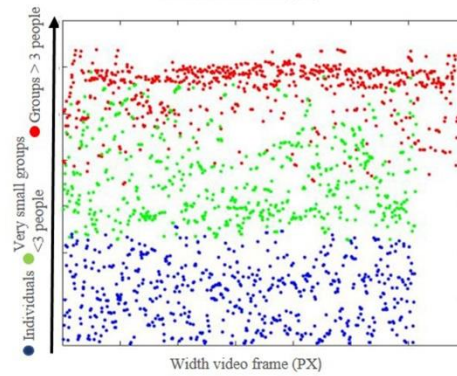
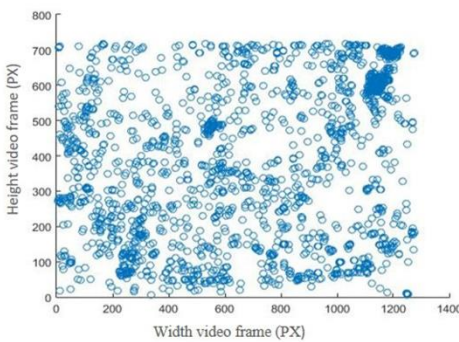


Fig. (5.4.4)  
 Friday  
 03/10/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM

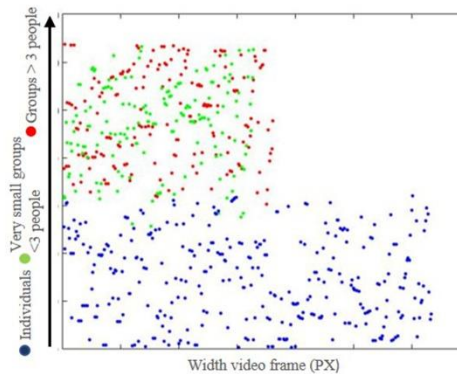
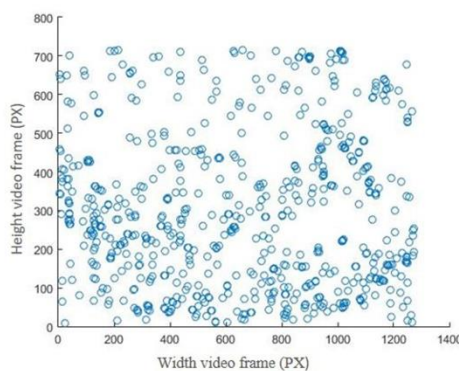




Figure 5.4. Royal Square. Cruise days (cont.)

Fig. (5.4.5)  
 Friday  
 03/17/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

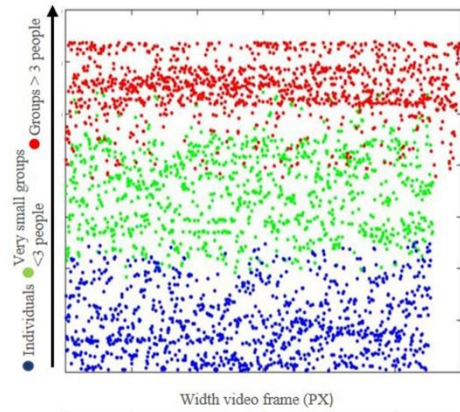
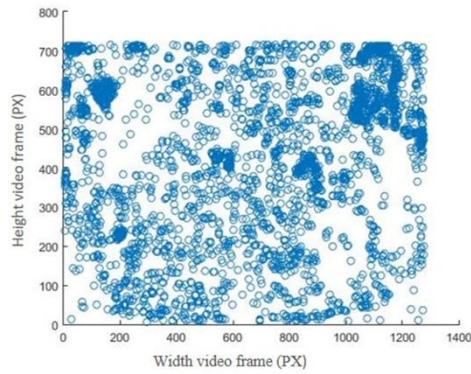


Fig. (5.4.6)  
 Friday  
 03/17/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM

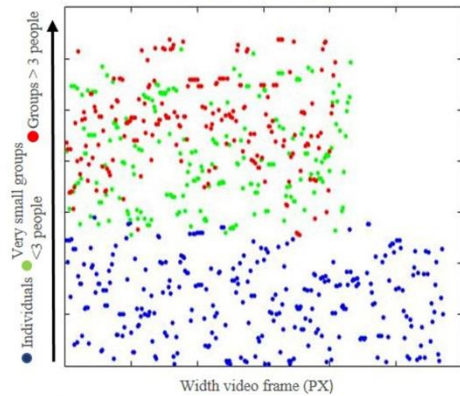
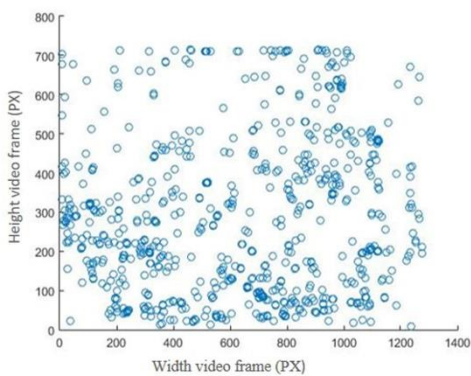


Fig. (5.4.7)  
 Friday  
 03/24/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

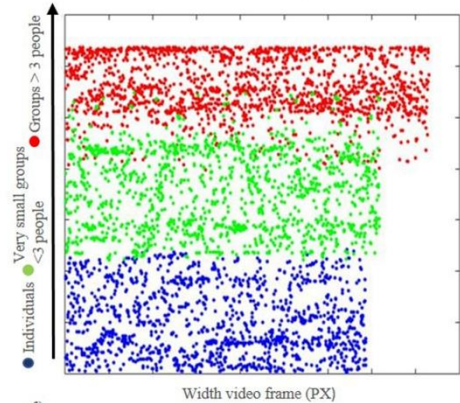
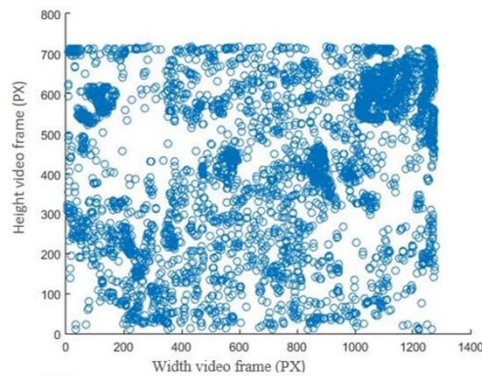
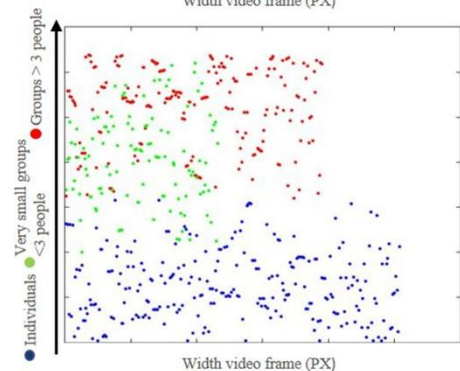
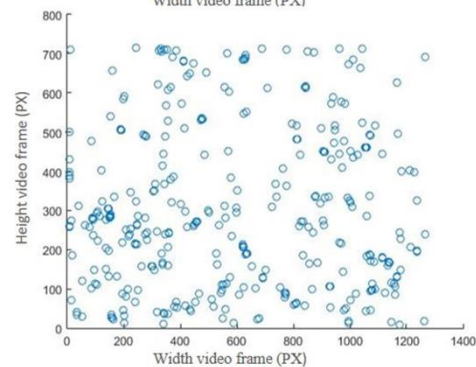


Fig. (5.4.8)  
 Friday  
 03/24/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM



This is observed especially looking at the increase of presences in the square in temporal progression from the first day of recording (5.4.1) to the last (5.4.7), due to the beginning

of the peak tourist season towards the final part of the fieldwork period. This progression reveals the increase in clustering and of presence of large groups. Despite the separation between the three clusters, the graphs in 5.4.3 and 5.4.5 reveal some degree of spatial interaction between individuals and small groups, while the separation between large groups and the other classes is larger. In the morning slots, large groups turn out to be spatially isolated from the rest of the subjects present in the square, however there is more overlapping – and thus more potential interaction and membership fluidity – in the evening slots.

The analysis related to days without cruise arrivals (Figure 5.5) outlines a mixed situation: on one hand, there is a certain level of clustering (Figures 5.5.1, 5.5.3), in spite of the globally lower level of crowding. The structure is rather similar to that of days of cruise arrivals but with a lower intensity. Apparently, this affects the spatial separation between clusters: the scarcity of large groups makes it possible for smaller ones to extending their mobility practices over the whole space of the square without much hindrance.

Turning now to the graphs referring to the evening slot in cruise days (5.4.2, 5.4.4), differences can be detected both in terms of crowding and in patterns of clustering. The two clusters of very small groups and large groups appear mixed (showing no clear separation). As was confirmed through direct observation, there were hardly any organized large group at this time slot, so the points assigned to the cluster of larger groups make less numerous groups than those observed during the morning slot. This suggests that users belonging to the three clusters do not distance themselves much but use space in a more unconstrained way.

First-hand visual validation confirmed a strong presence of large groups in the morning hours mainly consisting of ‘cruise day trippers’, in addition to other visitor tours and school trips. However, the space of the square is shared with local users who in the majority of cases, walk across or use it as a meeting place, leaving it soon afterwards. Considering the results obtained, it appears that for tour organisers the square is only a transit point with an observed average permanence time between 10 and 15 minutes. Tourists moving alone or in small groups dwell in the square for more than 30 minutes and use this space to relax and engage in social relations, while residents often use the square as a transit space or as a meeting point often lurking in the place for less than minutes. In the evening time, the landscape changes radically. In this time slot, large groups disappear almost completely, and a more heterogeneous population takes over.

Figure 5.5. Angel's square - Cruise days

Fig. (5.5.1)  
 Wednesday  
 03/06/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

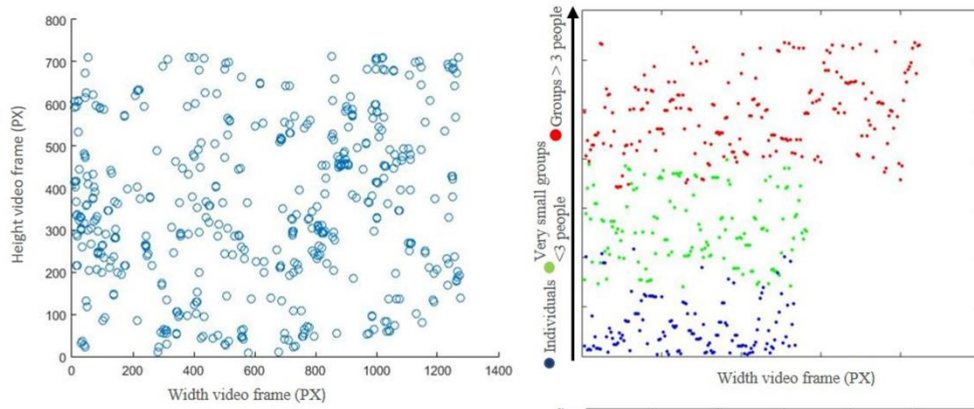


Fig. (5.5.2)  
 Wednesday  
 03/06/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM

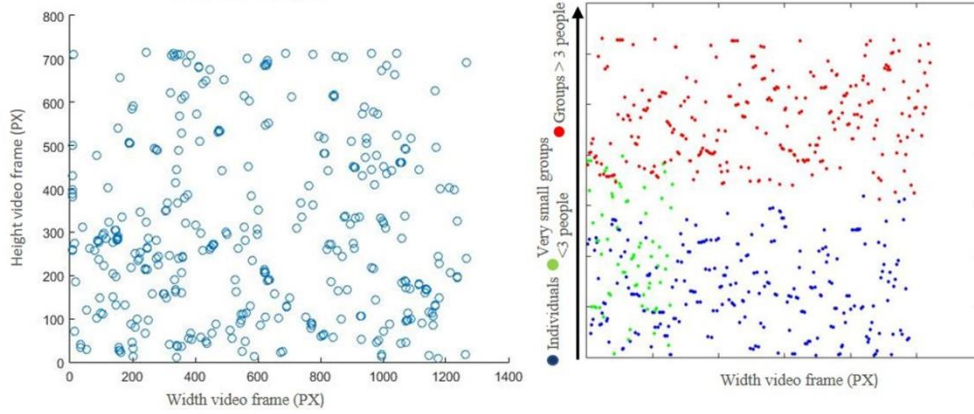


Fig. (5.5.3)  
 Wednesday  
 03/15/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

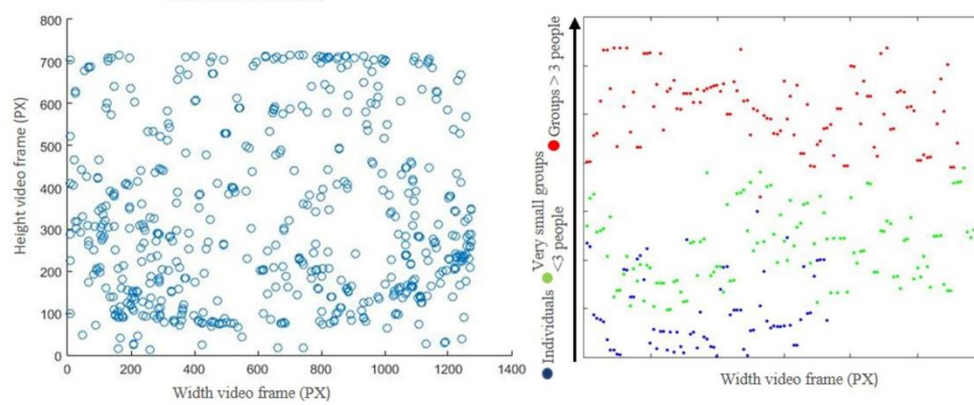


Fig. (5.5.4)  
 Wednesday  
 03/15/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM

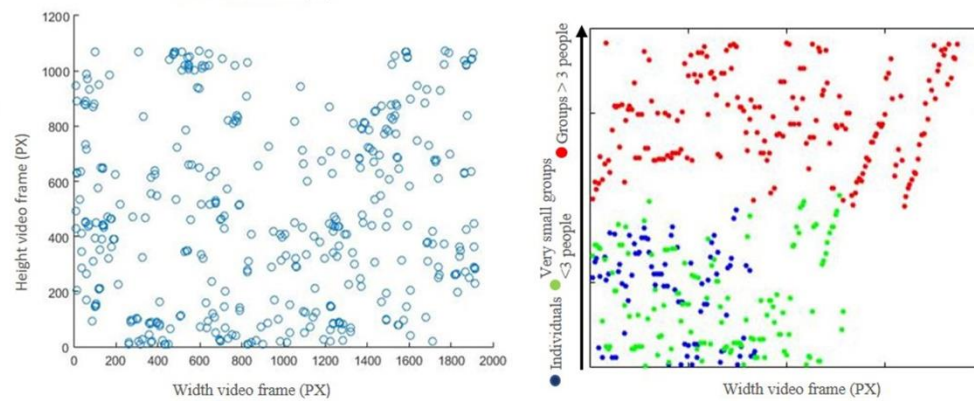




Figure 5.6. Angels' Square

Fig.(5.6.1)  
 Thursday  
 06/28/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

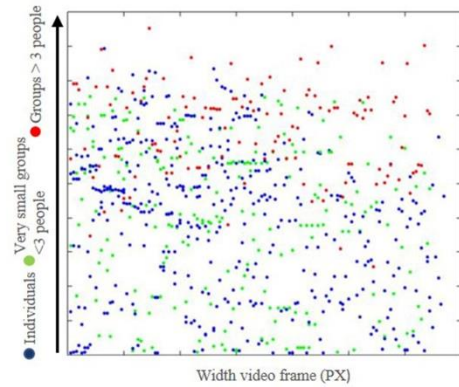
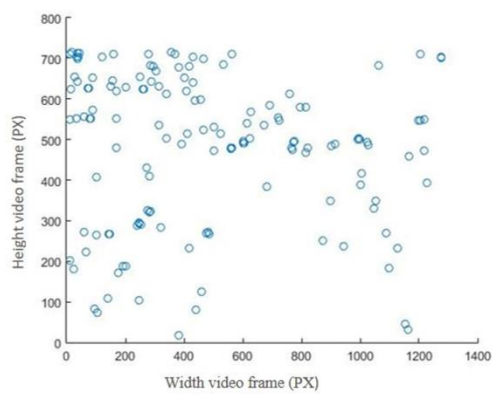


Fig.(5.6.2)  
 Thursday  
 06/28/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM

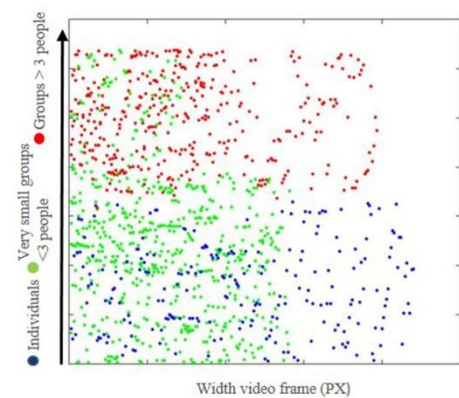
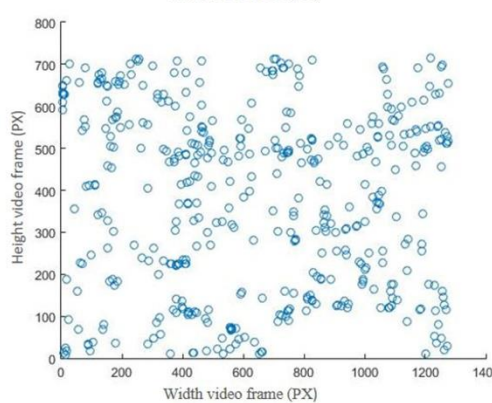


Fig. (5.6.3)  
 Friday  
 06/29/2017  
 Time Slot  
 11.00 – 12.00 AM

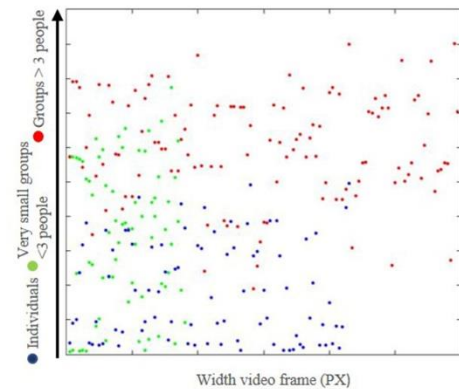
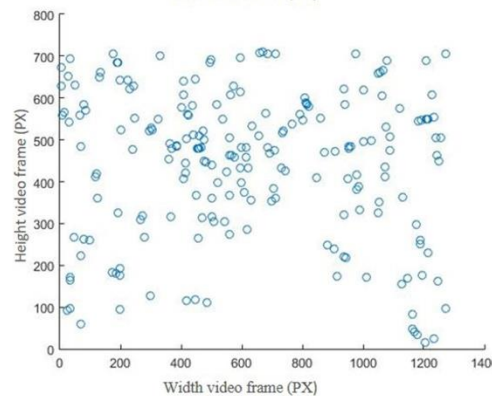
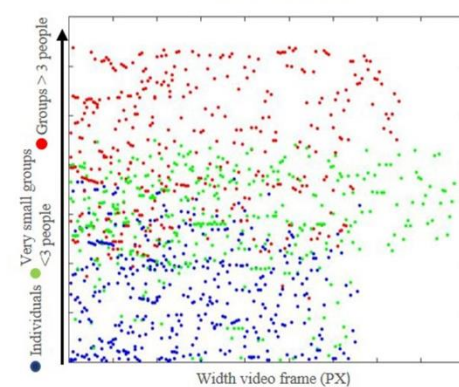
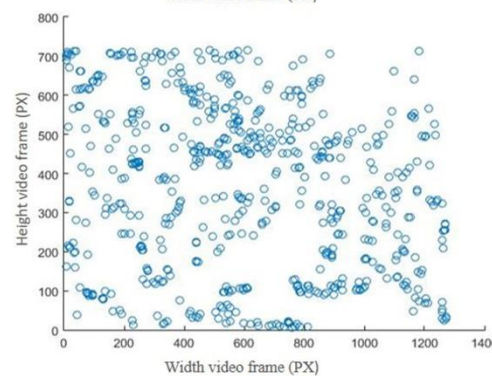


Fig. (5.6.4)  
 Friday  
 06/29/2017  
 Time Slot  
 18.00 – 19.00 PM



Turning now to the analysis of the video tracks taken in Angels' Square (in Figure 5.6), the patterns revealed are distinctively different from those of Royal Square. A comparison of the graphs of Figures 4 and 5 with those of Figure 6 give evidence of the distinct nature

of the two spaces. From the functional point of view, Angels' Square plays a more complex and heterogeneous role. Although this space is part of the tourist circuit of Barcelona it represents primarily a meeting point for the development of social activities framed by the surrounding environment.

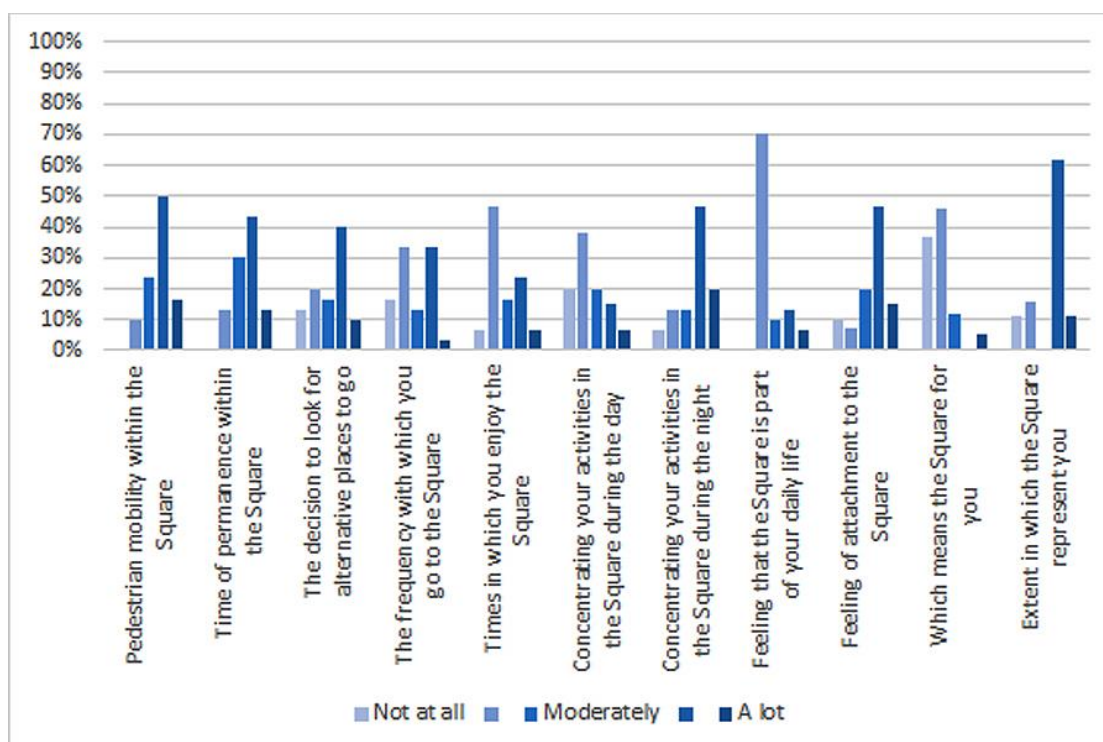
The low daytime activity in the square during working hours is based on its predominantly local use. Evidently, it is possible to observe the presence of tourists who cross the square and gather at the entrance of the MACBA museum, however the presence and frequency of large groups stationed or walking through the square is limited, and this seems to determine the absence of a clear spatial clustering pattern also among the other user typologies. This is especially evident in the morning time slot, where the almost complete lack of large groups (> 3 people) encourages a physical approximation between the categories, making their spatial patterns indistinguishable (graphs 5.6.1, 5.6.3). On the other hand, in graphs (5.6.2, 5.6.4), which refer to the afternoon slot, the presence of blue points (groups of > 3 people) is detected in a similar measure to the other points. Through first-hand visual validation, it was possible to detect that these groups did not exceed 8-10 people. We can therefore affirm that the mobility patterns are similar in the morning and in the afternoon, however the substantial increase in the number of people in the afternoon slot and that the lack of larger groups definitely influences the modes of use of the square. This structure of use seems to be enabling interactions between different groups. Unlike in Royal Square, there is no neat spatial division between the mobilities practices of the different groups. On the contrary, the integration of different functions in time and space offers more opportunities in terms of potential interconnections between people.

### *Qualitative analysis*

Figures 5.7 and 5.8 present the results of the residents' survey. The data taken in Royal Square suggest that the presence of tourists and their mobility patterns influence the residents' practices and perceptions of this space. Specifically, two thirds of the respondents admit that the considerable presence of compact visitor groups (a typical feature of cruise tours) affects their own mobility and this has a negative impact also on the time of permanence (57% respond between 'quite' and 'a lot'). The percentages decrease with respect to the questions about the frequency in which the residents are heading towards the square and the choice to concentrate their activities there during the day. 52% of respondents answered that the presence of groups of tourists has little or no

impact to that respect, possibly because among locals there are workers who use to spend their free time in the proximity of their workplace. For the same reason, the question on whether the presence of tourists affects the feelings that the square is part of their daily life, 80% of the respondents answered either ‘a little’ or ‘not at all’. Over a half of the of the respondents (55%) responded that tourist pressure has ‘quite some’ or ‘a lot’ of impact to the feeling of attachment to the square. However, a majority of them still considers the square as a space of their own (83% ‘a little’ or ‘not at all’).

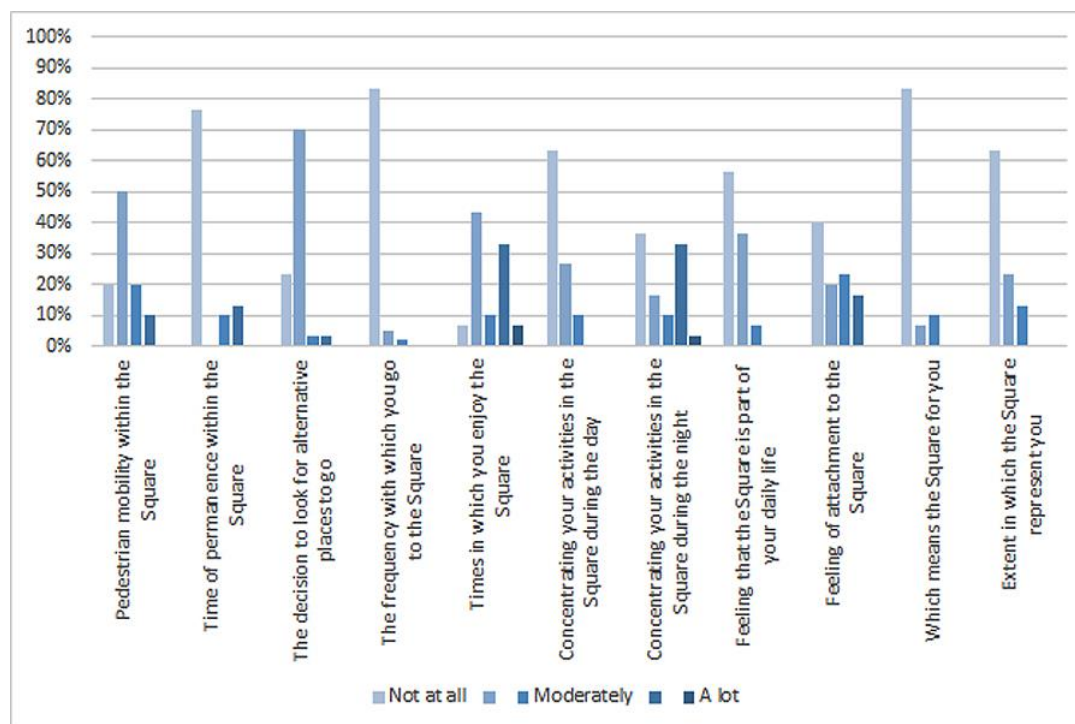
Figure 5.7. Tourists’ influence on residents’ mobility and place attachment in Royal Square



The picture changes slightly when considering the results of the survey carried out in Angels’ Square (Figure 5.8), as was expected when upon a preliminary exploration this space revealed little transit of cruisers’ tours. In this context, the capacity of different collectives to accommodate their activities and share the space seems sufficient to manage potential conflicts. The pedestrian mobility of locals is hardly affected by tourist groups (70% of the respondents having answered ‘not at all’ or ‘a little’ to this question), while in some cases they do raise questions about the hindrances to mobility caused by skaters. There is little evidence of a relationship between tourist pressure and time spent in the square, since 77% of respondents to this question answer ‘not at all’. Residents mostly consider that the presence of tourists does not affect the frequency with which the

residents are heading towards the square (83% answer ‘not at all’), or the choice to concentrate their activities there during the day to eschew visitor pressure (63% ‘not at all’), while there is a slightly more distributed result regarding the choice to concentrate activities during the night (36.7% ‘not at all’, 33% ‘quite’). Tourist pressure seems to bear little relation also with the feeling of attachment to the square. The majority of surveyed residents claims that the presence of large groups of visitors does not influence their feeling that the place represent them (62.3% ‘not at all’), the meaning that the square has for them (82% ‘not at all’), or their attachment to the square as part of their daily life (56.2% ‘not at all’). Seemingly, the convergence between the practices of different visitors and leisure activities performed by locals appears to be a factor that heightens place attachment rather than dissipating it.

Figure 5.8. Tourists’ influence on residents’ mobility in Angels’ Square

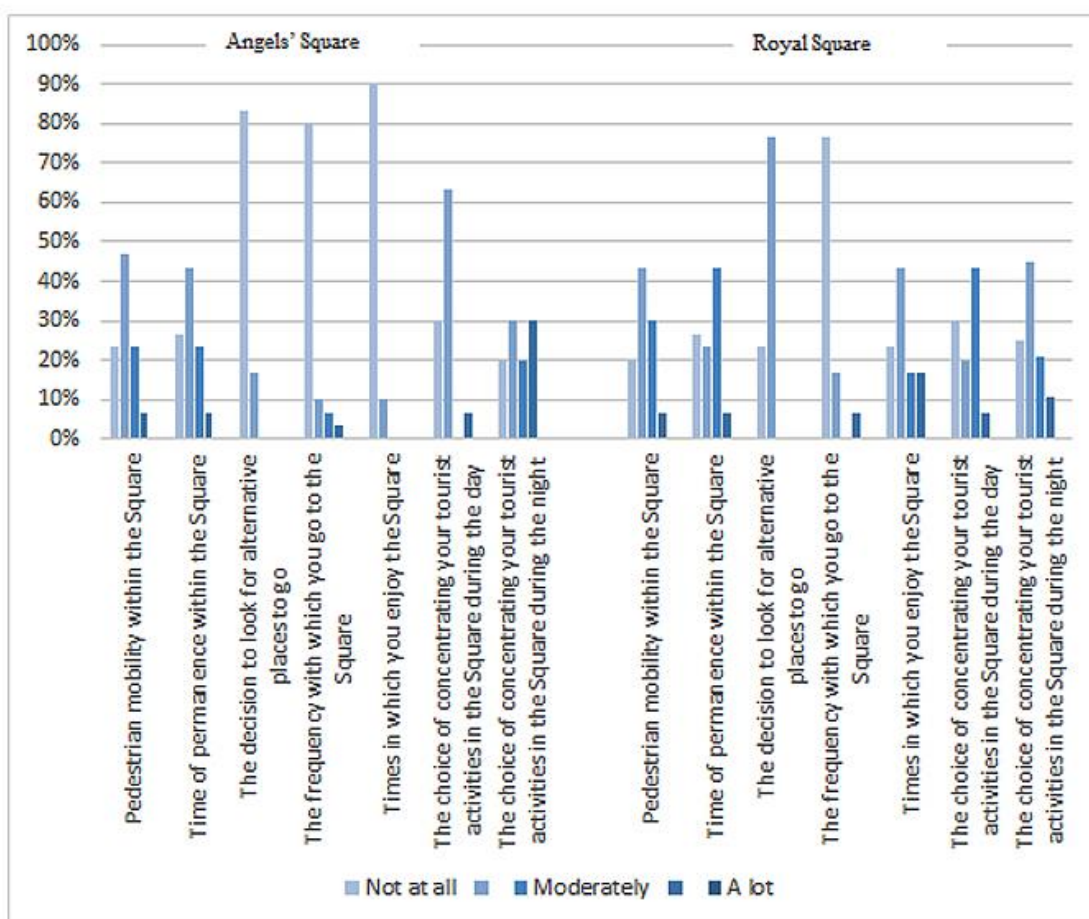


The visitor survey sheds light on the influence of the presence of tourists and their mobility practices on other tourists. The results are presented in Figure 5.9. In general terms, the mobility of tourists has less pronounced effects on the spatial and temporal behavior of other tourists than what observed in the survey with residents. It seems to influence only marginally decisions to seek out alternative destinations (all the respondents in Angels’ Square answered ‘not at all’, and 90% of the respondents in Royal



Square between ‘a little’ or ‘not at all’), or the frequency with which tourists visit a square (in Angels’ Square 80% answered ‘not at all’ and in Royal Square 76.6% ‘a little’). The situation appears more stratified with respect to the influence of the presence of large groups of tourists. 90% of the respondents in Angels’ Square claimed that they were not affected. Nevertheless, especially as far as the Royal Square is concerned, some of the respondents expressed some sensitivity to the crowds, noting the difficulty of moving freely in the square and that the presence of large groups affected their decisions to revisit the square during their stays in the city (30% said the crowds affected them somewhere between ‘quite’ and ‘a lot’). The response was similar in regard to the decision to concentrate their activities in the square during the day (40% of respondents answered ‘quite’ or ‘a lot’).

Figure 5.9. Visitors’ influence on other visitors’ mobility within Royal and Angels’ Square



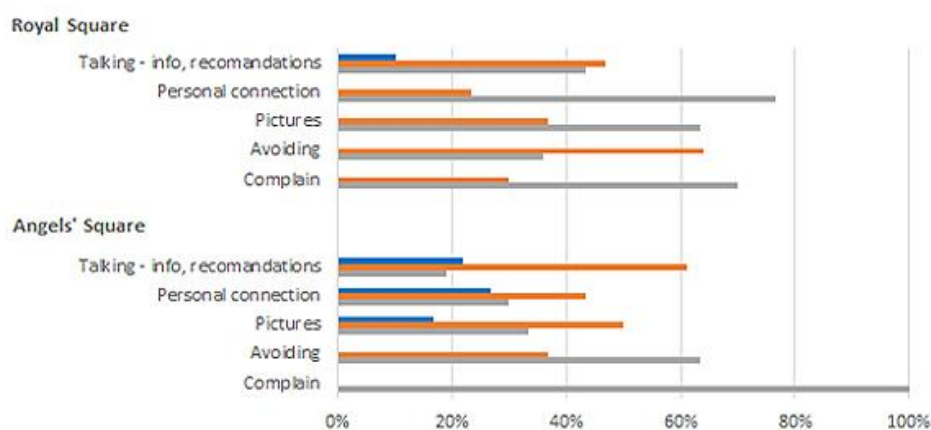
Figures 5.10 a) and b) illustrate the results of the survey section enquiring about the nature and volume of social relations that are played out in the two squares, contributing to a

better interpretation of the analysis performed through the video-tracking technique and of the ‘perception’ analysis conducted in the first part of the survey.

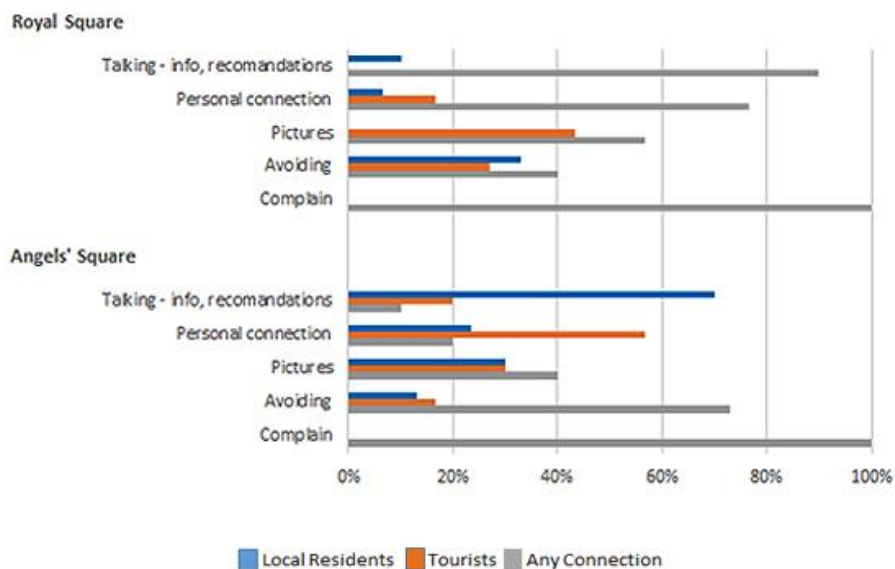
Firstly, both residents and tourists in the two squares were asked whether they had established some kind of contact with other users of the square and if so, to specify whether these were other tourists or residents, as well as the nature of this interaction: a request for information, taking pictures, personal connections or if the interaction reflects a negative attitude (complaints and avoidances).

Figure 5.10. Relational practices in the two squares a) -residents b) -visitors

a)



b)



As shown in Figure 5.10a (top side), only the 8% of residents surveyed at Royal Square claims to have established a personal connection with other residents, and the 13% did so with visitors. On the other hand, 50% of residents have provided information to visitors. Globally, the results of the survey in Royal Square reveal that this space is a poor producer of heterogeneous social relations, breaching of one of the conditions that define public space as a site of exchange, socialization and encounter. For residents, the negotiation of this space mostly unfolds as ‘impedance’, and particularly so when the square is at its most crowded, pushing them to zigzag their way through it, weaving in and out of visitor groups in a way that slows down their movement.

The situation appears quite different in Angels’ Square (bottom side of Figure 5.10a), where the survey indicates that 30% of the sampled residents were able to establish a personal connection with other residents, and more than the 40% with visitors. No surveyed resident affirmed to have approached visitors to complain, and only 36% claims having had to dodge them. A few respondents stated that they had to dodge skaters, a community that is mostly perceived by residents as ‘tourists’. We can conclude that Angels’ Square provides an environment which is more conducive to accommodating different practices of mobility, although this does not necessarily imply the establishment of a personal relation.

The results of this section of the visitor survey in the two squares also reveals the diversity of relationships played out between different groups. As shown in the bottom side of Figure 10b, some 70% of the visitors surveyed in Angels’ Square established some kind of contact with local residents and more than 20% with other tourists, asking for recommendations and information. More than 23% were able to establish a personal connection with residents and more than 56% with other visitors. On the other hand, as shown in top side of Figure 10b, only 6% of sampled visitors at Royal Square have been able to establish a personal connection with residents and 16% with other visitors. The results at Angels’ Square indicate no strong evidence of complaints (100% ‘not at all’) or avoidance tactics, while in Royal Square 23% of the surveyed respondents admitted having to zigzag to avoid crashing into other visitors.

The last group of questions of the visitor survey allowed to better define their profiles. Visitors to Royal Square, in more than 80% of the cases, belonged to an organized trip and the 70% came on a cruise stopover, while the great majority of the visitors to Angels’ Square travels autonomously. This is clearly reflected in the size of the groups that

populate the two squares and in the time of permanence (as revealed by first-hand observation 70% were in groups larger than 10 people in Royal Square; 63% were in groups smaller than four people in Angels' Square). The 70% of those surveyed at Royal Square responded that they had never been there previously, and express no intention of returning during their stay in Barcelona. In contrast, visitors at Angels' Square not only are more likely to have already visited the square (two or three times, in the 80% of the cases), but also express the intention to return. Several respondents pointed out that not all tourists were perceived in the same way and that certain types of visitor profiles and practices were strongly preferable to others. 'Mass tourism' was considered negatively in this regard by both residents and other visitors, who evidently do not see themselves engrossing those ranks.

## 5.8 Discussion and Conclusions

This paper has examined the agency of cruise tourism as embodied practice of mobility and its material and symbolic effects in/on space within a relational framework. Our analysis has used a combination of spatial-analytic techniques and qualitative methods to flesh out relational patterns of proximity, interaction and impedance, characterising in this way two iconic squares in Barcelona where tourism mobilities unfold as key determinants of the social construction of space. In this way, we have been able to analyse the 'differential' character of cruise tourism, which constitutes a specific mobility practice interfering with the mobility of both resident populations and the mobility of other (mostly non-organised) visitors, strongly informed in its spatial and time patterns by factors such as the location of the port, the scheduling of cruise ships at ports of call and the promotion of tourist spaces in the city. We have also focused on how material practices of mobility may affect 'attachment to place' for residents and its attractiveness for visitors, suggesting that conflicts in the use of public space may also lead to a change in the perception of the value of these spaces for its users, and reveal the ambivalent nature of public space according to the particular forms of appropriation by its users.

Though our study focuses on the negotiations between mobilities taking place in the two squares taken as exemplary cases, its results also hint at broader processes of exclusion triggered by the rise of a particular form of mass tourism mobilities taking over central city spaces. While the exclusionary character of public space is primarily approached in



the urban planning literature as the result of planning decisions in the spheres of design, functionality and ownership (Carmona, De Magalhaes and Hammond 2008) it is also seen as outcome of social ecologies determined by negotiation power over their uses between a network of global and local, where tourists as cultural consumers play a key role (Zukin 2008).

In this sense, in a space like Royal Square in our study, a main hub for cruise excursions and a node in the ‘mass-tourist’ landscape of the city, relational processes mostly play out as impedance and avoidance. This character is not only observed during the peak periods of transit of cruise visitors, but also in evening hours, when, despite the greater fluidity, the separation of use patterns is still evident. This square has arguably come to be signified as meeting and transit space ‘for tourists’ beyond its original functions. The contestation over its use is not only enmeshed with the process of tourist specialisation of surrounding areas, but may well be one of the key factors driving social exclusion through the abandonment of the neighbourhood by original residents, together with skyrocketing housing values and the readjustment of the commercial supply. The extent to which the observed impedance for residents can be directly related to decisions to out-migrate from this area, and the extent to which impedance registered (to a lesser degree) by independent visitors in this square is influencing their perceptions of it as ‘attractive’ or authentic, has to be confirmed by further research.

As a counterpoint, Angels’ Square, somewhat eschewed by cruise tours on account of its nature as ‘fringe’ space, emerges in our study as a space of juxtaposition of different mobilities. Even in the wake of the increasing contestation about the growth of tourism in Barcelona and its associated pressures, it affirms an identity of ‘open’, mixed and culturally generative space.

Our results are consistent with Whyte’s (1980) characterisation of the spatial behaviour of individuals as ‘domino effect’ influenced by other mobilities. Yet, along with Adey (2006) – who considers social life as operating through “constitutive relationships of movement, relative immobilities and differences in speed” (p. 77) – we also suggest that heterogeneous mobilities characterized by uneven ruptures, frictions, frequencies and rhythms of different groups in time may hinder one another at the expenses of the generative qualities of space. Recent mobility research indeed shows a growing interest for such temporal patters (Sheller 2011) and in the relationships that are directly involved in social life and in the production of space. In this sense, we can state that the results of

our work confirm the strong influence of tourism mobility practices on the local context, or as Hannam et al. (2006) suggest, “the proliferation of places, technologies and ‘gates’ that enhance the mobilities of some while reinforcing the immobilities, or demobilization, of others” (p. 11).

Beyond the empirical findings, which are possibly not surprising at all except for the insights that they might provide to the current debate about ‘policing’ tourism and space in Barcelona, this study has allowed to test an analytic procedure – from track data collection to their elaboration and presentation as clusters representing specific mobility patterns – which is relatively cheap to develop, preserves the privacy of the subjects tracked and does not rely on public or corporate ‘big data’ owners.

Finally, policy-wise this work contributes to the debate about the need to accommodate different mobilities in the city and especially in its public space as a strategy for more resilient places. Beyond future ‘hard planning’ decisions taken by non-local agencies, like the further expansion of the cruise port, our insights could influence short-term management decisions, for instance in the sphere of routing and mobility of cruise passengers into the city, the negotiation over the offer of products for companies organising off-board excursions, and the promotional strategies of specific central spaces for mass tourism.

## **6. Capítulo - La dimensión relacional de las movilidades: una aproximación a la comprensión de las evoluciones de las estructuras relacionales que surgen de las prácticas de movilidad.**

## 6.1 Introduction

In order to evaluate the impact of the processes of touristification taking place in the urban environment and their scope on the social life of neighborhoods, this work refers firstly to the postmodern reflection made by the most recent theories on tourism in which a more significant interpretation of contemporary tourism emerges and which connects the sociology of tourism to “Cultural Studies” (During, 2004), on the one hand, and to the “mobility paradigm” (Cresswell 2006; Hannam, Sheller and Urry 2006), on the other. This change of perspective is eloquently expressed in the volume published by Rojek and Urry (1997), entitled “Touring Cultures”, terms that indicate the theoretical choice underlying the new interpretation of the tourism phenomenon: the recognition of the link between tourism and contemporary socio-cultural transformations. The two authors emphasize the dissolving of once distinct borders between social spheres, particularly between tourism and culture. The cultural evolution (culturalization) of tourism practices is explicit in tourism itself, which increasingly involves the consumption of cultural objects and symbols (McKercher and Du Cros, 2002), rather than exclusively consumer objects (or simply *loisir*). This leads to the adoption of a cultural perspective on tourism, from which the centrality of the mobility issue emerges. Indeed, the new sociology of tourism is based on the assumption that tourism is a cultural practice and that tourism and culture broadly overlap. Tourism is thus established as a mobile cultural practice by definition and is highly significant or emblematic in contemporary “western” societies organized around mass mobility. In short, tourism must be analyzed to a large extent through the themes, theories and concepts of cultural analysis, and especially in terms of the current focus on issues of time, space and mobility that are increasingly linked to culture.

The aim of this research is therefore to study the evolution of relational structures arising from the daily mobility practices of different collectives that use the portion of the territory we will analyze and that are juxtaposed to an entire set of pre-existing spatial practices. Special attention must be paid to the “infiltration” into the urban fabric of tourist flows with a specific focus on the sociological component.

The central hypothesis of the investigation is that the intensification of globalization processes, the growth of “complex interconnections” (Tomlinson, 2001), the constant

innovations of digital and communication technologies, the creation of “diasporic public spheres” (Pía, 2003) fed by planetary flows of people, ideas, capital, goods and information (Urry, 2000) are some of the factors that are changing our ideas of the local, of belonging and of social bonds. The extent to which mobility can be considered a generator of social change will be investigated, especially in terms of the liquefaction of social structures. We understand by the term “liquefaction” that social structures are constantly changing, and the forms they take are temporary (Bauman, 2013). In this sense, we refer here to a double scale of mobility, we refer to large-scale mobilities that cross borders and disperse in territories on a local scale, merging with those that we define as ‘everyday life mobilities’ (Goffman, 1963) and to their later reconceptualization as “staging mobilities” (Jensen, 2013). The notion of “negotiation in motion” that is derived from the term “staging mobilities”, describes the dynamic interaction that takes place when we perform movements in a busy transit space or when “mobile with” involves making decisions regarding routes or modes of transport (Jensen, 2013). In this sense, the key idea is to understand the contemporary city as a group of people who circulate in addition to goods, information and signs in the relational networks that create the “significance of movement”.

It is appropriate here to ask why these movements occur. What happens as they unfold? What are the effects of these movements in cultural and social terms? What kind of sociality emerges from mobility practices?

The mobility practices adopted by individuals have been used to distinguish the various areas of the city. In a study conducted by K. A. Lynch (1976) in the city of Boston, the districts of the city are differentiated according to daily human presence, emphasizing that mobility can represent an important factor in the qualification of space. In order to go one step further by means of this research, an attempt is made to determine the predominant typology of the potential mobilities that revolve around the functional entities that are located in a territory in order to examine how they take part in relational processes between individuals. It turns out that the mobility practices of individuals are indeed linked to the heterogeneity of roles, identification processes and practices that they implement according to their own needs and lifestyles. In other words, they are related to the “diversification of social circles” (Simmel, 1989), that is, to affiliation to different groups and lifestyles, as well as to the locations around which different moments of life take place. Focusing on the characteristics of public spaces in relational terms (Massey,

2004), these are constituted through a multiplicity of possible relationships (space-time processes) between juxtaposed and likewise multiple identities, histories and trajectories. Therefore, observing the public or relationship spaces of a territory through the practices that underlie different mobilities makes it possible to investigate the evolution of the structuring of relationships within a community from a specific spatial location that nonetheless takes into account global interconnections and the emergence of new forms of relationships by means of which neighborly interactions are organized in the local dimension of everyday life.

The relationship between diversity of uses and social interaction was articulated by Jane Jacobs (Jacobs, 2011). According to the author, when residential use is juxtaposed with other sectors and uses, such as commercial, work or recreational ones, the presence of diverse people at all hours of the day is ensured. The functional social *mixité* (Lelévrier, 2006) “or social mix” (Ruming Mee and McGuirk 2004, Arthurson 2005) creates places for repetitive casual encounters that ultimately reinforce community ties. Both positions on public space, on the one hand, the cultural and symbolic aspect of public space as a place of important events, daily experiences, democracy and citizenship (Irazábal, 2008) and, on the other, the aspects related to the turn of mobilities, demonstrate the importance of incorporating this double gaze (social and physical) when analyzing and rethinking existing public spaces.

From this point of view, the research we propose evaluates the capacity of public spaces in a neighborhood of the city of Barcelona to generate these social practices according to the different concentrations of activities that move people, ideas, goods and information in the neighborhood itself and its surroundings.

## 6.2 Selection of Case Study

Barcelona is one of Europe’s most notable urban destinations in terms of volume, accommodation capacity and the flow of travelers and overnight stays in its hotels. In the 2016 ranking of European Cities Marketing (2017), Barcelona ranks fifth according to the number of overnight stays in hotels (19.16 million) with an annual increase of 8.5% between 2015-2016, and, excluding the political capitals of the states, is in first place (London, 28.5 million; Paris, 15.6; Berlin, 11.3; Rome, 10.1). The city has gone from being a city with tourism to being a tourist city (Palomeque, 2015). Tourism has grown beyond an initial situation of being a complementary activity to become a structural

component of the city's productive system, its urban metabolism, affecting its daily life, leaving no citizens indifferent to its impact, and has configured the image of the city with which (by which) it is internationally recognized.

The degree of development of tourism activities has transcended the sector and affects all aspects of the city. That is why the debate on tourism in Barcelona is present in the international media (Becker 2017; Burgen 2018; Manjoo 2018) in the agenda of institutions (*Strategic Plan for Tourism, Special Urban Plan for Tourist Accommodation*) and in political debate. Indeed, the city government in force since 2015 has advocated the need to slow down and regulate further growth, with the aim of promoting an anti-tourism entrenchment, besmirching the reputation of the city in the global media. In turn, critical voices see this as an attempt to marginalize organized claims in defense of 'the right to the city'.

The growth of tourism over the last two decades has therefore generated benefits for the city while at the same time bringing it major problems. Especially after the crisis of 2007 that affected the Catalan economy, large sectors of society, and in particular the impoverished middle class, are faced with an excess of tourism in public space and the appropriation by tourism of the commercial offer and the real estate market, of its intrusion into everyday spaces, the worsening of employment conditions in the tourism sector, atmospheric and acoustic pollution produced by tourist mobilities, as well as a progressive detachment of the representations of the city in the imagination of its citizens. These phenomena are well known in public opinion and academia, which recently coined the term "overtourism" as an analytical category (Dredge, 2017; Goodwin, 2017). The tourism-conflict association has emerged with force in the debates on the tourist model of Barcelona, and has given way to the emergence of positions of "tourism-phobia" (Milano, 2017) that are opposed to the discourse of a synergistic relationship, until now more widespread. The saturation of certain urban spaces generates an important malaise in residents in relation to tourism, leading to the spread of tourism-phobia, stigmatizing the tourist to the extent of blaming them for territorial depredation and urban real estate speculation (Palou, 2012).

The touristic use of public space is one of the most important debates currently taking place in Barcelona where congestion in certain neighborhoods or areas of the city such as the Sagrada Familia, Gracia, Barceloneta, Ciutat Vella, or Park Güell (Arias and Russo,

2016) is “creating problems when it comes to combining the two elementary spheres of life in the city: that of production, in which we would include the phenomenon of tourism along with others, and that of reproduction, that is to say, neighborhood life, the most elementary of socializations” (Mansilla, 2017). However, resistance to neoliberal forms of spatial production in places where the development of tourism has become a social problem and a vehicle of dispossession often downplays the complexity of tourist mobilities and their entanglements with the contemporary city (Colomb and Novy, 2016). The new tourist scenario implies a need for synergy between residents and visitors, the experiential offer of the city does not separate local and foreign consumers, dissolving the border between tourists and local residents, between spaces only for tourists and areas for residents. In this sense, the city of Barcelona unequivocally represents a clear example of this de-differentiation of spaces and practices, especially if we take into account that one of the bases of the city’s regeneration model has been the reconstruction of its public spaces; this is also the space in which urban tourism bases its activity among the attractions.

Our analysis focuses on the practices of mobility and use of some of the public spaces in the Poblenou neighborhood. Poblenou is an outlying district of the city that has become a new pole of attraction for visitors. The problems it faces are similar to those found in other tourist zones: illegal tourist flats (and rising residential rental prices), proliferation of hotels, public space increasingly devoted exclusively to tourist uses. Poblenou is an emblematic example of the physical and social regeneration of Barcelona’s urban landscape. Indeed, this neighborhood has become one of the most representative enclaves of the tertiarization currently occurring in the city. In the series of urban changes linked to the 1992 Olympic Games, the district of Poblenou underwent a profound transformation from being the city’s industrial heart to becoming a technological cluster, thus producing a marked renewal of the urban fabric. This revitalization, promoted likewise by the creation of the new district of technological innovation, 22@, has included pressure from the tourist sector, from the restaurant and hotel sector and other food and wine services, since at present the district has an offer of about 12 thousand hotel beds with another 3 thousand under construction, to which about 700 tourist flats must be added (Mansilla, 2016). The new orientation of the social and economic character of Poblenou has unleashed certain dynamics that have ended up transmuting its socio-spatial configuration, with the consequent appearance of an urban conflict linked above all to the



processes of gentrification, touristification and privatization of the sidewalks and squares of urban space. In addition, some of its main spaces of socialization, such as the Rambla of Poblenou, have experienced over the last few years a growing process of occupation by the open-air, sidewalk tables of bars and restaurants, which has forced the City Council to carry out specific planning for the area (Ajuntament de Barcelona, 2013).

It is, therefore, of paramount interest to verify in this phase of the neighborhood's development the processes that can nourish or, on the contrary, inhibit or fracture the social structures manifested in its public spaces.

### 6.3 Methodological framework

In the literature there are different types of functional characterizations with regard to urban areas that are developed according to different criteria and different scales of analysis. It is certainly worth mentioning the creation of the FUA by the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), which, in collaboration with the EU (Eurostat and EC-DG Regio), has developed a harmonized definition of urban areas defined as “functional economic units” through the collection of commuting data and spatial cell-scale population density of 1 km<sup>2</sup> (OECD, 2012). The concept of zoning has been applied in many areas of research such as public health and the environment (Cockings and Martin 2005; Daras 2009; Sabel et al., 2013), sociology or urban planning. Subdivision criteria have included subjective source characterizations by local populations (Coulton et al., 2001; Flowerdew et al., 2007; Suttles, 1972), as characterizations of homogeneous areas in terms of population or household composition (Riva et al., 2008; Spielman, and Logan, 2012) up to those based primarily on administrative boundaries (Pearce et al. 2006; Gant et al. 2014).

Likewise, in the field of research in the context of tourism studies, the need for functional segmentation arises, both in the case of urban tourism in large cities (as in the case applied by Pearce, 1998, in the city of Paris), as well as in relation to smaller realities such as those of coastal tourist destinations (Hernández-Martín et al., 2016). Recognizing tourist subdestinations defined as “spatial units of statistical analysis characterized by a high density of establishments of characteristic tourism industries, homogeneous statistical tourism information, and a spatial continuity” (Hernández-Martín et al., 2016) is decisive for understanding the patterns, processes and interrelationships that develop on a larger

scale within the destination. According to Quiao et al. “Subdestination may help to store, process and use the large amount of information that a tourism destination can currently collect in a more orderly way. It is thus, a very useful tool for arranging big data into geographically coherent areas (Qiao et al., 2013).

In this article we will refer, in a first stage, to a criterion of concentration of POIs (Point Of Interest) in the territory with the aim of identifying not only the areas of high tourist concentration, but also of subdividing the neighborhood that we have chosen as a case study into different functional areas. The goal, therefore, is to identify tourist subdestinations (identified as functional units within the neighborhood) in order to compare the “social use” of a public space belonging to this functional class with the “social use” of public spaces in adjacent areas hosting other city functions, as will be explained in detail in the next section.

If, on the one hand, the dominant functions that cover the portions of the urban territory are determined, on the other hand, it is crucial to consider the relationship between these functions and the potential mobility demand that is generated. As indicated in the introduction to this article, research on contemporary mobilities within the framework of what is known as ‘mobilities turn’ shows “how there is more to mobile urban life than getting transported from A to B” (Urry, 2007). “Movements are understood as wayfaring in an embodied mobile perspective (Vannini, 2012), where the spatial mobility of individuals is capable of provoking unstable social and relational dynamics, at scales of study, ranging from the global to the local. Therefore, as we have from the theoretical perspective, we also refer from the methodological perspective to the literature of this line of research that points to ‘mobilities turn’ as an epistemological method, which invites to “plot, document, monitor and juxtapose places on the go” to understand how they become mobilized within networks of human and nonhuman agents (Büscher and Urry, 2009).

Studies on mobility have fostered an intense methodological debate that promotes the search for perspectives that deepen the specificities of mobility as phenomena with theoretical and empirical weight inherent to current social reflection. Thus, investigating the spatialities produced by the users of a part of the urban territory requires observation methods that can reveal the forms of relationship generated by physical bodies, materialities and the multiplicity of interactions produced in daily life. “Mobile methods are qualitative, quantitative, visual, and experimental” (Büscher et al., 2011; D’Andrea et

al., 2011; Fincham et al, 2009; Kusenbach, 2012; In Sheller, 2017) and indeed, this field of research over the last two decades has seen the introduction of techniques that allow automated collection of information on human mobility through location devices such as GPS (Shoval and Isaacson 2009; Birenboim and Shoval 2016), mobile phone tracking (Ahas et al. 2008; Steiner et al. 2016) and social network footprints (Kádár and Gede 2013; Vu et al. 2015). In the context of tourism studies, these techniques are reorienting research towards the analysis of “big data” of the spatial and cognitive behavior of large masses of visitors for the purposes of planning, management and marketing of destinations. However, if on the one hand this discipline has produced an extensive literature on quantitative methods of an experimental nature and linked to new technologies, other studies have focused on the ways in which mobility affects social practices (Gutiérrez 2010; Ureta 2008; Jirón 2010; Jirón and Iturra, 2012) through techniques that echo social ethnographic research.

Innovations in ethnography, in general terms, have developed monitoring practices such as ‘walking with’ or ‘flânerie’ (Ingold and Vergunst 2008; Jensen, 2009; Bairner, 2006), ‘tandem ethnography’ (Molland, 2013) and ‘multi-sited fieldwork’ (Marcus 1995), adopted to improve some of the difficulties encountered in researching people who happen to be ‘on the move’ (Cresswell, 2006).

In our work we will refer specifically to a ‘multi-sited ethnography’ procedure as the main methodology of data collection in the areas selected through the above-mentioned functional categorization. This second methodological step will provide us with the necessary tools for the analysis of the relational practices that shape the selected spaces and the examination of the way in which tourist mobilities, and those that are not, negotiate and transform the daily social life of the neighborhood. ‘Multi-sited ethnography’ defines as its objective the study of social phenomena that cannot be explained by focusing on a single site. The essence of this type of research, therefore, is to follow people, connections, associations and relationships, which represent continuous phenomena, through spatially non-contiguous places. “Multi-sited ethnography combines the richness and depth of conventional ethnography, which has a long tradition of use in tourism research (Ribeiro and Foemmel, 2012), with the flexibility and holistic strength of multi-spatial analysis (Falzon, 2009). Because it pays particular attention to space and mobility as variables of interest, multi-sited ethnography is a particularly well-suited

method to the study of global phenomena such as tourism (Hultman and Hall, 2012; Salazar, 2010).”

## 6.4 Operational process

### *Functional zoning*

It is now important to specify which spatial dimensions we wish to examine and how we have tried to translate these empirically. In the first place, an important distinction must be made between the objective dimensions of the space and its subjective dimensions; in the first case we include the functional characterization of the areas of the Poblenou neighborhood as the initial factor of analysis. This first approach is justified by the need to insert the public spaces we will analyze from the relational perspective in their spatial contexts, linking the mutation of the socio-cultural landscape to the effects produced by the different mobilities that act in the urban space. The second analytical part will focus on the subjectively perceived dimensions of the relational environment of spaces.

In order to divide the studied territory into categories, a spatial analysis has been carried out on a census scale through the implementation in GIS environment of geolocalized POIs (Point of Interest) datasets of the city of Barcelona. Data collection has been carried out through the BCN Open Data Portal, an open data service developed by the Barcelona City Council, which, since 2011, provides information generated or stored by public bodies, allowing access and reuse for the benefit of interested persons or entities.

The POIs datasets include geolocalized information on all the spatial entities present in the Poblenou neighborhood (commerce, services, hotels and entertainment, tourist apartments, hotels, offices, residences, etc...). This instrument has allowed us first of all to disaggregate the POIs from the categories preset by the datasets in order to regroup them according to four new functional categories considered relevant for our research (Tab. 1).

This type of analysis has allowed us to select four study areas within the neighborhood with four different functional characterizations. Through this division, it has therefore been possible to distinguish the census areas that most attract a tourist public in terms of accommodation and some points of interest that are properly touristic, from areas that host other predominant functions in the same neighborhood.

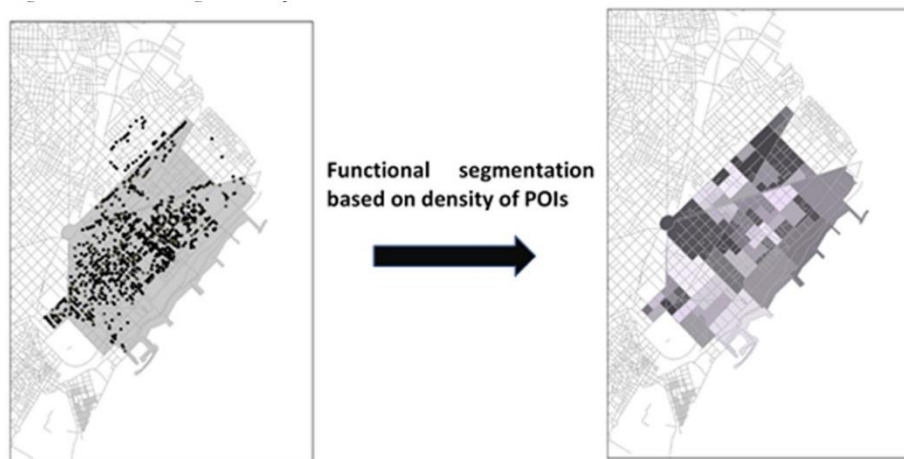
Table 6.1. Categorization of functional areas based on POIs typology

Table 1 - Categorization of functional areas based on POIs typology

FUNCTIONAL AREAS	POINTS OF INTEREST AGGREGATION	DENSITY INDEX	DENSITY INDEX
Tourist areas	Hotel	$(N. POINTS / Census area) / (N. POINTS / Neighborhood area)$	$(N. Hotels / Census division area) / (N. Hotels / Neighborhood area)$
	Tourist flats		$(N. Tourist Flats / Census division area) / (N. Tourist Flats / Neighborhood area)$
	Places of tourist interest		$(N. Places of tourist interest / Census division area) / (N. Places of tourist interest / Neighborhood area)$
Business areas	Services		$(N. Services / Census division area) / (N. Services / Neighborhood area)$
	Office		$(N. Office / Census division area) / (N. Office / Neighborhood area)$
	Institutions		$(N. Institutions / Census division area) / (N. Institutions / Neighborhood area)$
Leisure areas	Retail store		$(N. Shops / Census division area) / (N. Shops / Neighborhood area)$
	Restaurants and bars		$(N. Restaurants and bars / Census division area) / (N. Shops / Neighborhood area)$
Residencial areas	Housing		$(N. Houses / Census division area) / (N. Houses / Neighborhood area)$

In order to identify the predominant function established in the different areas, and therefore be able to assign a value to each of them, the number of POIs by category within the census limits was taken into account (e.g. Fig. 6.1). In particular, the specialization gradient of each census area was calculated with respect to the four selected categories (residential areas, business areas, leisure areas, tourist areas).

Figure 6.1. Functional categorization procedure



This analysis has been necessary to make a comparison of the impact on the social fabric generated by the mobilities that revolve around the functional entities present in each of

these areas. To undertake this study, four public spaces have been chosen corresponding to each of the four areas identified through the functional zoning technique mentioned above (as can be seen in the map in Fig. 6.2). The four selected spaces are proposed as a unit of measurement by means of which it is possible to capture the social dimension with respect to the spatial system in which they are located, that is, to specifically examine the effect of the neighborhood's spatial-economic articulation on the public participation of its spaces. Similarly, in the definition of relational structures and in the sense in which these relationships give life to the intensity of links at the local level in an environment in which global phenomena such as tourism, the presence of temporary citizens, and an increasingly international and mobile labor market intervene.

## 6.5 Selection of public spaces

### *Can Felipa square – Residential area*

The Can Felipa Square is located opposite the civic center of Can Felipa, the old textile factory that today is a municipal cultural space open to the residents of the neighborhood. The square is a meeting point and living space for the residents as well as being the scene of the meetings of 'l'Associació de Veïns' ('Neighbors Association') of Poblenou. Despite its proximity to the main Rambla and the presence of bars and restaurants, this space is not often frequented by tourists who are still mostly attracted to the gastronomic and cultural offer of the main Rambla.

### *Rambla of Poblenou – Leisure area*

Because of its proximity to the beach, this classic Barcelona space is frequented by a significant number of tourists and visitors. However, due to its recognition as a neighborhood attraction it is inserted into a setting we have called a 'leisure area'. In other words, a middle ground has been adopted to indicate areas that cover complementary functions with respect to those that have been specifically qualified as 'tourist areas'. Indeed, the large number of shops and restaurants provide service and entertainment not only to tourists but also to residents of the neighborhood and the broader city. It should be added, however, that the oversaturation of bars and sidewalk cafés in this traditional space of socialization, along with the emergence of tourist establishments and shops that have nothing to do with the everyday needs of the local residents of the neighborhood,

has influenced “the expulsion of all those who could not adapt to the dynamics of transformation Poblenou was experiencing” (Mansilla, 2016). The aim of the analysis of the promenade is to assess whether its spaces continue to fulfill the same functions linked to the social life of the neighborhood even though they are now in a stage of tourist revitalization.

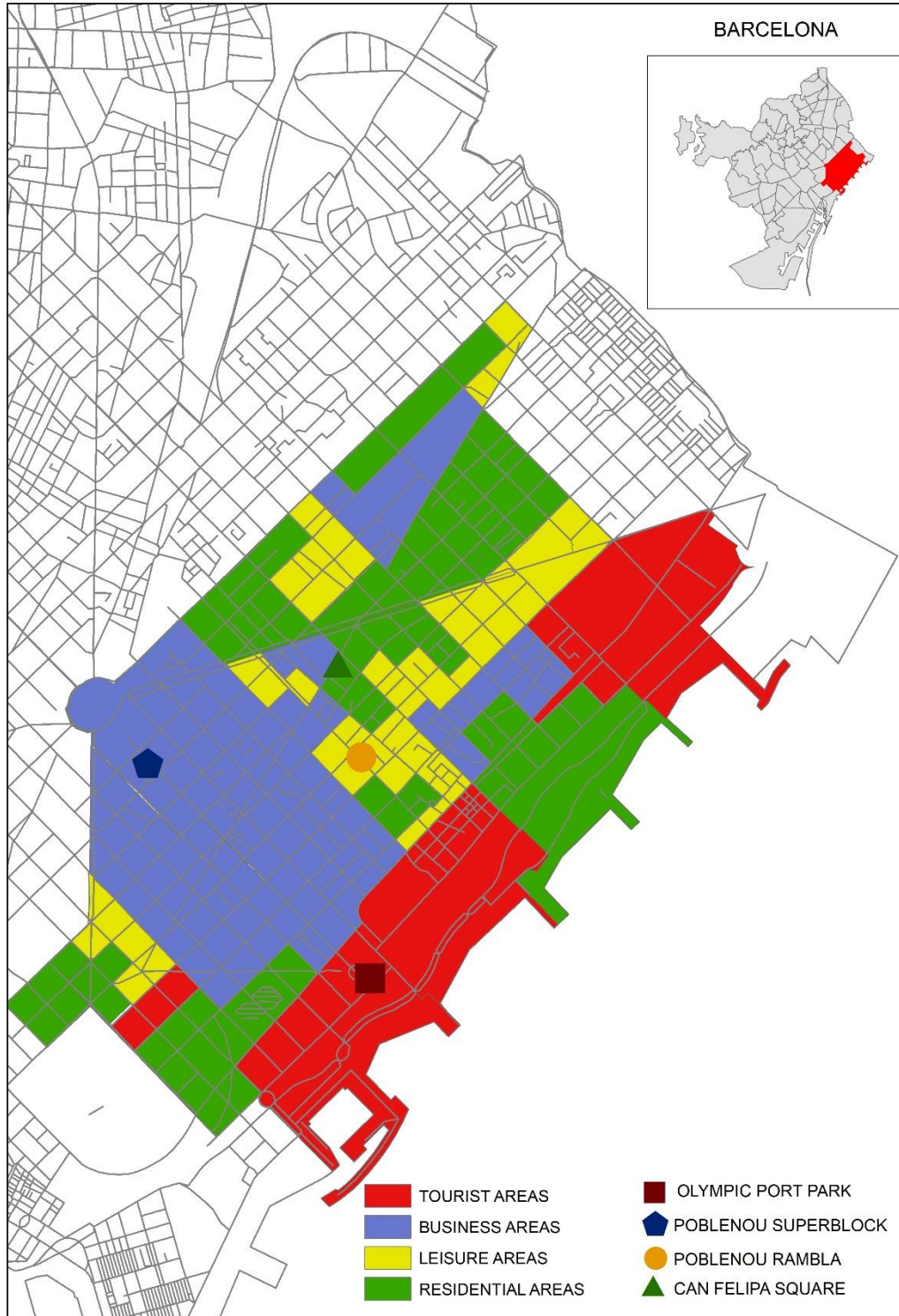
### ***Superblock – Business area***

The implementation of ‘Superblocks’ is part of a radical strategy of the Catalan capital to limit traffic to a series of major thoroughfares, drastically reducing pollution and turning secondary streets into ‘citizen spaces’ for culture, leisure and community (Bausells, 2016). The Superblocks are configured as urban units constituted by the sum of several residential blocks where the streets are pacified to recover public space through the deviation of motorized traffic. The Superblock of Poblenou was the first to be implanted experimentally in Barcelona. The “business area” character that we have attributed to this new urban space is due to its proximity to the Plaza de les Glòries, the 22@ Audiovisual Campus and the Media-TIC Building, an innovative construction destined to serve as a meeting point for companies and professionals within the technology development project located in the 22@ district of Barcelona. In general, the Superblock is located in the middle of what is becoming a European reference point in the ICT sector.

### ***Olympic Port Park – Tourist area***

The Olympic Port Park is one of the five large green spaces that were built on the former industrial sites of Poblenou. This action was part of the important urban renewal that was carried out on the city’s coastal waterfront on the occasion of the 1992 Olympic Games. All together, these works generated significant processes of substitution in the area, with incoming middle-class residents gaining a good deal of presence at the cost of the working class (Alonso, Porcel and Cruz 2017). Among the various areas of the Poblenou district, the area of the Vila Olímpica (Olympic Village) has undergone the greatest social transformation, its previous demographic profile characterized mainly by the working class having been radically changed through the massive arrival of a ‘postmodern middle class’ (Sheller and Urry, 2004) of (Spanish and foreign) executives and professionals. These processes of urban renewal and population substitution have contributed to the development of this specific portion of the district of Poblenou becoming part of the city’s tourist circuit.

Figure 6.2. Case study area functional categorization and selected spaces





## **Multi-sited ethnography**

The next step in this research has involved, as mentioned in the section of methodological review, the multi-sited ethnography carried out through questionnaires provided to residents, stable and temporary citizens of the city or the neighborhood in the four spaces indicated in the map in Figure 3. The Superblock, a multifunctional space located in the center of what has been characterized as a ‘business area’; the Can Felipa Square located in an almost exclusively residential area; the roundabout of the Rambla of Poblenou, an entertainment area, and finally the Carrer Salvador Espriu in the Olympic Port Park located within what we have defined as a tourist subdestination for its high level of tourist accommodations and recreational-cultural offer.

The specific tool that has made it possible for us to analyze the relational context in its most practical dimension is the “Intercept Survey for Social Mixing” (Gehl Institute for public life, 2017). The questionnaire, formulated by Jon Gehl and his collaborators, originally aimed to “understand how to identify where this mixing is happening, and the types of design and programming cues that can help invite foreseeing interactions, in order to fulfill the important civic purpose of our cities’ public realms” (Gehl, 2017). However, in our case, the questionnaire has been implemented through a series of useful questions to identify the variables that nourish or disfavor social interaction processes in terms of opportunities for encounters and scope in generating social practices, while also being aimed at evaluating the perception towards the renewed social mix generated specifically by tourism or by the presence of communities of ‘temporary citizens’.

The surveys were carried out in the months of June and July 2018 in the four spaces previously mentioned: The Superblock, the Can Felipa Square, the roundabout of the Rambla of Poblenou and the Olympic Port Park. The sample consisted of the recruitment of 50 people (residents of Barcelona in general or of the Poblenou neighborhood in particular) in each of the spaces selected for a total sample of 200 citizens. Recruitment was by convenience sampling (Clark et al. 1998; Smith 2010). This method was applied by randomly approaching people in the spaces and asking them if they were ‘local’ or ‘visitors’ in order to be able to administer the survey exclusively to individuals corresponding to the resident profile. The goal of the analysis was to explore and identify

the socio-cultural impacts perceived by the local community arising from its relationship with tourism and other emerging communities of citizens.

The questionnaire, illustrated in Table 6.2, includes a series of eight questions used to contextualize the link that binds the respondents to the public space of reference in spatial terms (proximity to the place), presential terms (their preference for the place they are now in with respect to other nearby spaces), motivational terms, and finally temporal terms (frequency, time of stay). Another series of questions refers to the perception of the identitary transformation of the neighborhood produced by the population remix that emerges from the implantation of new typologies of communities in general and tourist ones in particular. Finally, the third and last series of questions addresses the relational experiences that take place or have taken place in each of the spaces, the circumstances of the interactions and the capacity for producing more or less deep links between those who benefit from the spaces.

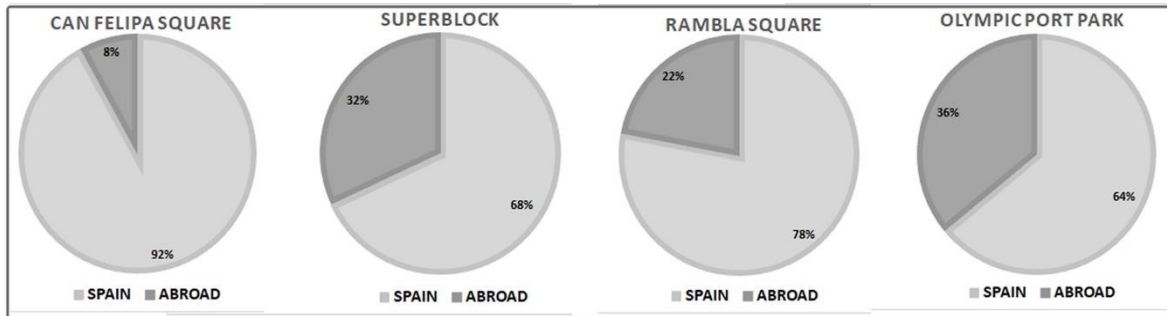
Table 6.2. Survey sample

Fields of interest	Questions
Linkage between respondents and the public space selected	What is the main link that relates you to this neighborhood?
	How often do you visit this place?
	Is this the public space closest to your home or your work?
	If you answered "NO", which of these would be the closest public space to your home or your work?
	What brings you to this space today?
	If you answered 'just passing through' are you headed anywhere in particular?
	How much time do you plan on spending here today?
Perception of social mix	How do you feel about the social mix generated by the tourist populations in this neighborhood?
	How do you feel about the social mix generated by the tourist populations in this specific place?
	How do you feel the public spaces of this area perform as neighborhood spaces? (e.g. places to play, relax, social relations.)
Relational experience	Please take a few moments to look at the people here. Do you recognize anyone you weren't already planning to meet?
	This time or other times have you met people you've met at this place?
	Have you ever spoken / interacted with strangers in this place?
	How many times have you spoken / interacted with strangers in this place in the last month?
	Who were the people you met?
	Have any of the interactions that took place in this space led to friendship?
	How would you evaluate this relationship?

## 6.6 Results

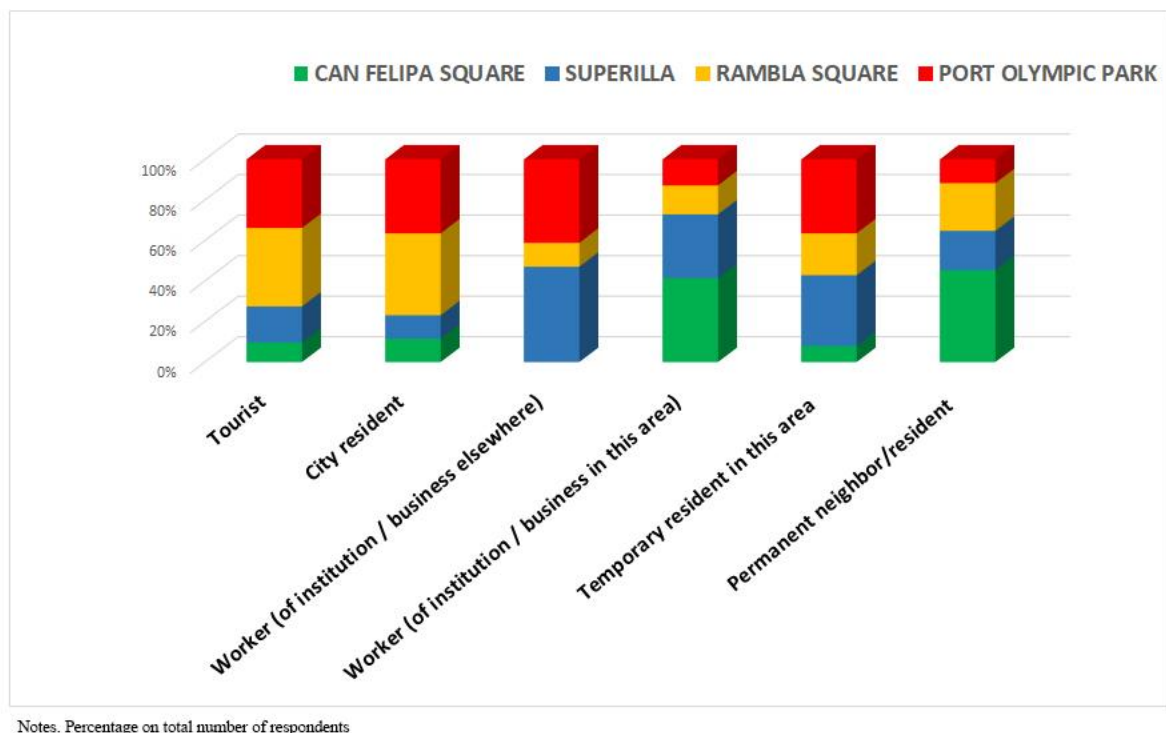
The charts in this section present the results of the surveys carried out in the selected public spaces. The results of the survey suggest a marked difference between all the spaces with regard to most of the aspects researched. As can be seen in Figures 3 and 4, the set of questions aimed at discovering the link and the origin that connects the respondents to the public space demonstrates a first scale of diversification. The first differentiating characteristic is represented by the origin of the users of the four spaces. As can be seen in Figure 6.3, in effect, in the Can Felipa Square the foreign population represents only 8%, in net unevenness with the Olympic Port Park where users of other nationalities represent 36%. The data regarding the Rambla stand out, indicating that the presence of foreigners almost triples in this space even though it is located just a short distance from the Can Felipa Square.

Figure 6.3. Origin of users



A more in-depth look at the configuration of the sample from the perspective of identifying who the users are also reveals a clear change of context (Figure 6.4). Can Felipa Square shows a marked residential quality, determined by its location, as already expressed in the methodological section of this article, which is nonetheless confirmed here (56% permanent residents, 47% workers in the area). The Superblock space is much more varied with a percentage of almost all types of users included in the study. A community of foreign workers stands out in the Superblock with a quite significant presence (18%), a percentage almost comparable to that of Barcelona workers who total 22%. The Rambla also receives a heterogeneous public; indeed, the space where the surveys have been carried out suggests that the Rambla is attractive in a significant way for tourists and visitors to the city (33%) but to a certain extent it is also so for those who live in the neighborhood both temporarily and permanently (47%), as it is for workers in the area (10%). In the Olympic Port Park, the scenario changes radically; in this space we observe the absence of the residents of the neighborhood itself, while, on the other hand, there is a presence of foreigners residing in the zone temporarily (27%), as well as of other subjects, workers, always present in a temporary way, or residents of the city; as the previous analysis of the functional division suggests, the use of this space by tourism (20%) is clearly confirmed.

Figure 6.4. Linkage between users and space



Maintaining a general framework of the typology of users of the four spaces, we shall now analyze the series of questions that refer to the perception of the identity transformation of the neighborhood produced by the population remix, as can be seen from the implantation of new typologies of communities with special interest regarding tourist communities (Figure 6.5).

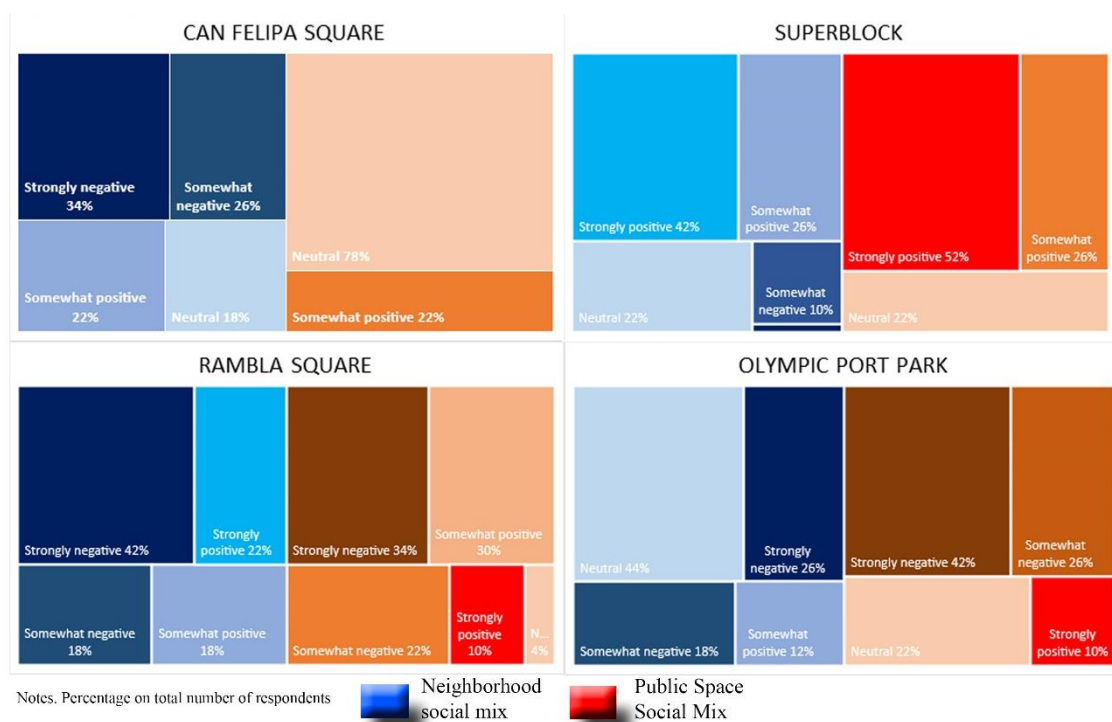
As can be seen, the areas where residents are most concerned about how tourism is affecting the renovation of the social fabric of the neighborhood in general are: Can Felipa Square and the Rambla, which classify the massive presence of tourists in this neighborhood as very negative or quite negative (50% in both cases). However, a change is observable in the response to the second question, which focuses on what is happening in the particular space. Public sentiment in Can Felipa Square is mostly neutral (78%) about the presence of tourism in this space, however, this is most likely due to the fact that, as we have seen in the first section of questions, tourist populations make almost no use of this space, for the time being, for which reason no major change in the social structures of the space itself is observed. In fact, the ability to promote social integration

is viewed positively by the respondents. This changes for the respondents of the Rambla who seem, on the contrary, affected in their perception of the space, as reflected in a decreased sense of the ability to promote social integration (62% respond either limited ability or neutral).

The Superblock reveals a positive trend in all three aspects. Those surveyed say they are satisfied with the social fabric generated by tourism, not only in the neighborhood in general but also in this space in particular, which is accepted as a new citizen reality in a social and community sense. Once again it is necessary here to refer to the typology of users who have undertaken the survey, which, as we have seen in the first part of the questionnaire, consists of a public half of whom form part of the very renewal of this social fabric due to their origin and use of the territory.

We should recall that the public of this space (36%) is of foreign origin, including workers and temporary residents who fit into a cosmopolitan framework and who are probably comfortable within a dynamic setting and a population renewal that we can associate to some extent with a general process of gentrification occurring in this part of the city and, specifically, in this area of the neighborhood. This is a newly formed space and the process of its social construction is just beginning, so it is experiencing new exchanges, new memories and daily uses by the population.

Figure 6.5. Resident perception of social mix originating from tourism and new mobile collectives

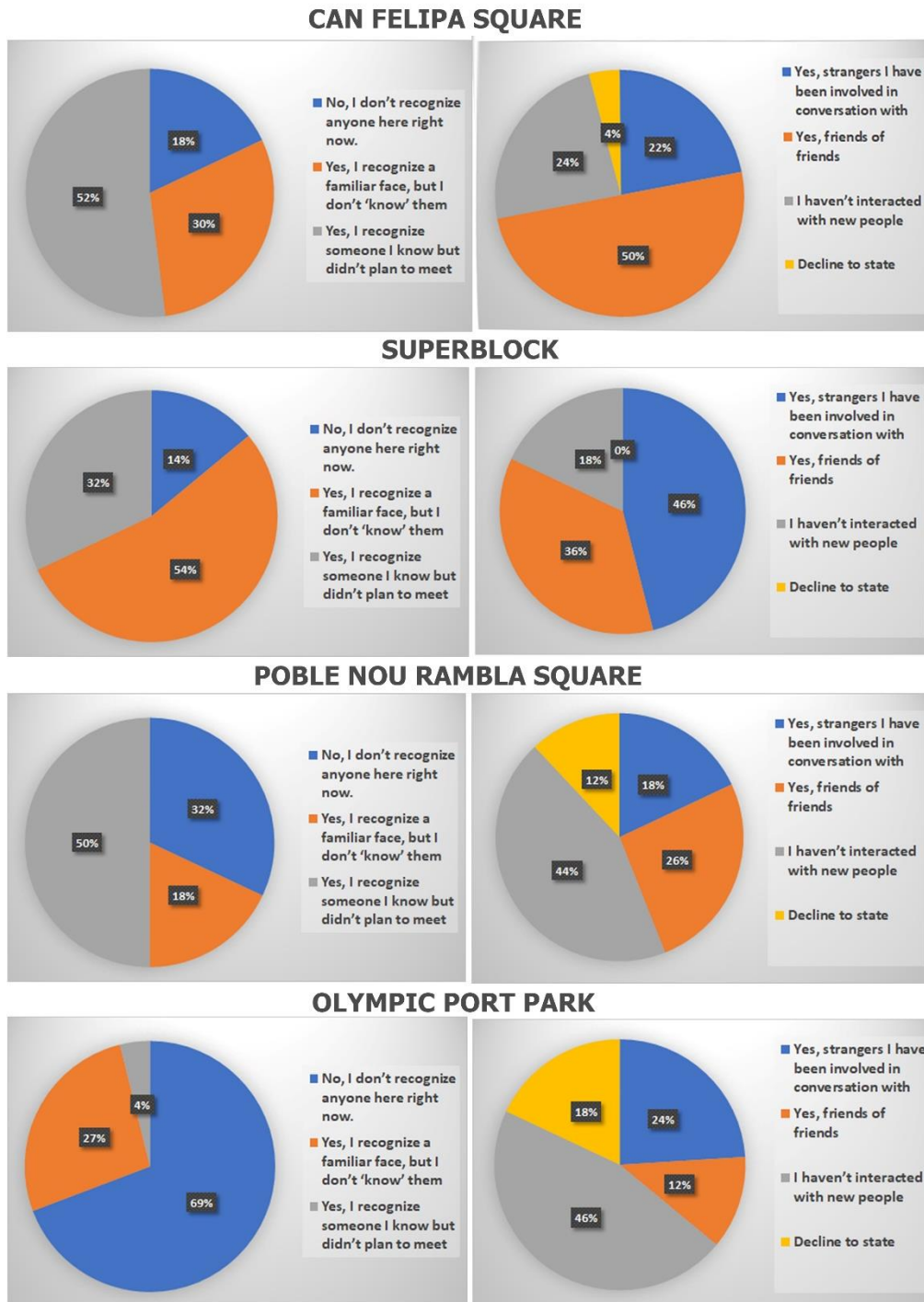


Turning now to the relational aspects strictly speaking the charts in Figure 6.6 represent firstly (left chart) the level of familiarity of the space measured through the percentage of acquaintances, familiar or unknown faces in the place at the time of the survey and secondly (right chart) the percentage with respect to the number of interactions that took place in the space in the last month and with whom they took place.

The results of this section of questions suggest that the Can Felipa Square provides a family atmosphere, considering that more than 52% of respondents have met someone they know in the last month and 30% recognize a familiar face in the space at the time of the survey. The Superblock provides a similar situation, although as can be seen in the chart in Figure 6, the percentage of known faces increases to 54% while the number of people with whom a real interaction takes place drops (18%). It is important to note here that while the percentage of interactions decreases, these interactions take place for the most part with unknown people in a trend opposite to the types of interactions seen in Can Felipa Square, where they mostly take place between acquaintances. On the Rambla, as expected, the percentage of people who do not recognize anyone increases (32%) and the level of interconnection with strangers decreases significantly (44%), however the percentage of the category of ‘friends of friends’ is still quite high (26%). In the space known as the Olympic Port Park, the percentage of people who do not recognize any

known face increases significantly (69%), the percentage of the category ‘friends of friends’ decreases even more, while the level of absence of interactions increases (46%).

Figure 6.6. Relational experience

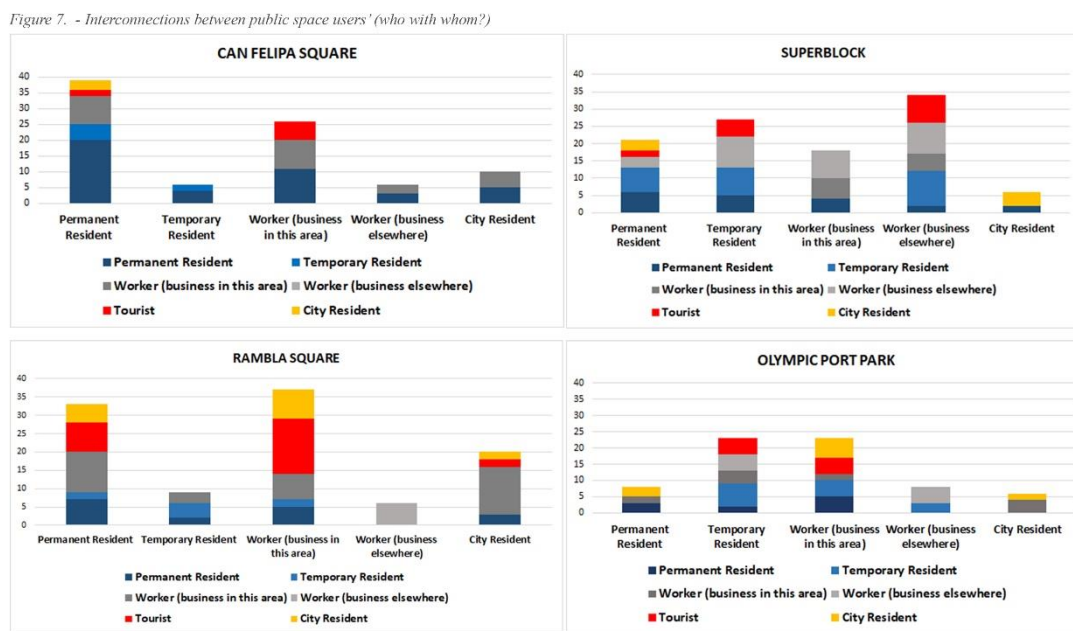


Notes. Percentage on total number of respondents

It is now important to specify the categories within which most social interactions occur, in order to be able to analyze how the typology of users, who move within and around the spaces, affects the volume and typology of opportunities for encounters.



Figure 6.7. Interconnections between users (who with whom?)



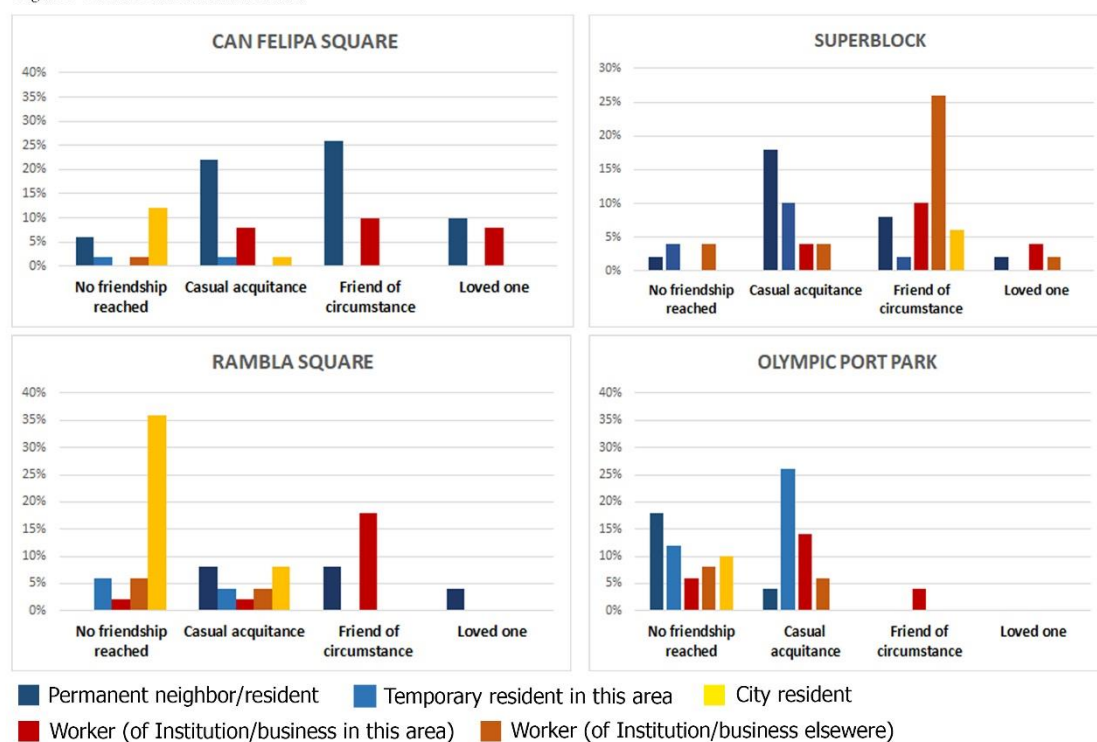
Notes. Amount of interactions between different users. Contacts reached in the last month (absolute number)

The chart in Figure 6.7 represents the absolute number of contacts that respondents have acknowledged having had in the last month and with whom. As can be seen in the chart in the Can Felipa Square, the interactions take place mainly between residents (15 contacts) and between workers of the surroundings and residents (11 contacts). The number of interactions with tourists is very limited and is carried out exclusively with workers in the area (6 contacts). With regard to the relational scenario proposed for the Superblock, the emergence of the categories of temporary workers and tourists is observed more broadly. According to the data provided by the surveys, in fact, in this space, in addition to finding a wider range of users, the volume of connections in general increases with a more varied distribution of connections between users. There is a significant presence of workers and temporary residents, which seems to be a key factor in the exchange with tourists. In general, the Superblock space seems to offer many opportunities for relationships thanks to the transversality of users that is observed at this moment. As was to be predicted, on the Rambla of Poblenou the total number of interactions with tourists increases, however, it is notable that these contacts occur mainly with workers in the area (13 contacts) and only in some cases with local residents of the neighborhood (5 contacts). A very similar situation is observed with regard to residents of other neighborhoods, delineating a quite clear pattern in which contacts predictably

occur with a functional purpose rather than a social one properly speaking. The Olympic Park reveals a situation in which the number of interactions visibly decreases, see for example the very limited number of contacts between permanent residents (only 4 contacts). In this space the only users who have had any type of contact with tourists, despite their significant presence, are a few temporary residents (5 contacts) and the Barcelona workers who work in the area (6 contacts).

Figure 6.8. What does this interaction lead to?

Figure 8 - What does this interaction lead to?



Notes. Degree of friendship reached. Percentage of total number of connections

In order to analyze the capacity of the spaces to strengthen social cohesion, contingency tables have been produced from which the following charts are derived, representing the relationship between the type of user of the spaces and the degree of relationship the spaces achieve. Respondents had in fact been asked whether in the month prior to the surveys they had had any contact with other users within the public space in question and whether this contact had definitely led to any type of friendship that we have classified as casual acquaintance, friend of circumstance and loved one.

The charts in Figure 6.8 reveal, first of all, that Can Felipa and the Superblock are the two spaces with the greatest capacity to strengthen social cohesion. This fact is derived from

the low percentages of “no friendship reached” (in the Superblock all categories are below 5% and in Can Felipa Square only city residents reach 10%). The relationship between the typology of people who move around the four spaces examined is a key factor in understanding the relationships established within them. Indeed, although Can Felipa Square and the Superblock achieve good results in terms of the links they are able to generate, some differences in their demographic composition stand out. In Can Felipa Square, the networking generated by the encounters between the residents of the neighborhood is confirmed, clearly producing the full range of degrees of friendship that began there (casual acquaintances 22%, friend of circumstance 26%, loved one 10%). In the Superblock, the demographic change occurring there in turn changes the nature of the relational opportunities, which in this case are distributed in a more transverse way among more typologies of users. Casual acquaintance friendships develop among permanent residents (17%) but also among temporary residents (10%); friendships of the type “Friends of circumstance” increase, particularly among workers in the area (10%) and foreign workers (26%). However, looking at the two charts corresponding to the Rambla and the Park we can observe an important increase in the category ‘No friendship reached’ in all types of users. In the Rambla of Poblenou, a measure of exclusion of the residents of Barcelona from neighborhood networking is notable; although these residents represent one of the most numerous groups in this space, they seem unable to set in motion mechanisms of relationship. The Olympic Port Park, meanwhile, seems to offer even fewer opportunities for exchange. The percentage along with the transversal nature of the categories of those surveyed who have not managed to reach any type of friendship suggests that this space, as this research has already shown, in part due to the type of people who pass through it and in part due to the low loyalty of its users, does not provide a family or friendly environment, as reflected in the dearth of contacts and the absolute lack of evolution of the few contacts detected.

## 6.7 Discussion and Conclusion

This article has examined the relational spatialities produced by the different daily mobilities that underlie the daily activities of an urban area through the analysis of its material aspects and the symbolic dimension that these are capable of causing in the immediate surroundings. The intention is to discuss the co-construction of society and mobility; in particular, how certain types of mobility associated with a territory can become socially constitutive or disruptive.

The existence of new infrastructures that support, as we have seen, the development of activities linked to knowledge and innovation, such as those promoted by the 22@ project or by tourist facilities at all levels, from accommodation to the recreational and cultural aspects of tourist experiences, indeed, all these circumstances create new pressures and new mobility practices that give rise to mobile and changing forms of work and lifestyles, and that unleash global chains of causes and effects affecting both individuals and institutions, which must be faced by modern organizations. Mobility systems therefore largely determine the spatial and organizational structures of social relations. John Urry (2000) rightly pointed out that sociologists have traditionally focused on the formation of the social within society, including social mobility (vertical and horizontal), but neglected a plethora of other forms of mobility (e.g., physical, imaginary, virtual, and communicative). With this article we have approached an analysis of the relational processes of “fixed” urban spaces from a physical point of view but mobilized by their surroundings in constant renovation, an aspect that drives social mobilization among the different collectives moving through these spaces. All these phenomena produce a degree of disintegration of the existing social structure which, however, results in a new state of availability of individuals, groups and social sectors who are thus mobilized towards new forms of integration (Beck and Szneider, 2006).

Our analysis has used a combination of spatial (collection of POIs) and qualitative (multi-site ethnography) techniques to deduce what the relational patterns of interaction and integration are in the social structures of the neighborhood. In this way, we have characterized four key spaces of Poblenou where the mobilities of tourists, temporary residents or foreign citizens unfold as key determinants of the social construction of public space.

In this way, we have been able to analyze the “differential” character of the relations between different urban collectives and their (significant) implications in how social spaces are structured. The differentiation by functions that characterize space constitutes specific mobility practices (rhythm, timetables, etc.) that interact or complement each other in a positive way, providing mutual opportunities for encounter, exchange of knowledge and information. On the other hand, places of social exclusion can also be generated due to the ongoing processes of the progressive displacement from public space to privatized or pseudo-public spaces (Borja and Muxí, 1998), in which an approach is favored to a mercantile-type space where the consumption of the space is linked more to

the consumption of goods than to that of the natural and cultural heritage, thereby privileging consumption over spontaneous sociality. By “spontaneous sociability” we mean social relations and forms of association generated without external influences (control) and that tend toward the free and ludic appropriation of the urban space.

We have therefore concentrated on how material practices of mobility can influence the symbolic construction of the urban spaces of residents and those who experience the neighborhood in a more or less permanent way. This suggests that the intensity and quality of the social relations that these spaces facilitate, due to their capacity to mix groups and behaviors, can also lead to a change in the perception of the value of these spaces for their users, revealing the ambivalent nature of public space in accordance with the particular forms of appropriation on the part of its users.

Although our study focuses on the negotiations between the mobilities that take place in the four urban spaces considered as model cases, its results also point to broader socio-relational processes triggered by the emergence of particular forms of mass tourist mobility that take over urban spaces, which in this case are those closest to the beach. While authors such as Staeheli and Mitchell, 2007; Carmona, De Magalhaes and Hammond 2008 have attempted to put in order the dense web of argumentative interpretations on the forms of contemporary public space from the perspective of urban planning, stressing its exclusionary character as a result of decisions made in the field of urban design, in our study we have sought to maintain a double gaze. One towards the functionality of the space and the other towards space as a result of social ecologies determined by the negotiating power of users and/or their representatives regarding its uses in a global and local network, in which tourists as cultural consumers clearly play a key role (Zukin 2008).

In this sense, in spaces such as the Olympic Port Park or the Rambla, spaces that are part of the most typical routes not only for tourists but also for citizens arriving from other neighborhoods, relational processes do not seem to play a very important role. Specifically, we can see how in the area of the Olympic Port Park, transited mainly by people coming from outside the circuit of stable social recognition and the neighborhood properly speaking (tourists, city residents and foreign workers), no clear role of the space from the relational point of view is observed. This lack of connections, suggested by the results of the surveys, seems to be related to the low familiarity of the space in the absence

of a critical mass of individuals to serve as the social links necessary to generate a more interconnected network of subjects, thus providing an environment with fewer degrees of separation.

A similar situation is observed in the Rambla of Poblenou where, in spite of the frequency and use of the space by residents and workers from the neighborhood, a broad turnover of people from outside the place (tourists, city residents) is seen. This turnover is in some ways opposed, involuntarily of course, to the socializing circumstances, given the nature of these visitors as mere consumers undisposed to adjust their behavior to the conditions of the pre-existing group structures and nourishing virtuous circles of, shall we say, more personal relations.

In contrast to the preceding two situations, Can Felipa Square plays a role in welcoming and fostering the relational life of the neighborhood. The square continues to have a strong capacity to attract those seeking relationships linked to the network of connections rooted in the older neighborhood system. The presence of the Civic Center also plays a role, providing in and of itself possibilities for forming groups and friendships. These relations, however, seem to be updated in an episodic manner through sporadic interactions with unknown people, which in this space occur more frequently than in the Olympic Port Park and, for that matter, the Rambla. The Superblock, meanwhile, while currently a relatively weak tourist attraction, has a greater potential attraction given the set of different communities of foreign citizens, as mentioned in the description of the case studies.

The physical proximity of this space to the installations of the new technology district of Barcelona takes on greater significance when it is combined with the relational proximity between the actors participating in it. The dynamic social nature of the space, as observed through the surveys, is derived primarily from a relational proximity that is developing with a base of social capital linked to the territory (work, activities...). Repeated interaction due to shared patterns, practices and routines appears to be building a synergistic relationship that is positively reflected in the other user groups of this new urban space, contributing to social cohesion and the integration of all actors. Specifically, the Superblock stands out as the only space capable of developing a liaison role with tourists as it is the only space in which there were significant contacts with this category of users of the territory. Those who define themselves as “Global assemblages” (Collier and Ong, 2005) find in this space a demonstration because it is where “The implication

of global forms have a distinctive capacity for decontextualization and recontextualization, abstractability and movement, across diverse social and cultural situations” (Collier, 2006). Tourists are appearing in a setting that definitively offers a more cosmopolitan environment and, consequently, an environment that facilitates exchange between strangers who share something in common, whether tourists or foreigners currently working or living in the neighborhood.

In sum, the dynamic notion of relational networks in social space (Sheller and Urry 2006) is complementary to the vision of urban space with perspectives linked to the dynamics of global processes (Sassen, 2010). Similarly, certain incidences are noted in the ways of conceiving and constructing the surroundings. It is assumed that the dynamics of globalization at the urban level are not postulates but instead combine, in the places we have examined, their capacity of relational performance in terms of the cause and effect of the mobilities around them. The functional element maintains its capacity of attraction linked to certain needs of the population and the resulting environment seems to possess a kind of magnetism for those users who recognize a certain social role for themselves in the space.

## **7 Capítulo - Los efectos sociales del turismo digitalizado: las hypermobilities de la Smart Destination.**



## 7.1 Introduction

Contemporary cities are today facing a key challenge for social inclusion, which is the transition from being sites of residence and work for stable, delimited communities, to being dwelling places for mobile populations. The challenge resides mainly in traditional structures of governance and democratic representation not being able to cope with emerging forms of liquid, ‘transient’ citizenship; and in incumbent, ‘stickier’ or less mobile resident populations generally losing control and access to their habitats in the face of the practices and bargaining power of mobile dwellers.

Overtourism (Peeters et al., 2018) is arguably not a mere question of growing numbers of tourists exercising pressure over scarce resources, spaces or cultural systems, or the result of traditional processes of gentrification by which the less wealthy are excluded from areas that spontaneously or purposively revalorised. Rather, it is the result of intensification of the global mobility of people during the last decades, coupled with the ongoing transformation of ‘ways to be mobile’ and dwell, albeit transitorily, in places, which is defining a whole new problem field for social cohesion and urban sustainability.

The technological enhancements of mobility management systems and services widely pursued by the travel and tourism industry – frequently part and parcel of ‘smart city’ initiatives – is also a key element in this debate. A main concern of this paper is indeed that the widespread gains achieved by the introduction of ICT as ‘enabling’ technologies for navigating the city, which evoke an ideal of emancipation and democratisation of travel, may have unsettled the position of specific collectives in the contest for urban resources, and in particular of vulnerable groups. Urban destinations may be becoming ‘smarter’, but it is still to a large extent to be proved how this represents an overall improvement for resident communities – and indeed the preoccupation that negative effects are prevailing is high, both in the academic community (with a rising body of research on tourism-related gentrification, labour conditions in the tourism sector, gender exclusion from public services, and safety) and in public awareness, as illustrated by the massive media coverage of the ‘tourism crisis’ currently experienced by many top urban destinations in Europe and elsewhere.

Faced with this, this paper examines the social impacts of Smart Destinations (SDs), the key articulation of Smart City in the tourism field. Our research engages with a number of Spanish cities that have been highly ranked as Smart Cities. In these cities, we analyse

the development of selected social inclusion and cohesion indicators matching the time-frame of SD initiatives, contrasting the hypothesis that SD projects bring more efficiency to the tourist system but has ambiguous social effects for the resident populations. In this framework we consider three field of development of SDs – mobility systems, hospitality services, visitor information tools – and a number of concrete applications thereof, analysing how the uptake and effects of such systems could play against social inclusion and urban cohesion and contrasting this with data and evidence from the field. To gain more grounded insights in this sense, we scrutinise further the case of Barcelona, one of the most successful but also most ‘overtouristed’ and contested global destinations, and three of its most exemplary neighbourhoods therein, currently undergoing a veritable ‘smart tourism’-driven transformation.

The paper is so structured: in the next section, we briefly explore and reconnect different relevant strands of the literature, providing a conceptual backdrop for our analysis of the social effects of Smart Destinations. In the third we introduce our methodology and research process. In the fourth we develop our empirical work at, first, the scale of five Spanish cities, and, secondly, zooming in in the case of Barcelona. In the fifth section we conclude and argue for a new research and policy agenda on urban resilience that takes the agency of technology seriously.

## 7.2 Background and conceptual approach

### 7.2.1 The ‘mobilities turn’ in urban studies

The conceptual approach of this paper subscribes to the ‘mobilities turn’. This “conjunct of questions, theories and methods” (Sheller & Urry, 2006) emerged in the early 2000 to denote a conceptual shift in the social sciences from society as sedentary towards one in which it is conceived as inherently mobile, and towards an understanding of social phenomena that is inextricable from that of the movement of people, objects and information. Against this broad backdrop, which challenges established notions of ‘home’ and ‘away’, work and leisure, local and global, authors from different disciplines analyse space as co-determined, materially and semantically, by the intervention and negotiation of multiple and heterogeneous mobilities around fixed elements (Cresswell, 2012). Such moorings attract flows (Hannam et al., 2006) – enabling their anchoring in space and liberating potential for processes of capital accumulation – and, in their turn, justify the

construction, operation and modernization of new fixed infrastructure or ‘protheses of the territory’ (Santos, 2008).

The mobilities turn clarifies that no place can be analysed, let alone managed, as a discreet and objective entity separated from the mobility flows that define it, destabilise it, and ultimately continuously transform it (Smith & Hetherington, 2013, Dredge and Jamal, 2013). It thus invites us to engage in the analysis of mobilities to get a grip on place genealogies: what place is and means at any given moment in time, what it looks like and how it is represented, how it changes, depends critically on the mobilities that operate in it; at which scale they operate; how they connect, shield off or feed one another and with fixed elements; which power relations are played out in the negotiation for moorings; and how people, objects, technology, capital and knowledge are dynamically related in such process.

Beyond the significant debate on contemporary lives ‘in mobility’ (Urry, 2000; Cresswell, 2006; Urry and Elliot, 2010), the mobilities turn has contributed to revamp the field of place politics. This approach makes better sense of the local-global interdependencies and takes in the intrinsic tensions between democratic representation (based on constituencies that are ‘sedentary’, i.e. spatially fixed) – on which traditional approaches to urban management are based – and populations that are increasingly mobile, unstable, and fluid. Not only mobilities are per se a highly politicised matter, but they subsume a geometry of power-forces which are clearly stratified along class, gender, ethnic, physical condition etc. lines, as clarified among others by Cresswell (2010) and Adey (2009). For instance, the bargaining power of white skilled migrants, western (male) tourists or the elites of corporate travellers for the use of urban resources (housing, services, public space) can be greatly superior to that of resident populations, that are often shielded off from their use (Ryan & Mulholland, 2014; Conlon, 2011).

Mobilities are tightly knit with digital technology: not only as enabling infrastructure for large-scale human mobilities, but also as agency and structuring device of the connections (physical, mental, social, financial) which drive them (Williams et al., 2008). Hence, systems that facilitate the anchoring of mobilities and integral and necessary elements of ‘moorings’, for instance abating the cognitive barrier between travellers and unfamiliar spaces (Line et al., 2011) or assisting the establishment of social relations at destinations (Kwan, 2007).

## 7. 2. 2 The technology of tourism mobility and social exclusion

Social exclusion entails the marginalisation from the labour market, democratic and legal systems, welfare provisions as well as from family and community systems of individuals (Atkinson & Davoudi, 2000: 440). Social exclusion is also intertwined with the concept of social cohesion, as cohesion consists of social links between individuals which are shaped in social and cultural arenas (Vranken, 2005). Therefore, the spatial dimension plays an inherently crucial role in processes of social exclusion and cohesion. While a great deal of studies examines social exclusion at national level, the urban dimension is where social exclusion plays out; for this, a wealth of research explored this phenomenon at urban level and neighbourhood level (Kazepov, 2005; Murie & Musterd, 2004). At the urban and sub-urban level, social exclusion becomes crucially linked with segregation and in turn, with housing and neighbourhoods, understood as spaces for accessing social interactions, cultural participation and developing a sense of belonging (Musterd & Ostendorf, 1998). In Europe, segregation as well as housing conditions are worst amongst migrants (Van Kempen, 2005). Similarly, unemployed residents, EU migrants, non-EU migrants appear to be more likely to be socially excluded (Lelkes & Zólyomi, 2011). Among these social groups, migrants from outside the EU tend to be more exposed to poverty than autochthonous population (Lelkes & Zólyomi, 2011). From a spatial perspective, segregation and social exclusion are reinforced by spatial clustering of socially excluded people (Musterd & Ostendorf, 2005). In particular, it has been argued that social exclusion mostly affects deprived inner city or peripheral urban areas (Madanipour, 2012).

In light of the growing geographical mobility of people, tourism is considered to exert an impact on urban social cohesion, exacerbating social exclusion. In effect, the production and consumption of tourist spaces poses a major threat to social cohesion, sometimes leading to the displacement of poor and the disruption of residents' everyday lives and social interactions (Cócola Gant, 2018). Within tourism studies, a body of research has examined the link between social exclusion and tourism, throwing light on different aspects. These include: the place-based impact of the social exclusion/tourism nexus (Agarwal & Brunt, 2006; Agarwal et al., 2018; Mordue, 2005), or its upshots, primarily gentrification (Zukin, 2008; Wachsmuth & Weisler, 2018), gender relations (Aitchison, 2001), impacts on the local population (Novy & Colomb, 2017) and marginalisation of vulnerable sections of the population - such as people with disabilities (Kastenholz et al.,

2015; Small & Darcy, 2010; Zajadacz, 2015) or low-income families (Hazel, 2005; Minnaert, 2012), – as well as potential solutions to break such link, for example through social tourism (Cole & Morgan, 2010; McCabe, 2009; McCabe et al., 2011). As this stream of research suggests, tourism, and mobilities more widely, have deep social and territorial consequences. On the one hand, tourism may change the urban morphology through gentrification and touristification processes, hindering local – and more prominently less well-off – communities from accessing core urban areas. On the other hand, tourism’s financial and infrastructural barriers prevent less advantaged social groups from enjoying the benefits of recreational mobility.

Cities – and especially city centres – are destinations of multiple flows of people (migrants, tourists, regional commuters, local visitors, employees), objects (vehicles, goods), information and capital, each one being enmeshed, driving or constraining the others. The continuous re-articulation of such relationships through agency, political action and technological innovation comes to determine and transform the physical layers of the city and its socioeconomic fabric. Thus, it is important to look at how the production of urban inequalities (rent gaps, social and spatial polarization, exclusion from employment, etc.) may be reframed in terms of mobilities. Manderschied (2009) suggests that the study of the (re)production and contestation of urban inequalities cannot escape the mobilities dialogue: “mobilities (...) constitute a significant stratifying force through which unequal life chances are being continuously reproduced” (p.7); and “conceptualizing inequalities as emerging from power relations shaped in multiple social spaces opens the appreciation of their contingent (but not arbitrary) as well as political character” (p. 11).

The notion of access to activities, values and goods has been the main way in which mobilities have entered the debate of social stratification and inequality (Urry 2007). However, Urry argues (p. 187) that the focus of the analysis should be the social consequences of such mobilities, namely, to be able to engender and sustain social relations with those people (and to visit specific places) who are mostly not physically proximate. While there is an observable increase in socio-economic polarisations within most (western) countries, and most notably within the EU, traditional accounts of such trends are frequently framed by a national perspective, which understands societies to be territorially bounded. However, a focus on urban inequalities needs to take in the spatial as well as the social interconnectedness between the analytic entities. Furthermore,

Manderscheid (2009), quoting Jiron (2007: 49 ff.), warns that “the mere focus on the distributional side of inequalities – in urban studies mainly on residential segregation – is not sufficient to understand the whole complexity of (urban) inequalities, because it leaves aside their everyday living implications and the daily practices of movement allowing access to resources, markets, institutions, social networks and other options”. In other words, if social relations, capitals or resources nuance specific spatialities, access to - or appropriation of - such capital rests on mobilities; which, in turn, require the disposition of certain resources, such as economic capital, and the necessary knowledge, capacities and skills (Cass et al., 2005). In order to understand the mechanism of reproducing social inequalities by means of mobilities, or, as Urry (2007) phrases it, “how these multiple mobilities do in fact make a difference to the contemporary nature of social stratification, to entering the gates of heaven or hell” (p. 187), further empirical investigation is needed.

Mandershied (2009) then sets out to suggest various research strands that fully accommodate the mobilities debate. Among the most potentially fruitful for this paper, is the suggestion to excavate the constitution of social spaces through relationality and political bordering (inclusions and exclusions), as well as the production of socially significant differences within these spaces, beyond the merely economic towards other dimensions of inequality such as gender, ethnicity, age or disability. Furthermore, she invites to consider the frequently mentioned relationship between movements and fixities, analysing, along with Adey (2006), which material and social immobilities or moorings form the bases of mobilities, and what is the impact of the infrastructural frame on the degree of polarization within space. In this sense, we emphasise the role of ICT and the technological infrastructure (‘smart systems’) alongside lo-tech social innovation approaches in facilitating the anchoring of mobilities to urban space and its moorings and study how urban resident populations are resituated, integrated or fenced off in this process.

### 7.2.3 From smart cities to smart destinations

A key agency of social transformations is technology, and namely information and communication technology (ICT) enhancements in systems of promotion, communication, prescription, regulation and management of tourism. ICT investments in urban and mobility management have generally been a fundamental dimension of ‘smart

city' development agendas, and are expected to become more intensive and widely diffused in the near future. It must be clarified at this point that when we propose technology as 'agency', we refer not just to devices and systems which can be applied to any field of urban management, but to a complex of (mostly global) industrial conglomerates, with many local ramifications, which have vested interests in the deployment of local strategies and the capacity to influence local development agendas.

In the light of the previously illustrated concepts, ICT are also conceived as mobilities: digital technologies transport (knowledge, capital), connect, enable and anchor other (physical) mobilities, they order social spaces (for instance, through age, skills or connectivity divides), and they travel themselves – as product, political project or system. For this reason, framing our understanding of 'smart city' through a mobilities approach goes some way towards problematising the agency of ICT in relation to social exclusion.

Smart cities are generally conceived as integrated systems of technological infrastructure and operational systems that manage information with the ultimate aim of enhancing the quality of life of their citizens (Ivars Baidal et al., 2017). This notion relates to innovative urban development strategies based on the use of ICT in several key areas such as the economy, environment, mobility and governance (Xiang et al., 2015, 144). Giffinger et al. (2007) first conceptualised that the characterising elements of a smart city comprise smart economy, smart mobility, smart governance, smart environment, smart living and smart people, thus hinting at a broad range of ecosystems and capital resources which need 'smartening up' – made more efficient and offering a higher quality of service – and assembling. Smart cities would then be more fit to cope with the challenges of global economy and at the same time present a favourable outlook in term of the quality of urban life and of the environment.

Vanolo (2014: 886) points out that the 'smart city' can be seen both as a measurable goal and as discourse or imaginary, used by urban managers and political and economic urban elites to achieve social consensus on specific development policies. The second point will be picked up in the following subsection. As to the former, many city networks, international bodies as well as academia have engaged extensively in attempts to define smart cities according to 'models', measure their scope and impacts in terms of measurable targets, or benchmarking their success (see Anthopoulos et al., 2015; Graziano, 2014). These kinds of exercises can also be useful to analyse the shortcomings

of smart city strategies and challenge their genealogies. For instance, Caragliu et al. (2011) look into the factors that positively correlate to a sustained increase of wealth locally, elicited by different strands of research into ‘smart cities’ and intelligent urban development, like the availability and use of ICT, human capital and its creative potential, the quality of social and relational capital, accessibility and environmental quality. For these authors, “a city (is) smart when investments in human and social capital and traditional (transport) and modern (ICT) communication infrastructure fuel sustainable economic growth and a high quality of life, with a wise management of natural resources, through participatory governance.” (p. 70). They then elaborate on these demonstrated associations to advocate that these “clearly define a policy agenda for smart cities, although clarity does not necessarily imply ease of implementation” (p. 77).

Hence, there is a constant quest to measure and rank smart cities, which puts further pressure on policy makers to develop smart city initiatives. While Caragliu et al.’s (2011) paper is among the most cited, it hardly engages with social issues and the included variables to measure ‘smartness’ seem over-simplistic. The model developed by Giffinger et al. (2007) adopted a more holistic perspective and included medium and small-sized European cities, thus casting the smart discourse away from the usual always-winner ‘big cities’. In the above-mentioned six dimensions of this study, a total of 74 indicators were included, some of which tried to quantify performance in the social dimension of smart urban spaces. The ‘smart people’ dimension includes for instance the citizens’ educational attainment and current participation in educational programmes, ethnic diversity or participation in public community life. Similarly, in ‘governance’ indicators such as transparency and participation in public decision making as well as social public services are assessed. Finally, ‘smart living’ measures performance in cultural and educational facilities, health conditions, level of personal security, housing quality and social cohesion. This successful model has been adapted and partly replicated by many other authors, including Cohen (2014); Lazaroiu & Roscia (2012); Manville et al. (2014) and Neirotti et al. (2014).

Moreover, the International Organization for Standardization (ISO) created in 2014 a new international standard on city data which purpose is to create smart, sustainable, resilient and prosperous cities named “World Council on City Data (WCCD, ISO 37120)”. The WCCD hosts a network of cities committed to improving services and quality of life with open data and provides a consistent and comprehensive platform for standardised urban



metrics. The ISO 37120 norm establishes definitions and methodologies for a set of indicators to steer and measure the performance of city services and quality of life. Therefore, it is possible to explore, track, monitor and compare member cities on up to 100 services and quality of life indicators summarized under 17 themes: economy, education, energy, environment, finance, fire and emergency response, governance, health, recreation, safety, shelter, solid waste, telecommunication and innovation, transportation, urban planning, wastewater and water and sanitation.

As it can be observed in this plethora of existing rankings and indicators, human mobility and transport systems have been a key field of application of the smart city concept, as the control over the externalities produced by (mainly motorized) movement in the urban space, its cost-efficiency and flexibility to respond to different user needs, are major concerns for competitive and sustainable cities, and may become hindrances to the further development of an urban economy (Benevolo et al., 2016). Hence it is not surprising that most such initiatives have concerned the tourism industry, or more broadly tourism as a key dimension of contemporary cities. Since the end of the 1990s at least, diffusion and ubiquitous availability of the Internet has not only opened new avenues of restructuring of the operation along the tourism value chain. Even more remarkable is the fact that the tremendous recent growth of search engines, new distribution channels, virtual tourism communities and numerous social media platforms (Xiang et al., 2015) have connected critically the digital with the physical (Beckendorff et al., 2014; Gretzel et al., 2015), revolutionising the modalities by which tourists are informed and empowered, and make their consumption decisions in cities accordingly. ‘Smart destinations’ thus represent a key articulation of the implementation of smart city agendas in the tourism field.

Thus, the concept of SD has been taking shape, and has been widely adopted as a strategic framework for destinations worldwide to support tourism experience creation, to communicate with consumers effectively, and to measure and evaluate destination competitiveness (Xiang et al., 2017: 143-144). Ivars Baidal et al. (2017: 4) point out that SD revolutionise, at least potentially, the whole ecosystem of tourism information, involving both its human and non-human components, and incorporating a large number of technologies, from the most advanced, such as artificial intelligence, to the more conventional, such as mobile applications and social networking. Following these authors, the rationality for developing SD systems in cities and the scope of SD agendas are determined by prior conditions playing out at the strategic-relational level

(governance structure), the instrumental level (digital connectivity) and operational level (applied solutions). From this perspective, technology-based solutions that represent substantial advances in destination management are the following:

- a) Tourist information systems. ICT allow destinations to provide information to tourists at all stages of the travel cycle (dreaming, planning, booking, experiencing and sharing) in a new tourist-destination relationship framework marked by the possibility of continuous interaction and the relevance of user-generated content. Once at destination, information is expected to be ubiquitous, available anytime, anywhere and in any device.
- b) Experience enhancement. Different technologies could improve tourist experience (virtual and augmented reality, local connectivity, etc.), facilitate personalisation and foster co-creation of tourist experiences, in many cases thanks to residents' involvement in more authentic activities at destinations.
- c) Destination and product marketing. Digital marketing improves efficiency (return on investment) and generates new possibilities to sell destinations to concrete segments according to the products portfolio of each destination. Marketing opportunities are better identified and exploited along the travel cycle but digital marketing is also an interesting tool to avoid overtourism situations.
- d) Visitors and site management. Internet of things, together with other technologies, are increasingly applied to improve the quality of the visitor's experience and to guarantee the sustainability of tourist areas. These techniques are key elements to prevent and solve congestion in urban destinations, if used within a global vision of the destination.
- e) Destination intelligence. A smart city environment generates a great amount of data, that supports a knowledge-based management if appropriate technological systems and techniques are employed (business intelligence, big data, open data, etc.). The integration of different datasets at a local level also provides new opportunities for a better understanding of urban dynamics influenced by tourism. However, it also requires higher efforts in assembling tourist data with the different levels of information contained in the smart city management technological platforms, also called Smart City Operating Systems.

The combined deployment of these solutions is also intended to have an evolutionary impact, fostering innovation, favouring cooperation and the exchange of information

between stakeholders, and ultimately promoting the development of a ‘learning economy’ at destinations (Boes, Buhalis & Inversini, 2015; Hall & Williams, 2008).

The application of the above-mentioned solutions in a systemic way generates different advantages for an inclusive destination management as long as commitment from government exists:

1. Smart solutions reinforce competitiveness of the local supply and favour its adaptation to the digitalisation of the tourism global business.
2. Monitoring tourism impacts in urban dynamics is now easier and new initiatives could be developed to prevent/solve conflicts, or to take advantage of tourist opportunities. In addition, tourism impacts could be easily geo-localised at a small scale for more precise spatial analysis and accurate management measures.
3. Visitors and stakeholders’ behaviour could be measured and, if necessary, influenced according to social profitability goals. For example, tourist flows in the city could be redistributed according to different managerial criteria.

In a number of places, the investments channelled towards these solutions, whether or not within a straightforward and integrated ‘smart destination’ strategy, have produced demonstrable gains for destinations. Benefits are not merely to be valued in terms of visitors attracted. In fact, the conceptualisations of SD found in the literature assume that they would be more ‘efficient’, not necessarily attracting more people, which hints at the basic sustainability principle of being able to ‘do more with less’. Ivars Baidal et al. (2017) look at the various ways in which smart destinations have been modelled in the literature, and report that most experts in a Delphi survey consider that the SD approach improves the efficiency of tourism management and increases the competitiveness of the destination, while not necessarily leading to an increase in the number of tourists. Thus other ‘success criteria’ for SD are per capita expenditure, visitor satisfaction, fidelisation, added value, activation of new attractions and markets, environmental efficiency, etcetera. Recent findings by Femenia Serra & Ivars Baidal (2019) demonstrate how smart strategies have a positive impact on many tourist destination dimensions, including:

- Deeper knowledge of tourists and supply through data, driven by public agents
- More efficient decision making, transparent and capable of influencing upper levels policy making

- Accountable, quicker and cost-effective marketing actions
- Higher internal coordination and stronger interdepartmental communication
- Increased innovativeness and co-responsibility with companies operating at destination
- Enhanced destination image and recognition among professionals
- Better tourist experiences: more social, informed, flexible, safe, easy. Increased capability to navigate space.

Therefore, SD implementation seems to be beneficial in terms of governance, decision making and visitors' experience. Meanwhile, potential adverse effects of smart destinations have not been sufficiently explored beyond partial harm to some scopes of experience (reduced human interaction level, privacy concerns, anxiety, mass visitation of popularised spots).

#### 7.3.4 Smart cities and social change: a critical approach

The mobilities paradigm and the overtourism debate invite us to consider that societal effects may stretch much beyond such direct impacts, and do not always represent a gain for resident communities. Indeed, the ways in which SD achieve greater collective wealth, let alone greater social cohesion, remain an ambiguous point. Recognising that the 'smartness' of destinations is discursively related with the sustainable development of tourism areas, the most immediate stated goal from a consumer perspective is the enhanced capacity of navigation that is granted to the visitor/consumer, which is assumed to relate with visitor satisfaction and therefore with place competitiveness and the social objectives that go with them (jobs, dynamism, etc.). Relevance for the sustainability debate could be found when SD systems are deployed to achieve greater efficiency and flexibility of mobility and accommodation systems, reducing the ecological footprint of tourism. Yet this says very little about issues of social sustainability and, more specifically, about social exclusion. In a nutshell, even being smart destinations capable of delivering constructive outcomes, the main challenge here is to integrate in the smart city/destination agenda social inclusive goals and specific initiatives to tackle social exclusion in urban areas provoked by tourism, among other factors.

This dual reality is demonstrated by recently launched EU initiative 'European Capital of Smart Tourism'. Through this competition, the European Travel Commission aims to award those destinations that have achieved remarkable tourism-related results in four

categories: accessibility; sustainability; digitalisation and creativity/culture. While this initiative shows growing interest in smart destinations among our common institutions, it also illustrates how social exclusion is not a focal point of smart tourism development. Social inequalities are however a subtle issue in sustainability dimension and more obviously in accessibility (inclusion of all, regardless of age and physical condition).

From a managerial and governance perspective, a smart destination is able to generate, collect and process the information – mostly big amounts of data about visitor mobility and consumer behaviour – which allows local place managers and businesses to take better decisions (Lamsfus et al., 2015) and eventually enhance their capacity for response and adaptation to different ‘mobile’ profiles. Again, though, it must be noted that governmental decisions and corporate decisions may differ substantially, and today the ownership and control over user-generated data are mostly in the hands of private companies, as was demonstrated by the recent debate over digital and p2p platforms (Tripadvisor, Airbnb, etc.) and their reluctance to share them with regulating authorities (Cannon & Summers, 2014).

While the Smart City is today a widely popular storyline for urban development and politics, comparable to that which the ‘competitive city’, ‘sustainable city’ and ‘creative city’ have been in the past decades, ‘Smart Destination’ can be seen as an incipient articulation of the smart city paradigm in places that are tourist destinations. Cities are bound to develop the SD toolbox when they face either or both the following challenges: 1) maintaining or increasing their competitive share in the context of an increasingly volatile and ‘mobile’ visitor market and 2) coping with the increasing pressures produced by tourism on the resident population. In fact, it is possible to relate to many SD experiences where the first objective is clearly targeted, but cases and scientific evidence where SD are focusing on the social field are circumstantial.

In this sense a first critique can be proposed to show how the Smart Destination concept has been played out: SD is generally not really about improving the urban experience to citizens, or the social resilience of cities, as conceptualisations and discourses of smart city would suggest, but in practice it is mostly aimed to make things easier and better for tourists, and consequently, for the visitor economy. While effects on citizens quality of life are generally expected to derive from a better performing tourist sector (as employer) and better environmental efficiency, social resilience for the incumbent population is not

an imperative of SD in practice, and the potential gains of SD for citizens still need to be balanced out with the problems that a ‘smarter’ place for tourists (and other mobile collectives) could engender. The concept of Smart Destination, coined by SEGGITTUR (Spanish state-owned company for technological innovation in tourism), includes the need to guarantee the residents quality of life, but the main actions under the SD umbrella are addressed to the tourism sector.

The question is even more complex, and in fact extends to any contexts in which smart city is developed (not just tourism places), if the relational, multi-scalar approaches advocated by Manderschied (2009) introduced before is taken seriously. In this regard, Graham and Marvin (2002) have first pointed out how a narrow, technocratic focus of the concept of smart city may lead to an underestimation of the possible negative effects of the development of the technological and networked infrastructures needed for a city to be ‘smart’. Caragliu et al. (2014) in their analysis of the characteristics of smart cities that are commonly summoned by the literature, quote the “strong focus on the aim of achieving the social inclusion of various urban residents in public services” (p. 68), which should prompt researchers and policy makers to give attention to the crucial issue of equitable urban growth. In other words, the conceptual literature calls for inquiry into the extent to which any social class may benefit from a technological integration of their urban fabric, and notes that when social and relational issues are not properly taken into account in smart city strategies, social polarization may arise as a result. This last issue is also linked to economic, spatial, and cultural polarization. And they conclude: “The debate on the possible class inequality effects of policies oriented towards creating smart cities is, however, still not resolved” (p. 64).

This is certainly a concern for SD, where ‘smart’ is basically conceived as a more intelligible, efficient and exploitable space for the city’s customers, enhancing their cognitive capital and thus their power of negotiation over the city spaces and moorings. In this regard, Bauman (2000: 120, cited by Manderscheid, 2009: 18) claims: “people who move and act faster, who come nearest to the momentariness of movement, are now the people who rule. And it is the people who cannot move as quickly, and more conspicuously yet the category of people who cannot at will leave their place at all, who are ruled. Domination consists in one's own capacity to escape, to disengage, to 'be elsewhere', and the right to decide the speed with which all that is done - while

simultaneously stripping the people on the dominated side of their ability to arrest or constrain their moves or slow them down”.

The ‘capacity to be mobile’ or motility involves access to different forms and degrees of mobility; competence to recognize and make use of access; and appropriation of a particular choice’ (Kaufmann et al., 2004: 750). Arguably, most SD domains are oriented at augmenting the motility of visitors; they can access information and services from digital platforms, reassemble them according to their needs, situate themselves in ‘unfamiliar’ spaces as consumers just like any other ‘permanent’ citizen, and in turn diffuse this information in 3.0 channels, influencing the choices of other city users. In short, the presence and mobility of tourists in cities, once bounded by prescription and regulation, is today not substantially discernible from that of citizens; however, their power of negotiation over the city’s spaces and resources can be far superior. Empowered visitors resituate the ‘dominated’, slow sectors of local urban societies, which, per se, represent a stratification which analyses of social exclusion needs to bring to light.

While SD strategies have the potential to make visitors increasingly able to navigate unfamiliar environments and to establish (mental, physical, social) connections in them, the spatial and consumer behaviour of mobile collectives eschews traditional prescriptive systems subject to political scrutiny, and becomes attuned to narratives which reflect the business interests of a large number of industry and technology actors, well beyond the traditional boundaries of the tourism industry.

As noted by Ivars Baidal et al. (2017), “innovation in tourism is fostered by external driving forces including the external suppliers of technology, which, in the case of the smart cities and STDs, exhibit a large capacity to influence urban and tourism management” (p. 11). The best that a local or regional government can do in this sense is to be cognisant of, influence, and possibly coordinate (within the limit of its competences) this ecosystem, so that collective interests can be attained to some degree. However, this is not always achieved. However, this is not always achieved and in many cases, we can find mixed results regarding the impact of smart destinations in the five specific solutions domains presented in the previous subsection. Tourist information systems are for instance being redesigned according to latest technological advancements in artificial intelligence, which is giving birth to the first chatbots in the field, embedded in social media and websites. Meanwhile, these very websites and social media have also become

a breeding ground for fake information and reviews (Petrescu et al., 2018), breaking traditional marketing rigorousness. In the case of destination marketing, also positive and negative effects can be observed. Social media marketing allows DMOs tailoring promotion and engaging with tourists in a higher degree. However, the same technological affordances are fostering in manifold cases an overcrowding of certain tourist spots because of their popularisation through user-generated content on social media. Regarding tourist experience, solutions like virtual and augmented reality apps add value to the learning experience of tourists when visiting historical sites or museums (Jung et al., 2016), but an excessive dependence of mobile apps to carry out routine tasks can destruct value because of increased sense of dependency. With respect to destination intelligence, big data offers a richer knowledge to destinations managers about any local activity and can inform for example policy implementation regarding tourist accommodation (Femenia-Serra & Ivars-Baidal, 2019). Nonetheless, relying on big data increases dependency on private companies owning those data, thus contributing to privatisation of decision-making processes and cities/destinations design.

The analytic toolbox of mobilities can be deployed to further excavate the role of ICT-enhanced or ‘smart’ tourism in the social ecology of contemporary cities, tackling in particular the relational nature of tourism with respect to the situation of all other economic agents operating in the destination. The literature depicts a more knowledgeable and connected visitor as an urban explorer, who is likely to use residential and everyday spaces as moorings of his/her urban experience. For instance, a clear trend to prefer accommodation in private homes as an integral part of such urban experience has been observed by the burgeoning literature on p2p hospitality (Forno & Garibaldi, 2014; Russo & Quaglieri Domínguez, 2016; Molz, 2012; Stors & Kagermeier, 2015). It also highlights how the tourist activation of everyday spaces, such as homes and commercial spaces, represents a key shift in the scale, reach and effects of traditional processes of population change (Cócola Gant, 2016; Dayne, 2016; Füller & Michel, 2014; Novy, 2018), and may have notable ‘stratification’ effects (Barron et al, 2017; Inside Airbnb, 2017).

Hence, a critical approach towards the planning and consumption of technology linked directly and indirectly to mobilities draws new geographies that adapt to the dynamics of the growing support of such flows (tourists and what goes with them: workers, lifestyle migrants, investments, etc.) rather than the interests of a resident community, and more



sedentary groups within them, inevitably producing a clash between new and old livelihoods and ways of life. So how does the impetus given to the smart mobility structures within the city support digitally-empowered communities, promoting a logical order, the prerogative of only that part of the population capable of sustaining economically, culturally and socially these systems? How and where does the activation of the new mobility systems linked to the ICT transformations activate processes of change in the city?

### 7. 3 Methodology

In the way of exploring the entanglements of ‘smart’ with social inclusion at destinations, we start with identifying and delimiting the object of our analysis. We are looking at places that are also tourist destinations, and cities in particular, where smart initiatives and projects have been implemented. Then we aim to characterise these initiatives in terms of their ‘customer base’, and to evaluate the impacts that these projects may have produced in terms of social inclusion, contrasting the guiding principles of ‘smart’ with the reality following from agencies and contexts of development. In conclusion, we are interested to evaluate to what extent ‘Smart Destinations’ – tourist places that have launched a program of smart initiatives in the field of tourism and mobility management – achieve one of the guiding principles of ‘smart cities’, the enhancement of the quality of life of their citizens. The latter is a vague statement, which will need to be pinned down in operational terms. However, we also face other problems and ambiguities in this research objective.

The first has to do with the semantic and operational relationship of ‘smart cities’ and ‘smart destinations’. These two fields of development may differ substantially, not in conceptual or technological terms, but in their objectives and agencies of development. Research that reviews, structures and operationalizes the concept of Smart Destination (Buhalis, 2000; Cohen, 2011; Buhalis & Amaranggana, 2014) seem to converge on the characterization of Smart Destinations as involving a combination of products and services initiated out of Smart Cities. In other words, smart destinations are cities or places which harness the available technological tools, innovations and techniques to provide facilities for the tourist experience by maximizing profit for the organizations and the destinations. Smart Tourism Destinations perform their smartness by implementing

appropriate tourism applications within Smart Cities components as defined by Cohen (2012).

Smart cities, as analytic object, present a more established and sanctioned experience in measurement and benchmarking of their broader dimensions, basically captured by the ontology and indicators set out in the seminal work of Giffinger et al. (2007). The smart city concept is wide and multifaceted enough to comprise places that, being important tourist destinations, focus their innovation and development challenge on becoming ‘smarter’ in a context of pressures and externalities on anthropic and environmental resources generated by the large ‘floating’ population of visitors and their mobility. In other words, the Smart City strategies of the selected cities may not adhere to the set of policy and development objectives set, for instance, by Spain’s RTDI, and to the competitive/sustainable tourism imperative proposed by similar frameworks. However, it can be assumed that the tourist context of these cities is inevitably tackled by smart city strategies, and this allows an assessment of how ‘smart’ is played out in a tourist context.

In spite of this ‘embedding’ of SD in SC, or the framing of SD within the broader sociotechnical environment of the SC, the evaluation of the effects of smart destinations faces two different and almost exclusive realities; on the one hand, national and international SC rankings and networks, and on the other, those involving smart destinations. While the former are generally based on objective and measurable sets of indicators, the latter lacks a unified or transparent evaluation system. Spain is a point in case, and not only because turning tourist places into ‘Smart Destinations’ has been an important field of development of Smart Cities, given the importance of the tourist sector for the national economy and the challenges faced by destinations, to be illustrated below. But also, because Smart Destinations in Spain is more of a wish-list than an objective reality.

The Spanish ‘Smart Destinations’ network (*Red de Destinos Turísticos Inteligentes*, henceforth RDTI) is a program run by the State Secretariat for Tourism of Spain and managed by SEGITTUR, a state-controlled company in charge of promoting and developing innovation and technological development in Spain’s tourist sector. RDTI could be described as a club of cities that commit to ‘becoming’ SD following to the Spanish government’s goal (included in the National Integral Plan for Tourism 2012-2015) of “implementing a model of enhancement of competitiveness and development

based on shared governance and responsibility” (from the RTDI website, <https://www.destinosinteligentes.es/>). A SD is defined in this club as an “innovating destination, using a vanguard technological infrastructure, that guarantees the sustainable development of tourist territories accessible for all, which facilitates the interaction and integration of the visitor with the environment, enhances the quality of its experience of destination, and improves the quality of life of the residents”. To sustain this broad goal, the promoting institutions have developed a ‘standard’ (UNE norm 178502 “Indicators and tools of Smart Tourist Destinations”). This is conceived as a compendium of indicators identifying the degree of attainment of SD requisites. as defined by the international literature, policy documents and programs; after a period of testing, a longer list has been filtered down to 77 indicators which “allow places willing to become SD to monitor their progress and benchmark their efforts on the basis of common criteria, using tools and indicators that provide information about the degree of attainment of the set objectives through the processes engaged”. The club of RTDI currently includes 24 destinations, mostly traditional tourist destinations including coastal, island, mountain and urban destinations. In the website of RTDI and in academic works that analyse this effort or policy documents that provide scientific guidance (Invat.tur, 2015), Ivars Baidal et al., 2017, or Moreno Alonso, 2016), it is possible to assess the range of SD initiatives that these cities have engaged.

Yet, an analytic benchmarking of their degree of attainment or a measurement of success indicators is not openly accessible. A further problem with this approach is that this club does not include some of the most important Spanish cities which are also urban tourist destinations, and that are likely to be those where the ‘side-effects’ of smartening up the city for tourist mobility and consumption are most serious. In short, SD in Spain are those that are part of this club; to what extent they achieve a genuine enhancement of destination competitiveness out of such initiatives, or the broader (socioeconomic and environmental) goals attributed to Smart Cities, remains an ambiguous point. Thus, we resort to the first approach and – in the absence of a comparative assessment of Spanish SD – we look instead to the wider concept and operational developments of Smart City, and match it with the evolution of social inclusion indicators provided by a variety of sources.

As for the regional context, we believe that Spain offers a convenient focus for our analysis. First of all, it is one of the most important destinations in the world. Secondly,

it is one where the nexus between tourism development and social inclusion, especially in larger cities, has become a matter of controversy, especially after the 2008 financial crisis. Thirdly, as seen above, Spain for at least two decades has counted on explicit specific national policy frameworks, articulated at regional and local level, to foster innovation – and more recently smartness – in the tourist sector.

## 7. 4 Empirical work

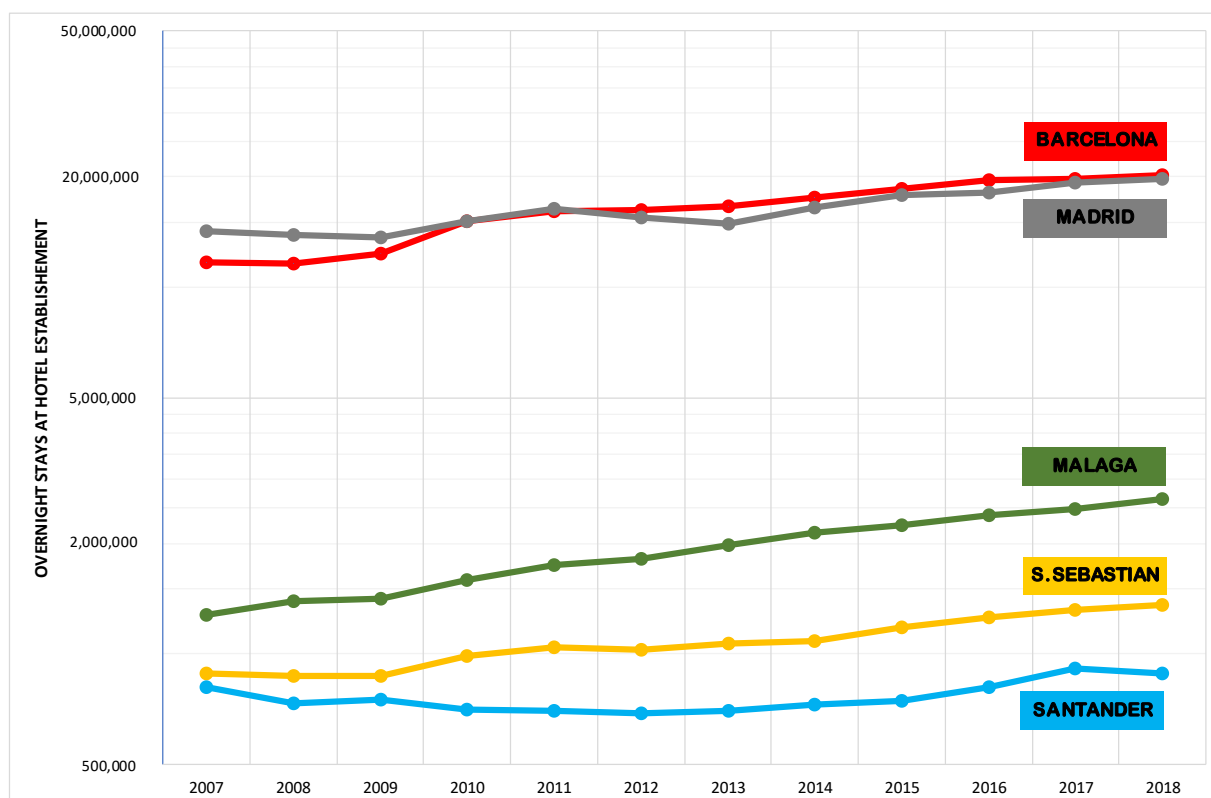
### 7. 4. 1 Spanish ‘Smart Destinations’: key features

The Smart Destination Report of SEGITTUR (2015) presents a ‘national’ approach to the concept and implications of SD. Yet the same company, in order to position Spanish tourism within a global framework, also takes into account a ranking based on ‘Smart Cities’ and not specifically on destinations. As a reference, they use a 2011 report by the International Data Corporation (IDC) which ranks Spanish cities with a population greater than 150,000 according to their level of ‘smartness’ (Achaerandio et al., 2011), stressing the hierarchical principle that should tie Smart Destinations to the Smart City concept (López de Ávila Muñoz & Sánchez, 2015): the argument that connects the two entities from a strategic and structural point of view foresees a logical evolution of the smart concept that articulates the Smart City concept as Smart Destination when this is applied to a tourist context. This index bundles information from two angles: a ‘smartness’ dimension, which analyses the policies and projects which are undertaken pertaining to the broader metropolitan challenges (degree of smartness of their governments, urban and energetic infrastructures, mobility, environment and services); and the so-called ‘enabling forces’ dimension, which either facilitate or hamper the move towards the status of smart city (citizens, economy and ICT). In line with the results from this report, the following cities were ranked at the top in relation to specific dimensions of ‘smartness’:

- Málaga, for eco-efficiency solutions;
- Barcelona, for mobility efficiency;
- Santander, for mobility and environmental management;
- Madrid, for its emergency services;
- San Sebastian, for the ‘smartness’ of its services and its mobility system.

All five cities are important tourist destinations in the Spanish national context, and it could be assumed that their efforts to become ‘smarter’ are (at least in part) due to their need to cater efficiently for a wide population of visitors, in addition to residents and commuting workers. Figures 7.1 and 7.2 illustrate respectively the evolution of overnight tourists in hotel accommodations in the five cities from 2007 to 2018 and the weight of this floating population on the permanent residents of the city. All these cities have experienced thus a global growth in the visiting population of the city over this period, in spite of punctual annual decreases especially in the first part of the period, which have been followed by sustained recovery in the latter part, with the only exception of Santander, which has not been able to revert to its pre-2009 figures.

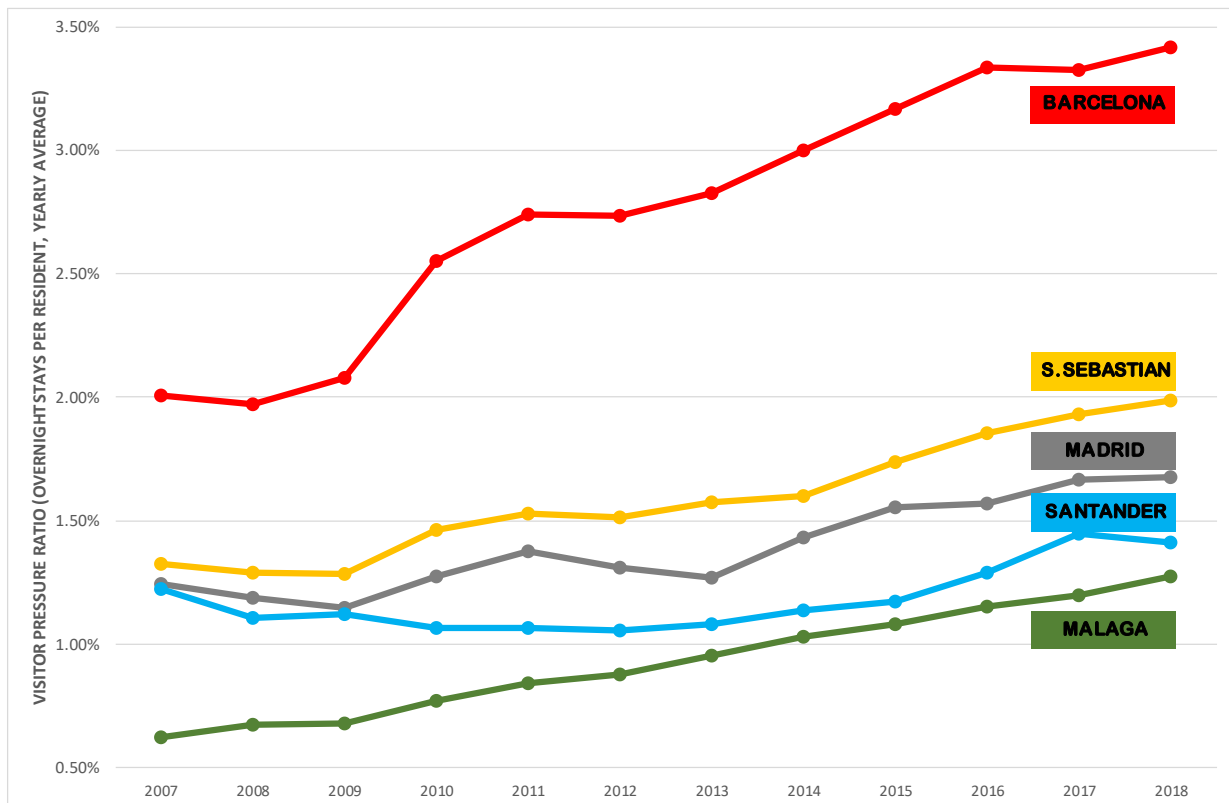
Figure 7.1. Overnight stays in hotel accommodation, 2007-2018. Source: INE



It must be observed however that these figures only return the number of stays at hotel establishments, and do not include stays at other forms of commercial accommodation, nor those at unlicensed tourist apartments (as a substantial part of those commercialised by Airbnb and other ‘p2p’ platforms), that do not leave any footprints in official statistics. The demand for this type of accommodation as well as the supply stock of short rental

apartments has been on a steady rise since 2010; for instance, it is estimated (Cox, 2019) that in Barcelona currently there are about 18,000 dwellings of this type on offer (either whole apartments or rooms in shared flats), with an estimated average occupancy of about 28%, which, on a yearly basis, sums up to some 5 million overnight stays on top of the 20 million in hotel establishments and some more in other forms of accommodation. Adding to these are daily visitors and cruise tourists, for an estimated total ‘floating’ population of around 33 million visitors a year (Observatori del turisme a Barcelona, 2017) that adds up to residents-taxpayers and commuting workers in the use of the city’s services, public space, energetic resources and transport systems.

Figure 7.2. Tourist pressure (overnight stays / residents) 2007-2018. *Source: INE*



Thus, we should consider the visitor pressure ratios represented in Figure 7.2 as a mere minimum that is accounted for by official tourist statistics, all the more suggesting that the tourist use of the city and its resources is not only substantial, but generally on the rise – and also negatively correlated with resident population trends in those parts of the cities which are subject to the most intense tourist pressure, namely historical city centres and leisure and shopping areas (Lopez Gay et al., 2019). Indeed, these trends are noted in the

burgeoning research on ‘overtourism’ (Peeters et al., 2018; Dodds & Butler, 2019), which underlines how the undoubtable benefits brought to urban societies by tourism, both material and symbolic, weigh off against significant environmental and social costs in situations in which the negotiation over urban assets from a rising number of non-local becomes unfavourable to the resident population.

The specific context of Spain has to be called in question. In a country particularly dependent on low-skilled sectors like construction and consumer services, the effects of the global financial crisis of the late 2000s have left hundreds of thousand without jobs and homes, increasing the stress on failing social support systems and inevitably deepening the ‘bias’ in the affordability of urban resources in favour of international visitors and other global mobilities.

In this context, it is thus not surprising that cities like the ones presented here have been engaging with ‘smart upgrading’ strategies, spanning from a focus on environmental concerns (increasing traffic, pressure on energetic resources, overheating public space) to social issues (as access to services of general interest, affordable mobility, marginalised sectors of the population), and tourism or mobilities more widely being a transversal dimension. The projects examined are classified in five categories, which are deemed to represent the dimensions of ‘smartness’ taken into account by IDC; we include a specific category of Smart Destination initiatives, and one on transversal projects which develop broad systems supporting the other dimensions.

- **Energy & Sustainability:** Centralized energy generation toward a networked infrastructure that incorporates demand-side generation technologies and renewable energy alongside traditional assets.
- **Smart Governance:** systems strengthening the connections and interactions between the government and all stakeholders - citizens, businesses and other organizations of the civil society - within a municipality.
- **Urban Mobility:** Solutions increasing the efficiency and service quality of urban transportation to enhance the use and adoption of new mobility solutions as well as to increase people mobility through efficient mobility management and targeted infrastructure investments.

- **Integrated Technologies:** Using advanced algorithms and big data analytics in order to create new opportunities to optimize resource consumption, improve decision-making and planning, engage residents and improve overall quality of life and services.
- **Smart Destination:** Integrating information and communication technologies and Internet of Things in order to manage the resources of a destination in a sustainable way.

For some of these cities, like Barcelona and Madrid, smart strategies have also been deployed with the idea of not losing touch with the first league of European cities: projecting an image of ‘working city’ and hubs of innovation in spite of the economic slump, and so staying attractive for companies, skilled residents, visitors (from countries that experienced a much faster recovery), and international investors. For the other second-rank cities in this sample, innovation efforts arguably followed a more conventional storyline of improving services for citizens and visitors, enhancing place amenities and reducing the environmental stress of mobility services in the way of promoting them as residential and business hubs. In the next **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, we present the most relevant initiatives that justify the high score achieved by the five cities in the IDC ranking.

The projects and initiatives included in this table include pilot projects financed through European funds and some privately funded projects resulting from *Public-Private Partnership*. All five areas justifying the ranking of these cities as ‘smart’ do tackle their tourist dimension: in some cases, directly, as in Smart Destination strategies, the design and operation of mobility systems or environmental services; in others, less directly, as in the case of emergency services and services, or smart governance backing up planning solutions. We highlight initiatives identified as *transversal* to various domains of engagement of Smart Cities, including the digital ecosystem involved by Smart Destinations.



Table 7.1. ‘Smart’ initiatives in Madrid, Barcelona, Malaga, San Sebastian and Santander. Source: own elaboration based on web municipalities data and Smart Initiatives literature review (Donostia sustapena fomento San Sebastián, 2019; Madridinnova, 2019; Malaga Smart City, 2019; eSMARTCITY.es, 2019; Info Barcelona, 2019; Santander Ciudad, 2019).

		Energy & Sustainability	Smart Governance	Urban Mobility	Integrated Technologies	Smart Destination
SAN SEBASTIAN	Sectoral Projects	Accion plan DSS 2050 Klima Ekorrek Educametering Argiserbi STEEP ENERTIC Energy rehabilitation of the existing municipal buildings Energy bankruptcy	Open Data EUSTAT Erabaki Gunea Citizen's Folder City of People	Ekobus Translabel karga tu Proelek Regula moto	Proactive sense Conectividad 360 i-Sare Microgrid Gipuzkoa Smart Management Platform	33 secrets of Donostia La Concha beach Totems Smart Donostia Cultural Platform
	Transversal projects	SmartKalea REPLICATE				
BARCELONA	Sectoral Projects	Mapa Barcelona + Sostenible, Waste Disposal LED-based lighting system GrowSmarter	Open-source software Open Data BCN Open Budget Decidim digital platform	Parking B:SM LIVE eBicing ApparkB DUM Area Digital bus stops Galileo-Egnos (gMotit) MOBilus Driverless metro SUPERBLOCK	Sensor and actuator platform SENTELO	IoT monitoring tourism in Barcelona: the Sagrada Familia Twentytú (Innovat Hotels) We Barcelona: e-walk smart tour
	Transversal Projects	i.lab City Operating System (City OS)				
MALAGA	Sectoral Projects	Curmos Control and Monitoring Center (CCM) PALOMA Flexiciency	Open Data MALAGA Chartbots service app Málaga funciona Málaga-wiki digital platform	ZemZall ACCEDE Green eMotion Málaga SMASSA Parking	MONICA (MONItorización y Control Avanzado de redes de distribución) iNode iSocket	App Disfruta en la playa Málaga Ciudad Accesible Hotel coin Hotel cloud 5.0
	Transversal Projects	Smart Grid Living lab Malaga				
MADRID	Sectoral Projects	iWESLA LED-based lighting system	Open Data MADRID Decide Madrid CIVIS GENESIS	MAX Almendra Central Madrid e-park Madrid MOVELE	MiNT	web esmadrid.com Madrid Pro platform RJB. Museo vivo CICLAMADRID CONECTA
	Transversal Projects	MiNT				
SANTANDER	Sectoral Projects	LED-based lighting system H2O 2.0 Water initiative	Open Data SANTANDER Santander City Brain Pulso de la ciudad	e-park SANTANDER Traffic monitoring service APP Smarter Travel Tusbic MobiWallet Estimaciones del TUS	Fieldeas	Destination Hub SmartSantanderRA App Santander A walk in the park: intelligent public space
	Transversal Projects	STDRi				

The Municipality of Barcelona in 2015 began the implementation of the City OS platform. This platform is an open system that enables the integration of all the current municipal information systems (local population register, taxes, permits etc.) with the new public management systems (mobility, energy, resilience, noise etc.) and also with the systems of private service operators and suppliers (water, energy etc.) and all the public players (social, cultural, education). Similar initiatives have been implemented in Madrid and Santander respectively in 2014 and 2015. Madrid, through the Mint platform (‘Information System Suite for Intelligent Madrid’), has combined existing and new tools,

such as monitoring indicators, resource inventories, fleet management, billing, quality control, management of specific services, etc. It also brings together the different monitoring tools and systems for measuring the quality of services. Likewise, Santander implanted the STDRi Platform, which compiles the key management indicators of its urban services. San Sebastian and Malaga have opted for smaller-scale developments. San Sebastian in 2016 launched REPLICATE, a European research and development project that aims to deploy integrated energy, mobility and ICT solutions in a city pilot district; while Malaga in 2014 started SMART GRID at neighbourhood scale, an electricity network based on digital technology that is used to supply consumers through two-way digital communication. Leaving aside, for the moment, the technical details of the projects mentioned, we will focus on those that more directly involve tourism and mobility.

The category of Smart Destination includes two types of initiatives promoted by the public sector and municipalities. On the one hand, projects enabling the use of the city's technological infrastructure for data collection aimed to the improvement of tourist services; on the other, initiatives to optimize resources for the promotion of the destination and connecting different stakeholders and professionals of the sector. The first type includes, among others, the IoT tourism monitoring system in Barcelona, or the installation of totems at key attractions. The project developed in Barcelona aims at obtaining detailed information about visitors' profiles and mobility patterns in order to plan for optimized services, with the final goal to minimize impacts on the urban structure, especially in places of high tourist pressure like Sagrada Familia. The city of San Sebastian, on the other hand, has opted for the installation of totems in the Concha beach area, which at the same time provide people counting and flow control, and tourist information. Santander has launched a work program developing a Destination Hub, through the identification of all those tools, applications and technologies of the Internet of the future which can be applied to the tourism sector. The Cantabrian capital also developed the RA service app, which includes information about more than 2,700 sites, classified in different categories. Furthermore, it allows real-time access to traffic and beach cameras, weather reports and forecasts, public bus information and bike hire service, generating a unique ecosystem for end-users moving around the city.

Among the initiatives most related to the marketing and promotion we find the Madrid PRO platform, designed for tourist industry professionals and other stakeholders with

direct or indirect ties to the sector (the media or tourism sector associations). Its aim is to optimize the resources available for promoting and marketing the city, as well as access thereto for professionals in tourism and other sectors with a bearing on the development and promotion of the city's image, with a view to enabling them to influence potential visitors and tourists (Madrid PRO, 2019).

Other important initiatives developed in these cities as destinations are those in the field of smart mobility interest mobility. In this sense Malaga stands out for the implementation of 'Malaga Accessible City', a strategic award-winning initiative, started in 2014, that seeks to enhance accessibility for both people with disabilities and families, in addition to providing routing services and rest areas adapted to any user. Other examples of key service innovation for mobility developed in Malaga are green driver assistance systems, the introduction of digital standards in public transport fleets as well as vehicle design, smart parking and predictive maintenance, and the interface between buses and other urban infrastructures.

The Bus Management System (Ekobus) in San Sebastian was funded through a large-scale EU effort, EBSF 2 (European Bus System of the Future 2). The final purpose of this European initiative, co-financed by the European Commission, is to implement integrated and sustainable urban mobility strategies, in order to optimize transport systems and increase citizen welfare. The Ekobus system, introduced in 2017, consists of a pioneer efficient driving aid tool for the San Sebastian bus fleet. Madrid, in addition to having many projects linked to sustainable mobility (MOVELE, Almendra Central Madrid), smart parking (e-park Madrid) and accessibility (MAX) has developed an application to visit the city or the community by bicycle (CICLAMADRID). Barcelona, like the the others four cities, implemented a smart parking system: a mobile app (ApparkB) helps the drivers locating free parking space and making online payments. Furthermore, the transport system in Barcelona encourages bike (and e-bike) sharing and advancement in electric cars and scooters (GMOTIT). The municipality is making huge investments in improving its bus system, with new digital bus stops equipped to provide updates on bus location, free WiFi, USB charging and apps download tools that provide city information to commuters and visitors.

On account of such initiatives and others, the IDC ranks these five cities highest as 'smart cities' in Spain. The ranking takes into account two groups of indicators<sup>5</sup> which relate to a mix of enabling factors as endowments of social and human capital, and place amenities which could or could not be the result of 'smart management' strategies of the city. The success of these cities as 'smart' however should also be evaluated against the reduction of social breeches and the mobilisation of other factors that have direct weight on urban cohesion.

---

<sup>5</sup> These are 94 key indicators that make up the 23 evaluation criteria and eight smartness building blocks (five smartness dimensions plus three enabling forces). This step was carried out with a mix of desk research — to collect available data from all national statistics or other public data sources — and a significant primary research effort carried out by interviews. IDC also used its proprietary database on ICT data. The city information and data was normalized and turned into standardized values to enable comparisons of non-homogeneous parameters

Table 7.2. Domains and initiatives of Smart Destinations, involved agents and expected affects. Source: Own elaboration

DOMAINS OF 'SMART DESTINATION'	AGENTS	SYSTEMS (EXAMPLE)	EFFECTS ON VISITORS' EXPERIENCE AND SATISFACTION	POTENTIAL EFFECTS FOR CITIZENS INCLUSION / DESTINATION COHESION	
				Positive	Negative
SMART MOBILITY	Public and PP transit providers, Transport companies, Parking managers	Flexible routing of public transport according to user demand	Facilitated use of public transport for visitors	Diminished use of public cars by visitors, reduced queues, better internal accessibility	Increased visitor pressure on public transport system in core 'tourist areas'
		Road and access pricing schemes for non-resident vehicles	De-crowding of access roads, easiest circulation	Controlled traffic, revenue to be reinvested in infrastructure and service improvement	Non-tourist commuters affected, especially workers to central tourist facilities
		Public bike rental systems	Availability of cheap bikes to visitors, better mobility experience	Increased use of non-contaminating transport	Heavy tourist occupation of bike lanes and infrastructure used by workers
		Parking space locator services	Easier and faster parking	More ordered traffic, revenue from parking use	Increased substitution of private resident parking with visitor parking
TOURIST INFORMATION AND MANAGEMENT SYSTEMS	DMOs, attraction managers, planning authorities	User-activated personalised recommendations	Increased accessibility of visitor attractions, more time-efficient and tailored visits	More dispersed visitor pressure, promotion of a wider set of attractions	Increased visitor pressure in residential neighbourhoods, everyday spaces
		Immersive experiences at heritage sites	Increased comprehensibility of heritage, events, etc.	Better capacity of promotion of intangibles, more time/money spent at sites	Capacity of representation out of the hands of citizens
		Crowd control and re-direction systems	Diminished risks from overcrowding, increased safety against robbery or terrorist attacks	Reduced risks, abatement of incidents and related costs, more efficient surveillance	Privacy infringements to vulnerable collectives
SHARING PLATFORMS	Corporate p2p platforms, private providers	'Collaborative' transport (Über, etc.)	Increased accessibility and security of private transport, cheaper taxis	Increased capacity of taxi system	More and unregulated cabs on the streets, aggravation of precarious labour
		Hospitality platforms (Airbnb, etc.)	Increased stock of accommodation, better adaptation to demand, better services to families	Flexible expansion of accommodation stock, promotion of 'community identity', revenue to citizens at risk of exclusion	Airbnb's effects on labour and real estate market
		Free tours and visitor experiences	Opportunities for personalised visits	Promotion and valorisation of personal knowledge	Casualisation of labour, de-professionalisation of guides

Focusing only on the realm of Smart Destinations, involving the management of tourists, tourism mobilities and supply systems, **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** presents an outline of different domains of SD, specific projects and initiatives in the five cities that could be related to them, the agents involved and the expected outcomes from their adoption, also highlighting the adverse effects these could have on social inclusion. We must note that some of these initiatives are not necessarily implemented as part of broader smart city strategies and fall outside of the initiative of local administrations; nevertheless, city or regional governments may provide an ‘enabling environment’, for instance adapting regulation frameworks and legal barriers, or providing the necessary digital infrastructure.

To go deeper in the analysis of the relationship between the ‘smartening up’ of these cities and their social outlook, we have used a number of indicators relating to social inclusion and charted the 2010-2018 trends against the implementation of key projects mentioned in the previous table. These indicators are:

- *Share of city population on provincial population* (perc\_city\_prov). Variations on this indicator capture the ‘affordability’ of living in the city and closer to tourism jobs versus the spatial segregation of low-income workers.
- *Dependency rate* (perc\_65). The share of seniors on the city population is often used as an indicator of the population at risk of exclusion and most vulnerable to the effects of increasing visitor pressure
- *Foreign born population* (for-born). The share of foreign-born population is another common indicator of social vulnerability, although its increase might also indicate an increased attractiveness of the city for wealthy ‘lifestyle’ migrants and foreign workers in the top ranks of the labour markets.
- *Average household size* (av\_hous\_size). The average household size could also be seen as a measure of dependency and vulnerability (the larger the household, the higher the number of dependent members).
- *Housing prices* (price\_mq). The housing prices per square meter offer a measure of affordability of the housing market and are a potential factor of pressure for the expulsion of low-income families.
- *Unemployment rate* (unempl). Another classical measure of social vulnerability and dependency.

- *Net household income* (net\_hous\_rent). Decreases of this indicator indicate a higher share of population at risk of exclusion.

Any direct causal association between the uptake of ‘smart’ projects and the evolution of social indicators could be very difficult to demonstrate, given the large variety in the scope, dimension and development timelines of these projects; besides, their effects should be isolated from the leverage of trends of the Spanish economy, which after a prolonged period of recession until approximately 2014, has started a recovery, with quote uneven effects on the population (also as a result of the ‘anti-crisis’ labour reforms implemented by various governments, see Buendia & Molero-Simarro, 2018).

The Spanish society is more vulnerable in 2018 than in 2007: for people at risk of poverty or social exclusion as % of total population have increased to 26.1% in 2018 against 23.8% in 2007 (EUROSTAT data), while OECD (2019) indicates a Gini index of income distribution that rose from 0.324 in 2007 to 0.341 in 2016. In its latest report on the Spanish economy, the EC noted that the 20% with highest incomes make 6.6 times more than the 20% with lowest incomes (European Commission, 2019). However, these cities have been able in general to create new jobs and revert the slump in the real estate sector, one of the key determinants in the loss of jobs (Mateo & Montanyà Revuelto, 2018). These trends should be analysed, at the fine scale of city or even neighbourhood level, for instance against migration rates and housing affordability: it may well be the case that those who are enjoying the recovery of these urban economies are in large part not the same of those who were living and working in the city before the crisis.

The graphs we are presenting below in Figure 7.3-7. Figure 7.7 could highlight some telling relationships between the smartening up of these cities, their tourism success and social inclusion. They represent the evolution of social inclusion indicators (in normalised values 0-1) in each city against the growth of tourism and the progressive implementation of ‘smart’ projects.

Figure 7.3. Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in Madrid, 2010-2018

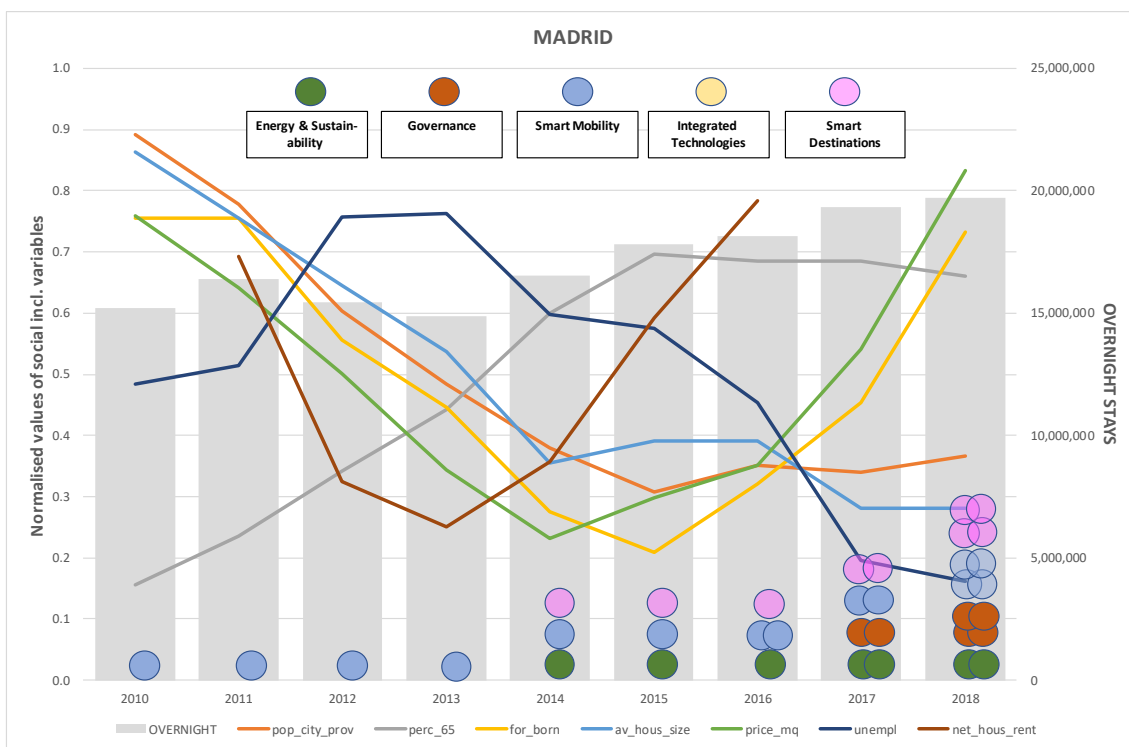


Figure 7.4. Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in Barcelona, 2010-2018

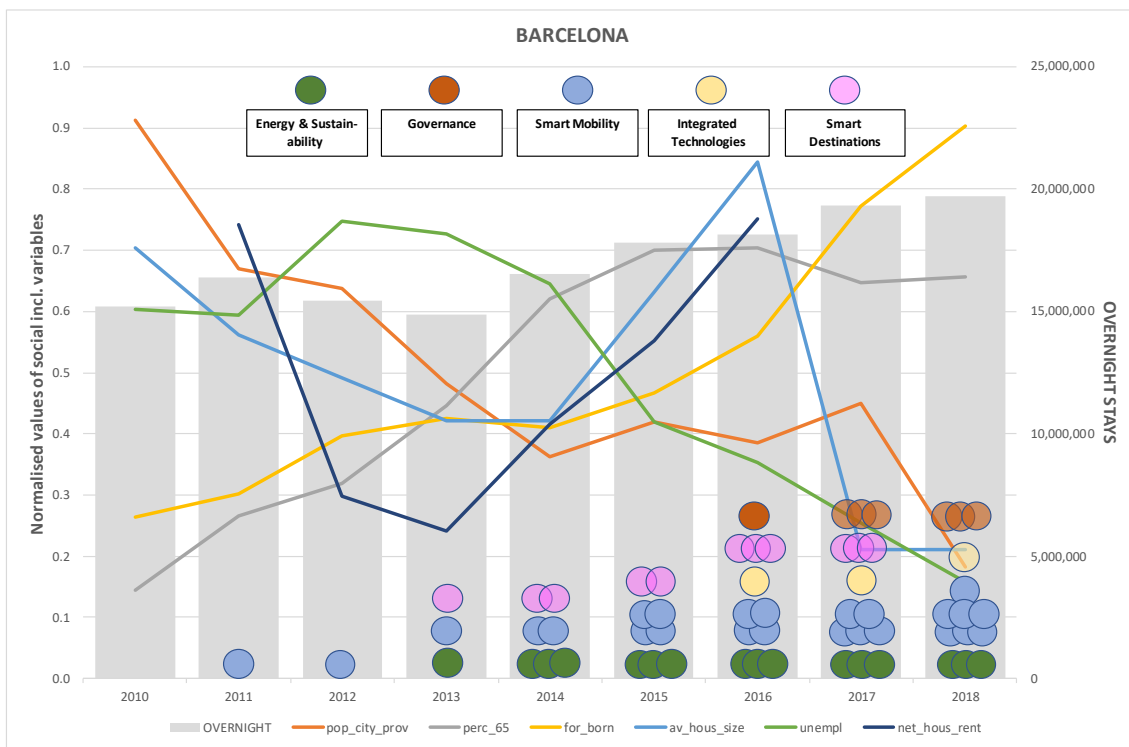




Figure 7.5. Social inclusion indicators, tourism development and implementation of 'smart' projects in Malaga, 2010-2018

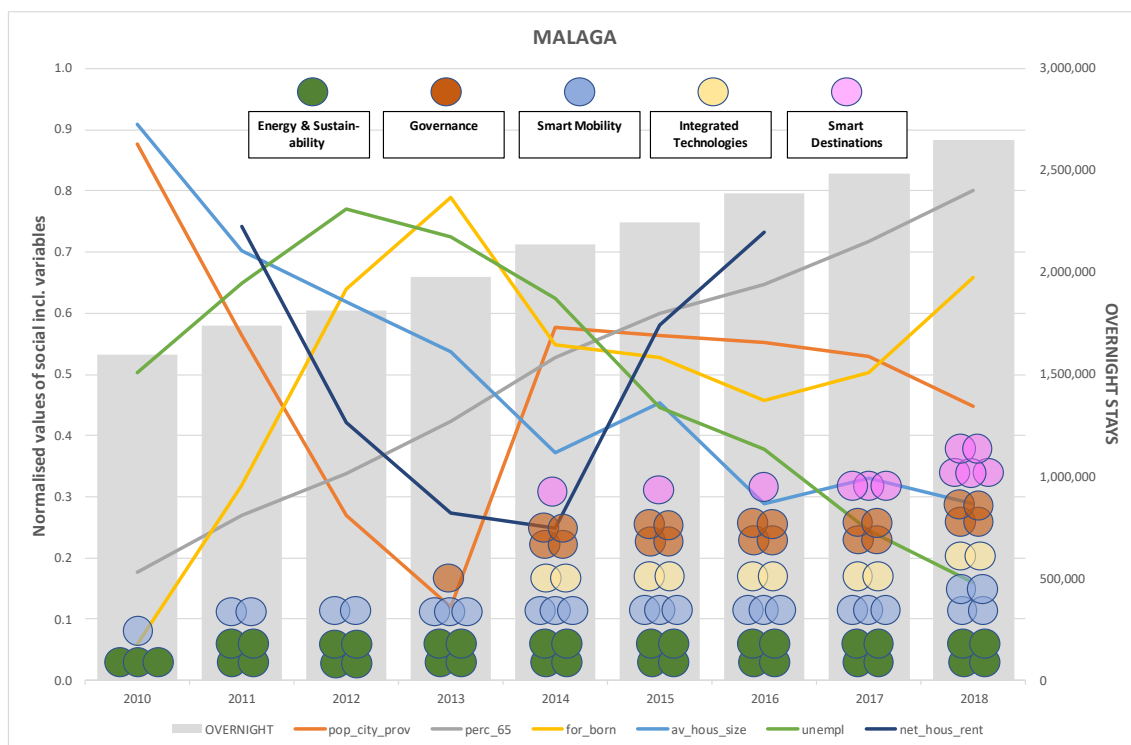


Figure 7.6. Social inclusion indicators, tourism development and implementation of 'smart' projects in San Sebastian, 2010-2018

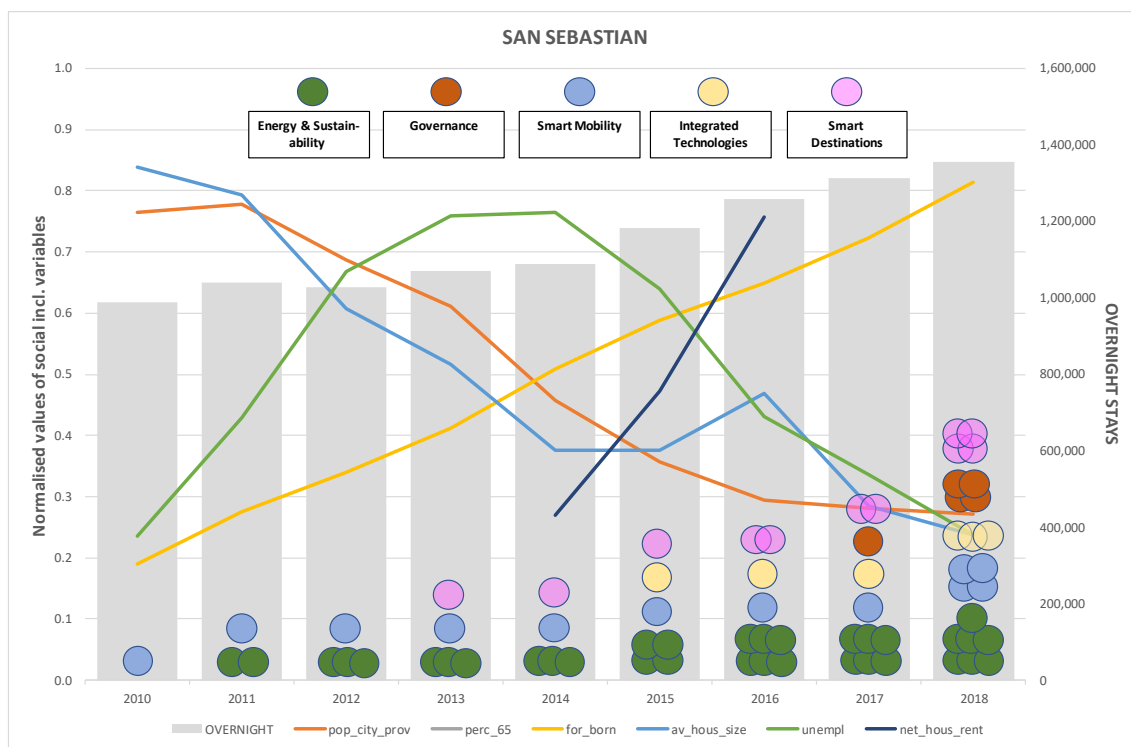
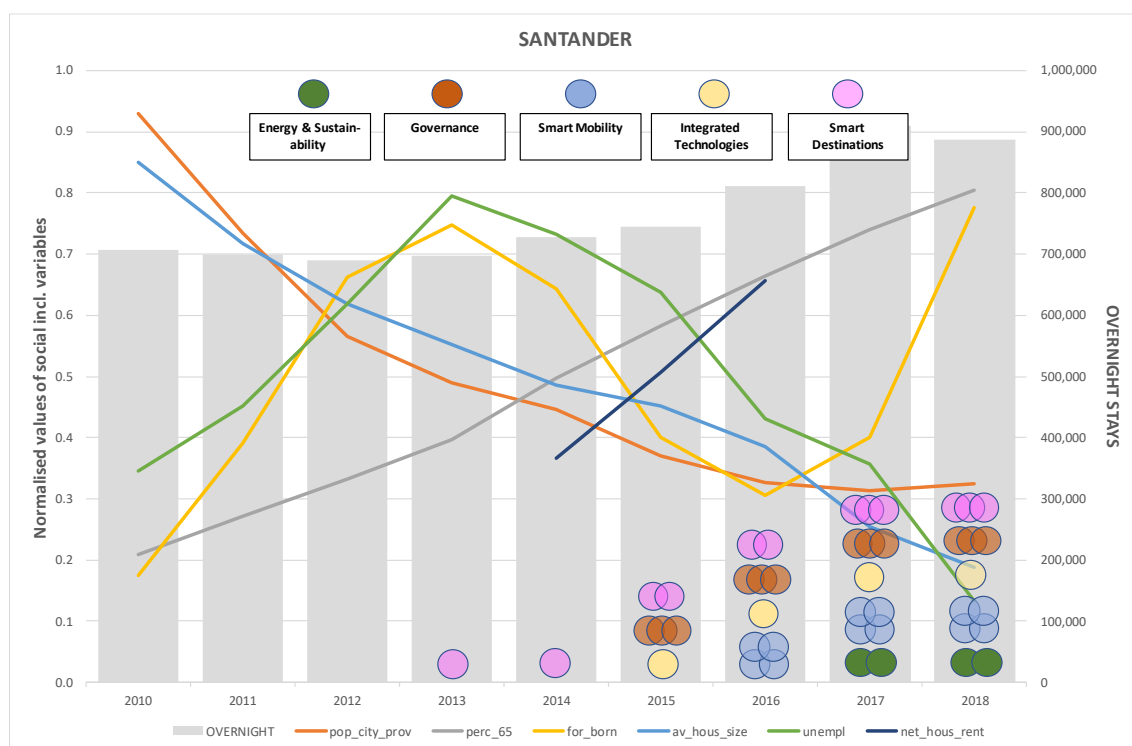


Figure 7.7. Social inclusion indicators, tourism development and implementation of ‘smart’ projects in Santander, 2010-2018



A comparative look at these data reveals similar trends in social inclusion: all five cities have lost population with respect to their hinterland in the reference periods at an almost constant rate, with the only exception of Malaga that after a strong slump, had a sudden recovery in 2014, followed by a slow decrease in subsequent years. In Madrid and Santander, the population trend is negative in absolute terms, whereas the other three grow moderately, but less than their province. The percentage of aging population (>65) also grows constantly over the 2010-2018 period in four cities (no data are available for S. Sebastian). Trends for the foreign-born are different. While in Madrid they have decreased until 2015 to then start growing again, and in Barcelona the growth has been constant, in the other cities they have been growing until approximately 2013, to then decrease and start growing again in the last couple of years. Average household size has generally shrunk over the period and in all five cities at a constant rate with a tendency to stabilise in the last year, except a sharp rise in Barcelona in 2014-2016 followed by a slump and again a slight rise. Unemployment had a similar trend in the five cities: growth until reaching a peak in 2012-2013 followed by decrease until the same value of the start

of the reference period, and an opposite trend has characterised household rent, which reached a bottom in 2012-2013 to then undergo recovery.

Thus, in Madrid, smart mobility and smart destination initiatives seem to have sustained the growth of tourism, and could have had some relation with the rejuvenation and internationalisation of the resident population. In Barcelona, these initiatives may be related with the slowing down of population growth (and its relative loss to the hinterland), in a context of sustained growth of tourism. The creation of jobs seems to be matched by a shrinkage of household size, while the city shows again clear signs of rejuvenation and internationalisation of its resident population in the years in which the destination has become ‘smarter’. These trends in the more recent years are similar to those in Malaga, where in contrast to the other two cases, population aging is constant, and the same could be said for Santander. In San Sebastian the emphasis on smart mobility is equally matched by growth in tourism and of tourist activity, in a context of general enhancement of inclusion trends.

In the way of conclusions of this part of the analysis, and without the possibility of proving direct and causal effects, it could be argued that the ‘smartening up’ of mobility systems and services for tourists may have helped sustaining the growth of tourism in mature destinations facing problems of obsolescence and mounting negative externalities. It could have possibly contributed to reduce the environmental footprints of tourism (for instance through a more effective routing of collective mobility and more personalised information, which may have assisted in redistributing visitors out of the most congested areas). From a social perspective, it could have had some impact on job creation and upgrading, and an indirect effect on household rents.

Yet, a fundamental question which remains a moot point is to what extent the sunnier picture given by these trends may genuinely represent a positive turn for citizens’ welfare and inclusion. In fact, as suggested by research on lifestyle migration and the cosmopolitanization of cities (King, 2018; Hayes, 2018; Benson & O’Reilly, 2009), cities that are progressively becoming smarter and tuned to the practices of a transnational hypermobile consumer class become hubs of attraction for a better-off, younger, more educated international population driving processes: instead than being benefited from such developments, vulnerable incumbent populations could end up expelled from inner cities and substituted by ‘mobile dwellers’ and transnational gentrifiers in the process.

The next section scrutinises this further, looking into the factors that could support this hypothesis in the specific case of Barcelona.

### 7. 3. 2 Case study of Barcelona

To excavate at a deeper level the relationship between the development of smart systems and social inclusion in tourist cities, we now focus on the case of Barcelona.

Barcelona is one of the most important tourism destinations in Europe and a celebrated case of urban regeneration and reimagining. From 2012 (Cercle Tecnològic de Catalunya), this regeneration has included the implementation of a Strategic Plan to turn Barcelona into the first "Smart" city in Spain, both in terms to the implementation of initiatives within the fundamental axes, *smart economy*, *smart people*, *smart governance*, *smart mobility*, *smart environment*, *smart living*, and in terms of technological innovation in the tourism sector. This initiative required the municipal government to promote the development of technological systems that would enhance the sector's competitiveness, enabling an adaptation to the new global demand, not only in terms of infrastructure ('smarter' accommodation and attractions), but also to support new modes of physical and cognitive navigation of the city. These services thus result fundamental for all urban dwellers who are 'on the move' in the city, serving as connectors between global flows and local anchorings, and accommodating the practices of mobile collectives like tourists, temporary dwellers, 'mobile' cosmopolitan residents (Russo & Quaglieri, 2012).

Barcelona thus is an exemplary test case to firstly look at a tourist destination in which 'tourismification' bring into the picture a shift in its social ecology that could be called tourism-related gentrification (e.g. López Gay et al., 2019; Sequera & Nofre, 2018; Cocola Gant, 2016), with the associated inflation of housing rents (García López et al., 2012), altered use of public space (Cocola Gant & Palou Rubio, 2015; Brandajs & Russo, 2019) and disruptions brought by the night-time economy (Rouleau, 2017; Nofre et al., 2018). All this conjures to challenge the comfort and the affordability of incumbent populations, triggering resentment and exclusion, but also changing fundamentally the socioeconomic environment of the city, producing socio-spatial polarization. Secondly the case of Barcelona presents a Smart City in construction, with a strong focus on the digital enhancement of mobility systems, which play the role of a leveraging agent of those that we can define 'hypermobilities', as already mentioned in the previous section

but at the same time, possibly excluding disadvantaged subjects in their capacity to access and afford the system network.

This city has been in the eye of the storm of the debate on overtourism for quite some time now, after a period of steady growth and consolidation of the ‘Barcelona brand’ for more than two decades since the crucial turning point of the 1992 Olympics (Russo & Scarnato, 2018). Academics, media analysts and grassroots social movements have turned their attention on what a significant share of the population (Milano, 2018; Cocola Gant & Pardo, 2017) lives as a straightforward ‘tourist invasion’ of the city, and critical positions have been taken up also by the grassroots-based movement that won the 2015 mayoralty (revalidating it in 2019).

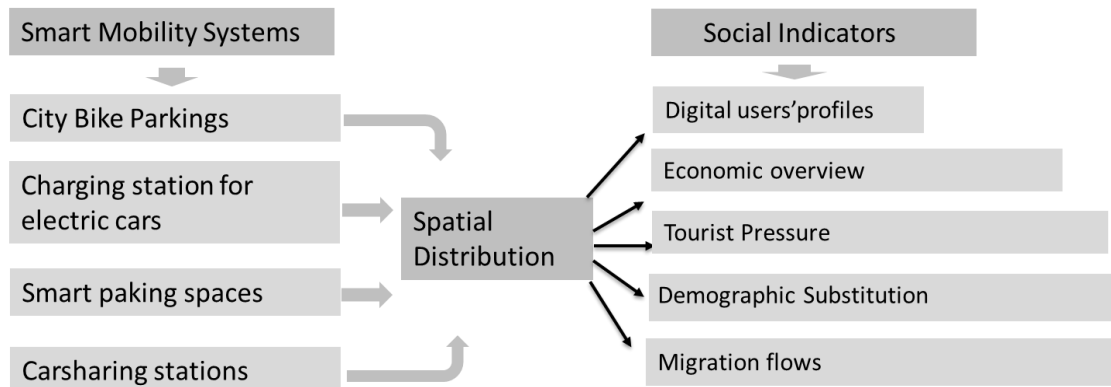
The case of Barcelona is especially illustrative due to the interest of the city council and local governmental bodies to embracing mobility-related innovations, like its new ITS (Intelligent Transportation Systems). In 2014, Barcelona was awarded the European Capital of Innovation European prize promoted by the EU (European Commission, 2014), although the *technological transitions* tacking its initial steps in 2010 by launched the *Barcelona as a people city* program, using new technologies to promote economic growth and the welfare of its inhabitants (Ajuntament de Barcelona, 2014). The global visibility and reputation of Barcelona as a knowledge-intensive city was reinforced, reaching the fifth position in the 2010 ranking of Europe’s best cities for hosting new business (Cushman & Wakefield, 2010, cited by Capdevila & Zarlenga, 2015), and this had a sensible effect in bringing in new flows of capital, knowledge, and people, among which temporary dwellers and traditional tourists.

According to the IDC's Smart Cities Index Ranking (Achaerandio et al., 2011), Barcelona was in 2018 the second ‘smartest’ city in Spain, specifically excelling in the dimension of smart mobility. The initiatives that are reflected in this ranking involve transport network performance, information provision (digital panels, mobile apps, etc.), efficient urban routes design, the real-time detection of available parking space, or to the management of the public bicycle transport system. The core of the system is the open-source platform *Sentilo*, which integrates data from sensors, allowing the deployment of other related systems such as the management of street lights to accommodate real-time traffic conditions, or the pricing of parking spaces.

In the light of what has been previously illustrated, this section intends to examine how the ‘smartening up’ of a tourist city like Barcelona could be associated to processes of social change. Thus, we analyse the geographical deployment of smart mobility initiatives against data that reveal socio-spatial processes of exclusion, such as the distribution of income, the socio-demographic transformation of neighbourhood, and the affordability of access to ICT and mobility services and infrastructure. These factors could provide a non-exhaustive insight on the social reconfiguration of neighbourhoods with showcase a high profile in terms of *mobile dwelling*, but where the breach between ‘sedentary’ residents and their hypermobile counterparts whose lifestyle and practices such systems support is getting wider.

This critical mapping of ‘smart Barcelona’ has been carried out using a GIS representation of the offer of new mobility systems, retrieved from the Smart City Strategic Plan 2014 (Ajuntament de Barcelona, 2014) and matching it with socioeconomic and demographic data at the scale of neighbourhood from the Open Data Barcelona platform [OPEN DATA Barcelona, 2019]. The approach is represented in Figure 8.

Figure 7.8. Analytic Framework of the Barcelona case study



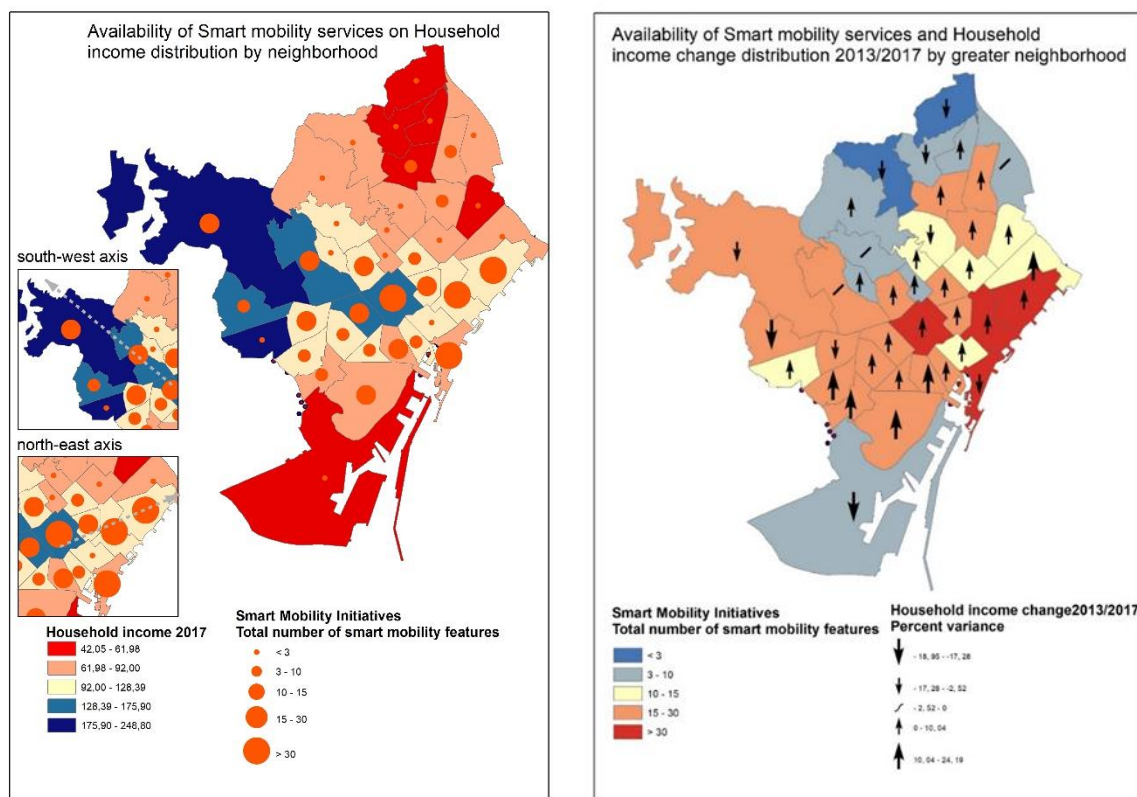
The maps in Figures 7.9 represent, in the first instance, a picture of the current state of the territorial distribution of household income by neighbourhood based on 2017 data and, in the second, its evolution between 2013 and 2017. These data are matched with the spatial distribution of smart mobility services (absolute numbers of service points of offer of the Bicing city bike system, charging stations for electric cars, smart parking spaces, car sharing stations). The first map reveals a certain correspondence between the intensity of smart mobility services and the registered household income by neighbourhood. As expected, the whole central sector of the city presents nodes of an articulated network of

interrelated and interdependent hubs, with the areas the main mobility hubs (train stations of Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia, Sants) coming first. The comparison with income levels however reveals that there is greater development in mobility systems in the southeast sector of the city and in the northwest sector.

Some of the neighbourhoods that seem to be better served from this point of view are in fact the high-income neighbourhoods that form an axis towards the south-west (*Pedralbes, Les Corts, Sarrià, Sant Gervasi*), and those that form a north-east axis (*Poblenou, Diagonal Mar and El Front del Poblenou*). The latter, even if they have average income levels, are part of the new innovation district of the city and have undergone great changes over the last 20 years. In general terms, the distribution of smart mobility services has undergone a strong implementation within the most central and the most prosperous areas of the city.

Looking at the map of the distribution of rent change to the right, a focus on the axes of which we have previously commented (Figure 7.9) reveals two different situations. The north-east sector is in a stage of general rise in rents as are some districts of the old town and some districts that make up part of the city centre (*Eixample and Gràcia*). On the other hand, some of the neighbourhoods of the south-west sector are experiencing some decline although they are still high to very high-income areas. Yet a critical understanding of the interdependence between the actual and potential use of mobility systems and their social effects needs to be complemented through the exploration of other factors of pressure and processes of social change.

Figure 7.9. (left) Availability of Smart Mobility Services and household income distribution in 2017; (right) Availability of Smart Mobility services and household income change distribution 2013-2017. *Source:* own elaboration of data from Ajuntament de Barcelona, Departament d'Estadística.



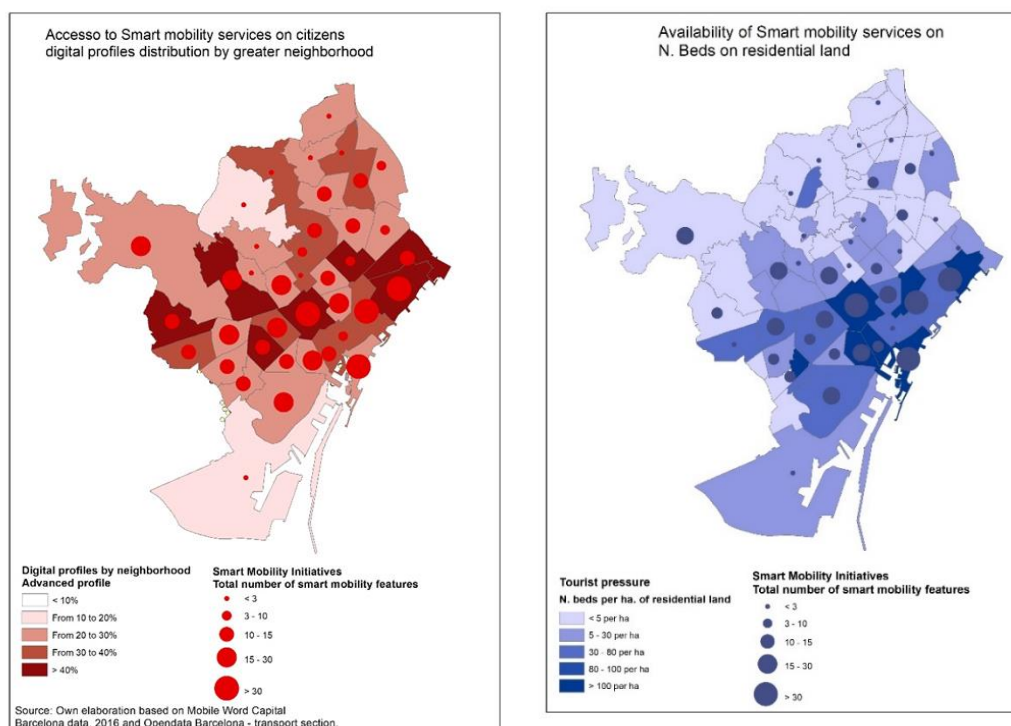
In the following two maps of Figure 7.10, the intensity of mobility services is cross-analysed to the capability of the population to receive and use them in terms of technological skills on the one hand, and to the level of tourist pressure on the other. For the elaboration of the map to the left, we used data from the report 'The digital gap in the city of Barcelona' (Mobile Word Capital Barcelona, 2016), extrapolating the spatial distribution of 'high digital user profile' (users who own up to 3 devices and in the last month have carried out more than 6 online operations). It shows, once again, that the north-east sector stands out for its high percentage of advanced users; the distribution of this indicator has a more scattered pattern, even if it continues to follow in many cases the spatial offer of smart mobility. The other neighbourhoods with a high percentage of advanced users are located outside the old town (the *Eixample* and other high rent neighbourhoods of the city, like *Pedralbes* and *Sant Gervasi*). In the city centre, the high availability of digital mobility services does not seem to fully correspond to the ability to access them from the point of view of the digital skills of the resident population



(*Barceloneta, Raval*). In general, the capacity to absorb initiatives involving the use of technologies seems to be quite high throughout the entire municipal territory.

With regard to tourist pressure in the map to the right of Figure 7.10, the intensity of tourist supply, measured as number of bed-places in all types of establishments per hectare of residential soil, tends to be unevenly distributed throughout the territory, with high concentration scores in the districts of *Ciutat Vella*, *Eixample* and *Sant Martí*, mirroring the location of key attractions and tourist sites in the city but also the intensity of supply of smart mobility systems.

Figure 7.10. (left) Access to Smart Mobility services and citizens' digital profiles; (right) Availability of Smart Mobility services and tourist supply intensity. Source: own elaboration of data from Ajuntament de Barcelona, Departament d'Estadística, 2019.



In the tables below, we include a number of indicators, similar to those provided in the previous section but also presenting their evolution (whenever available) over the reference period 2015-2018 (the timeframe of deployment of the ITS system and the other smart mobility programmes), and their spatial distribution in Barcelona's 10 administrative districts. We also include a 'zoom' on the three neighbourhoods (a disaggregation of districts, delimiting historical areas of the city) which register the highest intensity of supply of newly implanted 'smart mobility' services:

- *Poblenou*, the site of the 22@ hi-tech cluster of the city developed over the last two decades, a formerly industrial and working-class area which underwent profound transformation of the built environment, economic functions and social composition;
- *Sant’Antoni*, recently incorporated in the ‘tourist map’ of Barcelona as a site of intense regeneration on account of its cosmopolitan blend, involving young autochthonous professionals, foreign workers and ‘hipster’ types;
- *La Vila de Gràcia*, characterised by a strong historical anarchist and leftfield identity, grassroots activism, and tight street grid with intense use of public space, a preferred residential neighbourhood for expat foreigners and students, also undergoing a subtler process of gentrification and cosmopolisation.

Table 7.3. Tourist pressure trends and foreign population at district and neighbourhood level in Barcelona, 2015-2018. *Source:* own elaboration of data from Ajuntament de Barcelona, 2019.

Neighbourhood / District	Distribution of Smart Mobility Services (perc. over city total)	Tourist Pressure		Foreign population	
		Tourist bed-places per residential land (n./ha) 2015	Tourist bed-places per residential land (n./ha) 2018	Perc. population with foreign OECD nationality (average 2015-2018)	Perc. population with foreign non-OECD nationality (average 2015-2018)
<i>Poblenou</i>	3.67	57.32	<i>n.a.</i>	3.31	1.61
<i>Sant Antoni</i>	2.93	101.14	<i>n.a.</i>	3.72	2.52
<i>Vila de Gràcia</i>	4.40	85.53	<i>n.a.</i>	4.88	1.87
Ciutat Vella	13.49	190.58	207.03	6.26	5.56
Eixample	21.41	119.58	149.64	4.20	2.66
Sants-Montjuïc	9.24	47.18	57.39	3.32	3.00
Les Corts	8.50	42.32	46.62	3.75	2.09
Sarrià-Sant Gervasi	8.65	14.52	16.85	3.39	1.21
Gràcia	6.01	35.75	47.47	3.87	1.73
Horta-Guinardó	4.99	6.96	8.72	2.57	1.95
Nou Barris	4.11	1.75	1.84	2.14	2.78
Sant Andreu	6.16	3.42	3.91	2.10	1.88
Sant Martí	17.45	61.21	77.42	2.84	2.24
<b>TOTAL BARCELONA</b>	100.00	47.76	57.06	3.39	2.56

Table 7.4. Demographic and socioeconomic trends at district and neighbourhood level in Barcelona, 2015-2018. *Source:* own elaboration of data from Ajuntament de Barcelona, 2019.

Neighbourhood / District	Distribution of Smart Mobility Services (perc. over city total)	Demographic change				Socioeconomic trends	
		Pop. Change 2015-2018 (%)	Inter-neighbourhood Migration Rate (% on res. pop.) 2015	Inter-neighbourhood Migration Rate (% on res. pop.) 2018	Inter-neighbourhood Migration Rate (% on res. pop.) average 2015-2018	Unemployment rate (change of perc. rate 2015-2018)	% Change household rent 2015-2018
<i>Poblenou</i>	3.67	1.2%	-1.50	-4.45	-2.97	-1.25	4.30

<i>Sant Antoni</i>	2.93	0.1%	-0.76	11.39	5.32	-1.28	5.60
<i>Vila de Gràcia</i>	4.40	-0.8%	-0.65	0.14	-0.26	-1.20	-1.90
Ciutat Vella	13.49	0.6%	12.58	16.24	3.66	-1.66	9.20
Eixample	21.41	0.5%	6.80	13.66	6.86	-1.22	5.15
Sants-Montjuïc	9.24	0.3%	-2.27	-5.65	-3.39	-1.61	12.35
Les Corts	8.50	0.3%	2.42	-2.80	-5.22	-1.19	-2.85
Sarrià-Sant Gervasi	8.65	1.6%	-8.72	-0.66	8.06	-0.75	-2.09
Gràcia	6.01	0.5%	2.85	4.34	1.49	-1.27	0.10
Horta-Guinardó	4.99	1.8%	-12.48	-12.85	-0.37	-1.57	0.13
Nou Barris	4.11	2.0%	-6.43	-9.85	-3.42	-2.03	-2.14
Sant Andreu	6.16	1.2%	-3.18	-12.10	-8.92	-1.77	0.27
Sant Martí	17.45	1.0%	-0.65	-6.30	-5.65	-1.59	9.31
<b>TOTAL BARCELONA</b>	100.00	1.0%				-1.47	100

The three focus neighbourhoods are experiencing a series of similar socioeconomic and demographic processes. Located to the north, east and west of the historical city centre, they are not considered tourist hotspot, possibly due to a lower concentration of key tourist icons and attraction sites. Nonetheless, to varying degrees, they concentrate a relevant activity with a moderate-to-high presence of hotels and other accommodation types (as shown in the map to the right in Figure 7.10). Indeed, a high level of tourist pressure, above the average at a municipal level (47.8 bed-places per hectare of residential land), was registered both at the neighbourhood level (2015 data: *Poblenou* 57.3; *Sant Antoni* 101.1; *Vila de Gràcia* 85.5), and at the district level, as shown by the data updated to 2018 (respectively, *Sant Martí* 77.4; *Sant Antoni* 149.6; and *Gràcia* 47.5). It should be noted that the figures for *Poblenou* differ from the others due to its larger extension in terms of residential land and the high concentration of knowledge economy services in this area. Thanks to location, close to the centre but nonetheless eschewing the most intense tourist pressure, in recent years these three neighbourhoods resulted quite attractive to those foreign populations that we defined as ‘mobile dwellers’, characterised by greater acquisitive power and a higher degree of flexibility in residential and professional routines.

As can be seen in Table 7.3

Table 7.4, these three areas have experienced substantial population change, however the patterns are quite different. The internal migratory balance is the result of subtracting the number of new inhabitants who have arrived from other neighbourhoods of Barcelona and those who have left for other areas in the same city. In the period 2015-2018 *Poblenou* has lost the greater share of residents due to internal migration, with a sustained negative

balance (-1.5% in 2015 to 4.5% in 2018), demonstrating its low capacity to retain its population. Similarly, at the district scale (Sant Martí), we observe a similar trend (-5.6% in average over the three four reference years). *Sant Antoni*, although it was experiencing a negative balance in 2015, by 2018 recovers a positive balance (11.4%) of internal migration. A more stable situation is also visible in the district of *Gràcia*, with a slight decrease of this rate but signs of a recover in the last period. It should be noted that in overall terms this last neighbourhood is losing population, which is to say its internal migratory balance is positive, but the area's population is declining due to residents who leave the city. In contrast, the neighbourhoods of *Poblenou* and *Sant Antoni* are experiencing population growth, which means that the abandonment of residents is more than compensated by immigration from other parts of Catalonia, Spain, Europe and the rest of the world. Indeed, the share of residents that are foreigners from OECD countries increases slightly over the reference period in the *Poblenou* neighbourhood and above the city average, which is negative at -1.2%, while in *Vila de Gràcia* and *Sant Antoni*, the foreign population from OECD countries, though remaining higher than that from non-OECD country, experiences a decline in the reference period, while the share of residents that are foreigners from non-OECD countries registers a net growth.

This complex picture of sociodemographic change relates to a certain extent to another set of socioeconomic indicators, including the change in household rent and the average unemployment rate of the neighbourhood in the reference period. In the wider context of recovery from the economic crisis that characterised the first part of the decade, two of our focus neighbourhoods these indicators reveal a drop of unemployment rate (both in *Poblenou* and *Sant Antoni*, from 5.2% in 2015 to 3.9% in 2018) and an increase in family income (of 4.3 percentage points over the Barcelona total in 2015-2018 in *Poblenou*, and of 5.6 in *Sant Antoni*). Deeper scrutiny, however, reveals these data, rather than indicating an improvement in general salary and employment situations, are in fact more related to the replacement of the outgoing population by incoming migratory flows with greater purchasing and educational power and which join the more specialized sectors of the labour market. In fact, this explains the loss of native population and the positive balance in terms of the registered population.

An understanding of the complexity of (urban) inequalities must also take into account the development of the opportunities permitted today by movement, not only in terms of better access to the urban assets, but also in terms of access to the digital networks that

represent connective capital, allowing greater (but uneven) societal engagement with the global economy and the global mobility flows. Indeed, taken together, the three districts to which the selected neighbourhoods belong account for almost 45% of all the new smart mobility services activated in the municipal territory, marking an important advantage for these areas in their capacity to participate in the process of technological and digital transformation, with everything this entails on a social, economic and demographic level.

According to our fine-scale analysis, the processes of ‘smartening up’ of mobility is linked to the reproduction and acceleration of processes, already underway, of gentrification and ‘touristification’ in its broadest sense; thus, not only in terms of activation of specific points of interest for visitors, but of attraction of temporary populations that require plug-in to local networks and access to global networks. In effect, the development of mobility innovations framed in the strategic axes from the north-east to the south-west of Barcelona have been associated to the conversion of these urban areas into global arenas and apt livelihoods for a cosmopolitan and diverse population of mobile dwellers, promoting a socio-spatial stratification by which ‘hypermobilized’ places rich in technological supply are opposed to others poor in global connections and unattractive for the global denizens.

Within our case study, however, different nuances peep up among the trends we examined. While the neighbourhoods of *Sant Antoni* and *Vila de Gràcia* demonstrate a certain contrast in terms of socioeconomic trends and patterns of attractiveness for different ‘mobile’ populations, the neighbourhood of *Poblenou* is the area that best reflects the situation we have tried to describe in this paper. This case is indeed key to understanding how the strategies of urban transformation so far linked to both real estate operations and tourist development, are now also linked to smart city initiatives services and specifically to mobility services. The analysis of socioeconomic trends in *Poblenou* reveals the degree of association between digital and human geographies, confirming the hypothesis that advanced mobility systems in the context of a tourist city could be a factor of reproduction of socio-spatial breaches, encapsulated by processes of population substitution and related sociodemographic regeneration, instead of one of mitigation and empowerment of ‘slow’ residents.

## 7.4 Final reflections

The objective of this paper was to excavate on the social effects of the deployment of ‘smart city’ strategies in the context of tourist cities. After framing this concern in the mobilities literature, we have approached it through an examination of various ‘smart initiatives’, involving projects of upgrading of mobility, information and service provision systems through digital technologies, and the general trends of social inclusion in five Spanish cities which appear at the top of smart city rankings; and we have contrasted these developments with processes of social change in these cities. To get a better and more contextualised understanding of the potential relationship between smarter and more or less cohesive tourist cities, we focused then on the city of Barcelona, and three neighbourhoods therein that are at the same time areas of intense development of smart mobility projects and have undergone substantial (though not homogeneous) processes of socio-demographic transformation in the last few years, with generally adverse effects on incumbent resident populations.

These trends should be framed in wider processes of socio-spatial restructuring of urban areas, and the case of Spain makes a strong case for that. This largely tourism-dependent economy, and its major cities, have experienced an abrupt deceleration of their economic and physical growth with the financial crisis of the second half of the 2000s, and in their slow recovery, since approximately 2014, the continuous pull of tourism has been key; yet, the hyper-casualised and marginalised condition of tourism workers after the anti-crisis reforms undertaken in 2012 and the long tail of middle class impoverishment produced by the financial slump were already a sign that increased social polarization was going to be an outcome of such recovery.

In this context, smart city strategies, a further booster to recover city attractiveness for companies and the hypermobile top layer of the global job market, could be understood part and parcel of the neoliberal approach to urban restructuring. Although the smart city imagery evokes empowered and connected citizens, producing, consuming and moving around more efficiently and with lower environmental footprints, the epistemological toolbox of the mobilities turn invites us to examine more closely which citizenship we are talking about – that of long-term residents or that of global mobilities, including tourists, which a more extended supply of smart services inevitably bolster in their capacity to dwell in and navigate the city.

Thus, the effect of ‘smart’ in cities could indeed be one of economic recovery, however one triggering – or achieved through – fundamental transformations of the social fabric of the city, whose most evident facet is the creation of sophisticated functional enclaves which are forcefields of exclusion for the most vulnerable populations. This is not different from what has been noted by many urban analysts in the course of the last 30 years (e.g. Zukin, 1989; Soja, 2000; Swyngedouw et al., 2002); yet, again resorting to authors who laid the foundations of a mobilities approach in urban studies (e.g. Amin and Thrift, 2002), smart city projects have inevitable made the city more ‘porous’ to the intervention of global mobile populations and signs, and enhanced the negotiation capacity of mobile dwellers over ‘sedentary’ residents. In the emerging context of ‘overtourism’, the increasing penetration of enabled tourism in the quotidian of cities could be expected to lead to an intensification and acceleration of social exclusion.

In terms of agency, as suggested by the critical smart city literature (e.g. Hollands, 2008), it is matter for further scrutiny whether and to what degree smart destinations are deaf to social imperatives, and rather skewed towards corporate interests - ranging from those of technology developers looking for big municipal contracts to real estate and financial conglomerates increasingly tuning into the mobilisation of urban assets for global consumers (Cocola Gant & Gago, 2019). It is however evident that local pro-commons agendas in the are underrepresented in smart strategies, and have little possibilities to be scaled up to the wider polity of urban resilience, as suggested by Martin (2016): for instance, in relation to the boom of the ‘corporate sharing economy’ in the hospitality sector – a key dimension of the ongoing transformations in the tourism marketplace that has been spurred by digitalisation both at the global and at the local end.

This piece of research has obvious limitations: it cannot demonstrate that there is a direct link between specific smart projects, or more broadly between smart city agendas, and social restructuring, nor it focuses on the longer-term horizon when the effects of smart upgrading especially in the field of mobility could be expected to transform more structurally the functional morphology of the city, for instance in terms of residential choices vis-à-vis work routines. Our selection of projects and focus areas in the case of Barcelona is arbitrary and exploratory, and we did not deal with the extensive complexity of social impacts of ‘smartened up’ tourism and induced reconfigurations of the social ecologies in the city. Nevertheless, we propose that this is a provocative starting point to analyse critically the current transformations of cities which are ‘mobilised’ by

technology, and the key role played by tourist mobilities in this process. We expect that a future research agenda tackling tourist places ‘in construction’ will be aware of large-scale technology developments as an enabling device. Policy-wise, we hope that the sustainable tourism agenda will relate to this challenge constructively, for instance laying the foundations for a new paradigm of socially-resilient smart places, where digital innovations are reducing the pressure on resident populations and preserve their quality of life.





## **8. Capítulo - Conclusiones**

## 8.1 Conclusiones generales

Los tres capítulos empíricos presentados han permitido examinar con mayor precisión como actúan en el espacio urbano las movilidades turísticas, entender a fondo sus dimensiones relacionales y performativas, y plantear nuevas aproximaciones epistemológicas y hasta metodológicas que el estudio de la geografía urbana debe de incorporar en el marco de la ‘sociedad móvil’. Además, los ámbitos estudiados definen algunos de los mayores retos para una política urbana, en diferentes escalas - desde la local hasta la Europea – apta a enfrentarse con las nuevas trayectorias de exclusión social que se manifiestan en el ‘lugar turístico’, una potente metáfora, ya planteada por autores como Minca & Oakes (2014) o Sheller & Urry (2004), de las reconfiguraciones inducidas en el territorio por la sociedad móvil, global y líquida del siglo XXI. La resiliencia de las ciudades, hoy en día, se plantea como capacidad de ‘acomodar’ diferentes movilidades, humanas y no humanas, sin que ninguna de ellas resulte ‘perdedora’ en la negociaciones materiales y simbólicas que forman la base del proceso de construcción social del espacio. En el conjunto de desarrollos empíricos incluidos en este trabajo, esta intuición, ya presente en conceptualizaciones pioneras como las de Park (1952), Martinotti (1993) o Soya (2000), se convierte en eje principal del estudio de la ciudad, conllevando al despliegue de nuevos marcos y métodos analíticos acordes con el afán ‘reformador’ de las ciencias sociales y los planteamientos epistemológicos introducidos por el ‘*mobilities turn*’ y en particular por autores como Hannam et al. (2006), Adey (2006) y Cresswell (2010).

Por un lado, este marco teórico nos ha permitido desarticular de manera exhaustiva los armados teóricos vinculados a la investigación que han incluido un largo recorrido del pensamiento geográfico, sociológico y de los estudios urbanos, categorías significativas a través de las cuales se exploraron las cuestiones relacionadas con la movilidad humana en general y con las movilidades turísticas en particular, haciendo hincapié sobre la complejidad de los sistemas espaciales de nuestras ciudades.

A la luz de la evolución del pensamiento que interesa las disciplinas geográficas en sus diferentes declinaciones (sociológica, humana, urbana, etc..) ha sido posible establecer (comprender) la posición actual de los estudios turísticos en la evolución (el movimiento) de las ideas dominantes en nuestra época. Se ha tratado no solamente de elegir y seleccionar, entre diferentes disciplinas de las ciencias sociales, un marco teórico

adecuado; sino también de formular otras preguntas claves para dar cuenta de la complejidad del problema de las movilidades y de la diversidad de posibilidades de respuestas que aportadas por las diferentes perspectivas ofrecidas por diferentes conceptualizaciones. A la propuesta de análisis de esta tesis, sin embargo, hizo posiblemente falta cuestionar algunos principios básicos de la investigación ‘literaria’ con la aportación (exigencias) de métodos y técnicas propias de una perspectiva científica de acercamiento a los problemas de la investigación a través de la reconstrucción de un amplio marco metodológico.

En efecto, la colisión epistemológica, sus problemáticas y sus desafíos a la hora de abordar un objeto de estudio complejo como el del turismo, que dispara múltiples preguntas y posibilita gran cantidad de respuestas posibles, encuentra su resolución en la búsqueda de los métodos adecuados capaces de restringir el campo de acción y lograr responder, en forma más puntual, a los objetivos planteados.

Finalmente, en el corpus empírico se han descrito los procedimientos de manera detallada y exponiendo los principales resultados dando así respuestas a los temas de investigación planteadas.

## 8.2 Objetivos de investigación y principales resultados

Según Lefebvre “the representations of space, reflects the needs and priorities of finance, of capital, of economic and political elites, of those with power” (Lefebvre, 1974, p. 221). En esta tesis, se hizo hincapié en la mercantilización del espacio urbano y en la reorganización de las prácticas cotidianas debido al impacto cada vez más de valor estratégico del turismo tanto en las formas de pensar y planificar la ciudad como en función de las prioridades económicas que el agente turístico representa. O sea, prioridades típicamente capitalistas que, no necesariamente deberían reflejarse en el uso y consumo del espacio, protagonista directo e indirecto del tema turístico. El enfoque espacial de las movilidades, perspectiva que hemos utilizado a lo largo de este trabajo, además remarca los aspectos de las relaciones de poderes que se establecen dentro de los sistemas urbanos. Urry (2003) busca enfatizar cómo las movilidades sean centrales para la constitución de las relaciones entre los poderes (de poder) en la sociedad contemporánea.

En primer lugar, en cierto modo la movilidad o la posibilidad de desplazarse ya de por sí misma representa un privilegio, un acto que eso también refleja el pensamiento capitalista en el cual cuanto más puedas desplazarte más poder tienes. Concepto argumentado por Hannam et al. (2006) en el editorial de la revista *Mobilities* en el cual defiende que “the unequal power relations which unevenly distribute motility, the potential for mobility” (Hannam et al. 2006, p. 15). En segundo lugar, las movilidades turísticas son un aspecto social eminentemente elitario porque están destinadas a quien puede viajar y, consecuentemente disponer de recursos económicos con los cuales hacer girar la economía. Al poder económico el turista añade el del conocimiento, que potencia sus capacidades de elección influyendo así en la calidad de los servicios que adquiere. Como argumenta Britton (1991, p. 458) “tourism has become a 'major internationalised component of Western capitalist economies ... one of quintessential features of mass consumer culture and modern life”

El conjunto de las movilidades globales y turísticas ha conllevado consecuencias significativas en la vida de las ciudades y en la de los ciudadanos que las habitan. Para una vida plena, es necesario que en el espacio urbano se desplieguen, en la medida de lo posible, todas las oportunidades que la ciudadanía sea capaz de aprovechar libremente, y esto puede suceder en un entorno urbano donde prevalezca el uso del espacio libre de una codificación demasiado marcada que, como hemos visto, provoca exclusión. En la ciudad contemporánea, la mercantilización y el prevalecer del espacio como moneda de cambio, dando cada vez da más oportunidades a los que se pueden permitir ‘comprar’ el espacio para realizar sus actividades.

En efecto el objetivo general de esta tesis era el de “Identificar y analizar los flujos de movilidad humana que se manifiestan y actúan en el espacio urbano, prestando especial atención a las prácticas de - y negociaciones entre - diferentes colectivos, turísticos y no turísticos, y a sus efectos en la (re)configuración física, social y cultural del espacio urbano.”. Por lo tanto, entender cómo el espacio urbano pueda ser el objeto e instrumento de negociación social y económica, y como los procesos de negociación sean fruto de una interacción cotidiana constante entre actores sociales en constante movimiento. El espacio urbano, aunque sea un recurso de propiedad colectiva, no es estático, sino un ‘shifting resource’ (Brown, 2006, p.22), un recurso mutable, cuyos límites cambian en relación con las negociaciones y las diferentes experiencias sociales. Por esta razón se ha utilizado el marco de las movilidades para hacer hincapié en el hecho de que nos

encontramos ante una ciudad líquida y fragmentada, en la que los intereses económicos, representados en este trabajo en gran medida por el turismo, y las formas en la que se establecen, reproducen - a micro escala - la complejidad y la dificultad de mantener unida la diversidad y la pluralidad social.

El geógrafo Edward Soja, nos enseña que, una vez creadas y registradas en el espacio, las ‘injusticias espaciales’, que en nuestro caso son representadas por los límites de un espacio turismificado, son difíciles de borrar. Se insiste aquí en uno de los principios fundamentales de su *critical spatial thinking* “the fundamental premise of the sociospatial dialectic: that social and spatial relationships are dialectically inter-reactive, interdependent; that social relations of production are both space-forming and space-contingent” (Soja, 1980, p. 212), es decir que los fenómenos sociales inciden en los fenómenos espaciales de la misma manera en que los fenómenos espaciales inciden en aquellos sociales. Por lo tanto, a pesar que el autor subraye las dificultades de borrar ciertas injusticias a partir desde el espacio al mismo tiempo remarca que el espacio es (sea) un producto social y por lo tanto sea cambiante y capaz de transformar sus dinámicas.

Argumentando el objetivo general de esta tesis se insiste en el hecho que las administraciones públicas parecen haber actuado relativamente bien, hasta ahora, especialmente desempeñando un papel de planificadores de la configuración y de usos de los espacios urbanos, quizás sin prestar la debida atención al hecho de que, si es cierto que el tipo de espacio (en su tipología o en su configuración estructural) determina su uso, como hemos visto a lo largo de este trabajo, es igualmente cierto que a menudo sea el *actual* uso del espacio el que debe considerarse cuidadosamente a la hora de planificar.

En algunas ciudades, Barcelona es un ejemplo, el uso turístico del espacio es macroscópico y las consecuencias son desestabilizadoras: Venecia está dramáticamente perdiendo sus habitantes, Nueva York, París, Londres y la misma Barcelona tienen problemas en alojar sujetos con necesidades diversas, en primer lugar, residenciales, pero también las ligadas al comercio o, más en general, al ‘business’. Y, lo que es más importante, esta tendencia está en continuo aumento. Todo esto conduce a la necesidad de la replanificación como método para encarar esta emergencia.

## 8.3 Conclusiones en base a los objetivos específicos

Ahora bien, como ya hemos visto a lo largo de esta tesis doctoral, la investigación se ha estructurado en torno a tres preguntas principales para las cuales pueden establecerse unas conclusiones generales.

Sobre la primera pregunta: **¿De qué manera las movilidades turísticas actuantes en espacios caracterizados físicamente y semánticamente, se repercuten en la construcción social del lugar?**, queda de manifiesto la utilidad de analizar los patrones y las modalidades en las cuales los diferentes colectivos urbanos, incluyendo a los turistas, intervienen en el espacio para intentar proteger su capacidad de participar libremente en él, y lograr los propósitos que nos conducen en estos espacios. Nuestro análisis en efecto ha revelado como en un espacio de la ciudad de Barcelona - ya muy codificado en su entorno físico y semántico por atributos sociales que pertenecen al consumo masivo, no solo del producto sino del espacio mismo - empuje los demás colectivos a abandonar el juego, privilegiando otros lugares para desarrollar aquellas actividades que hacen parte de la vida diaria. La construcción social del lugar por lo tanto se mueve hacia otros lugares en donde la negociación esté todavía en desenvolvimiento o donde los actores puedan participar en la construcción social del lugar.

Respecto a la segunda pregunta de investigación **¿De qué manera las prácticas de uso del espacio urbano asociadas a nuevos patrones de movilidad impulsados por procesos de regeneración, se reflejan y a la vez transforman las estructuras sociales propias del lugar?** se pone en evidencia aquí que las dinámicas de globalización a nivel urbano no son postuladas en *permanencia*, sino que (en) los lugares que hemos examinado combinan su capacidad relacional en términos de desempeño en materia de causa y efecto con la acción de las movilidades que los rodean.

Por lo tanto, los procesos relacionales de espacios urbanos ‘fijados’ desde un punto de vista físico pero movilizados por su entorno económico y social en constante renovación, alimentan una movilización social entre diferentes colectivos que se mueven a través de ellos. Las prácticas materiales de movilidad pueden influir en la construcción simbólica de los espacios urbanos de los residentes y de quienes viven el barrio de forma más o menos permanente lo cual sugiere que *la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que estos espacios facilitan, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos*, también pueden llevar a un cambio en la percepción del valor de estos

espacios para sus usuarios, revelando la naturaleza polivalente espacio público de acuerdo con las formas particulares de apropiación por parte de sus usuarios.

En relación a la tercera y última pregunta de investigación **¿De qué forma las tecnologías de la información y la comunicación enmarcadas en los sistemas que definen las ‘ciudades inteligentes’ actúan en relación a la negociación entre distintas movilidades, acabando por impulsar ulteriormente la transformación social del lugar?**, esta tesis confirma que por un lado la transformación digital ligada a la movilidad se está sobreponiendo a los procesos de reestructuración socioespacial ya en acto, destacando cómo las herramientas e infraestructuras digitales contribuyen a que el capital humano y económico se concentre en ciertos lugares que son los sitios clave en la economía global y en la de la ciudad. Por otro lado, potenciando el capital de ciertos lugares, se impulsan aquellas movilidades globales, incluidas las turísticas, que inevitablemente se ven reforzadas por una oferta más amplia de servicios inteligentes ampliando su capacidad de habitar, transitar y navegar virtualmente y físicamente en la ciudad.

En conclusión, podemos afirmar que los procesos socio económicos ligados a las movilidades globales y turísticas y a sus repercusiones sobre el territorio urbano nos lleva a cuestionar algunos aspectos de la planificación de los lugares que están experimentan cambios muy rápidos y constantes. Evidentemente por un lado se trata de abordar los límites inherentes a la planificación de tipo *top down* que evidencian como todo el conjunto de procesos de ‘turismificación’, que aquí hemos desenredado utilizando las herramientas epistemológicas de las movilidades, sean en gran medida el producto de la voluntad e iniciativa institucional que intenta maximizar los recursos urbanos y que por lo tanto se enfrenta a consecuencias de respuesta sociales y económicas (sobre todo a escala local) de exclusión de algunos sectores de la población que se enfrentan a cambios repentinos de que ellos no hacen parte. Por otro lado, se ha visto como el conjunto de las experiencias colectivas estén llevando a una auto reorganización sea esa espacial que social y relacional. Eso se podría describir como algún tipo de proceso *bottom up* ex post que ha conllevado a una presa de conciencia colectiva cuyos efectos territoriales se están manifestando tanto en los aspectos accesorios de la vida cotidiana (e.g. *cambios* en las dinámicas del uso del *tiempo* libre, desplazamiento hacia otros lugares para el ocio, etc...) como en los aspectos esenciales (e.g. migración hacia áreas periféricas de la ciudad).



Se insiste por lo tanto en la relación entre la planificación y las condiciones de la realidad que incluyen las interacciones entre las actividades humanas todas. Como argumenta el urbanista italiano Francesco Indovina (2004), la flexibilidad se ha convertido en una condición necesaria para quienes planifiquen, para que un plan sea capaz de responder a la continuidad del desarrollo del entorno económico social. Según Indovina “hoy planificar es gobernar las transformaciones, y esto significa que los profesionales de la planificación en lugar de ser agentes de las transformaciones, somos los que debemos gobernarlas” (Indovina, 2004, p. 2). En la ciudad contemporánea circulan actores con objetivos personales distintos y diversas necesidades que en forma de colectivos actúan y comparten proyectos de acción comunes sobre el territorio urbano y planificar el turismo significa hoy evitar que se cree antagonismo entre colectivos, entre los cuales aparece cada vez con más fuerza el turismo, e impulsar a que este colectivo haga parte de aquella comunidad sintagmática (Raffestin, 1981) que se activa para alcanzar un objetivo común, el bienestar y la convivencia ciudadana.

## 8.4 Aportaciones y futuras líneas de investigación

Como ya se ha mencionado en la introducción, esta tesis ha querido contribuir al debate sobre las cuestiones relacionadas con el estado tal vez congestionado y conflictual que vive hoy en día el turismo y sobre las múltiples relaciones con los contextos que atraviesa.

Aplicando algunas de las metodologías propias de plexo del ‘Mobility paradigm’, hemos documentado las realidades de movilidades muy diversas, pero analizadas bajo los mismos parámetros. Esto ha supuesto, a nuestro parecer, una destacable aportación a la literatura dedicada al turismo, pero también, más en general, a aquella ligada a la geografía urbana y a su relación con el conjunto de poblaciones que habitan los territorios de las ciudades. Si la literatura académica de este ámbito de estudios ha producido aproximaciones conceptuales y epistemológicas de gran relieve, se ha intentado con este trabajo conjugar las esferas teóricas con la de las realidades a las cuales se enfrentan las ciudades proponiendo marcos metodológicos específicos para la captura de datos, así como para su análisis.

Se quiso enfatizar la necesidad de formular nuevas políticas asociadas a los efectos producidos por el tránsito de este conjunto de movilidades que se integran con otros aspectos más amplios de la transformación urbana y que, por lo tanto, contribuyen o

forman parte de las complejidades políticas de un sistema espacialmente localizado. El presente trabajo supone un modelo operativo en términos de innovación metodológica para la construcción de conocimiento alrededor de la temática de la resiliencia social, o sea, de la resistencia más o menos flexible a las transiciones socioeconómicas de la ciudad y que pueda influenciar la toma de decisiones necesarias a resolverlas, o mitigar sus efectos.

Cabe destacar que esta tesis ha proporcionado espacio al tema de la aparición de las nuevas tecnologías en nuestro sector de búsqueda, haciendo especial hincapié en la necesidad de evaluar nuevas direcciones sea, en el diagnóstico de las movilidades urbanas, que en el uso y consumo de las tecnologías por parte de la ciudadanía. En efecto, en quinto Capítulo se han utilizado técnicas que han requerido el uso de herramientas de captura y elaboración digital de datos espaciales, subrayando la importancia de la tecnología para la recolección automatizada de información sobre la movilidad humana con el objetivo de alcanzar una comprensión más sistemática de comportamiento espacial en relación con los diferentes factores cognitivos, físicos y sociales del entorno urbano.

Por otro lado, las nuevas tecnologías vuelven a aparecer en el séptimo Capítulo, esta vez no como herramientas para analizar, sino para ser analizadas como objeto de consumo. Hasta aquí, en efecto, se han analizado las estructuras digitales en sus componentes inteligentes relacionados de forma directa o indirecta con la movilidad y como dispositivos capaces de restablecer los patrones de la movilidad misma y produciendo nuevas tipologías de externalidades.

Podemos afirmar por lo tanto que los aspectos tecnológicos representan un aspecto clave para futuras líneas de investigación relacionadas con esta tesis doctoral. Efectivamente si desde el punto de vista metodológico las nuevas tecnologías, para quien las maneja, pueden representar un instrumento de recolección de datos originales e inéditos y por lo tanto extremadamente valiosos, por otro, representan un tema todavía relativamente inexplorado en el ámbito de los estudios turísticos, sobre todo en relación con la entrada en escena de los Smart Mobility Systems y de sus impactos sobre las ciudades.

## Referencias

- Abbasian, S. (2018). Solo travellers to city destinations: an exploratory study in Sweden. *International Journal of Tourism Cities*. DOI: 10.1108/IJTC-01-2018-0001.
- Achaerandio, R., Bigliani, R., Gallotti, G., Maldonado, F., & Curto, J. (2011). Análisis de las ciudades inteligentes en España. Madrid, España. International Data Consulting (IDC). Disponible en línea: <http://www.aeiciberseguridad.es/descargas/categoria6/8883484.pdf>.
- Adey, P. (2006). If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities* 1(1): 75-94.
- Adey, P. (2009). *Mobility*. Taylor & Francis.
- Adey, P. (2017). *Mobility*. Routledge, London.
- Agarwal, S. & Brunt, P. (2006). Social exclusion and English seaside resorts. *Tourism Management* 27(4): 654-670.
- Aggarwal, G., Chowdhury, A. R., & Chellappa, R. (2004, August). A system identification approach for video-based face recognition. In *Proceedings of the 17th International Conference on Pattern Recognition. ICPR 2004* (Vol. 4.). IEEE, pp. 175-178
- Agarwal, S., Jakes, S., Essex, S., Page, S. J., & Mowforth, M. (2018). Disadvantage in English seaside resorts: A typology of deprived neighbourhoods. *Tourism Management* 69: 440-459.
- Ahas, R., Aasa, A., Roose, A., Mark, Ü., & Silm, S. (2008). Evaluating passive mobile positioning data for tourism surveys: An Estonian case study. *Tourism Management* 29(3), 469-486.
- Ahas, R., Silm, S., Saluveer, E., & Järv, O. (2009). Modelling home and work locations of populations using passive mobile positioning data. In Gartner, G., Cartwright, W., & Peterson, M. P. (Eds), *Location based services and TeleCartography II*. Springer, Berlin and Heidelberg, pp. 301-315
- Aitchison, C. (2001). Theorizing Other discourses of tourism, gender and culture: Can the subaltern speak (in tourism)? *Tourist studies* 1(2): 133-147.
- Ajuntament de Barcelona (2013). Ordenança de Terrasses. Ajuntament de Barcelona. Retrieved September 2018. Disponible en línea: [http://ajuntament.barcelona.cat/ordenances/sites/default/files/pdf/bop2013-12-31\\_1.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/ordenances/sites/default/files/pdf/bop2013-12-31_1.pdf)
- Ajuntament de Barcelona (2014). L'estratègia Smart City de l'Ajuntament de Barcelona. Disponible en línea: <https://es.slideshare.net/beslasalle/lestratgia-smart-city-de-lajuntament-de-barcelona>
- Ajuntament de Barcelona (2017). Strategic Tourism Plan 2020. Report, Tourism Department Manager's Office for Enterprise and Tourism. Disponible en línea:

[https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/sites/default/files/documents/080517\\_resumexecutiu\\_v01\\_en.pdf](https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/sites/default/files/documents/080517_resumexecutiu_v01_en.pdf)

Ajuntament de Barcelona (2017). Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos (PEUAT). Disponible en línea: <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/con-quien-lo-hacemos/participacion-ciudadana/alojamientos-turisticos>

Ajuntament de Barcelona (2019). Dades i estadístiques. Disponible en línea: <https://www.bcn.cat/estadistica/castella/index.htm>

Allam, Z., & Dhunny, Z. A. (2019). On big data, artificial intelligence and smart cities. *Cities* 89: 80-91.

Allport, F. H. (1942). Methods in the study of collective action phenomena. *The Journal of Social Psychology* 15(1): 165-185.

Alonso, F., Porcel, S. & Cruz, I. (2017). Factores contextuales asociados a los procesos de gentrificación del área metropolitana de Barcelona. *Papers* 60: 192-196.

Amin, A., & Thrift, N. (2002). *Cities: reimagining the urban*. Polity, New York.

Amin, A. (2008). Collective culture and urban public space. *City* 12(1), 5-24.

Andreotti, A., Anselmi, G., Eichhorn, T., Hoffmann, C. P., Jürss, S., & Micheli, M. (2017). European Perspectives on Participation in the Sharing Economy. SSRN Electronic Journal. Disponible en línea: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3046550](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3046550)

Anthopoulos, L. G., Janssen, M., & Weerakkody, V. (2015). Comparing Smart Cities with different modeling approaches. In Gangemi, A. (Ed.) *Proceedings of the 24th International Conference on World Wide Web* (pp. 525-528). ACM. Disponible en línea: <http://www.www2015.it/documents/proceedings/companion/p525.pdf>

Aragon, J. (2012). Las reformas laborales en España y su repercusión en materia de empleo. 52 reformas desde la aprobación del estatuto de los trabajadores en 1980 [Labor reforms in Spain and their impact on employment. 52 reforms since the approval of the workers' statute in 1980]. Fundación 1º de Mayo, Madrid.

Arbaci, S., & Tapada-Berteli, T. (2012). Social inequality and urban regeneration in Barcelona city centre: reconsidering success. *European Urban and Regional Studies* 19(3), 287-311.

Arbaci, S. (2007). Ethnic segregation, housing systems and welfare regimes in Europe. *European Journal of Housing Policy* 7(4), 401-433.

Arias Sans, A. & Russo, A. P. (2016). The Right to Gaudí. What Can We Learn From the Commoning of Park Güell, Barcelona? In Novy, J. & Colomb, C. (eds), *Protest and resistance in the tourist city*. Routledge, London, pp. 247-263

Arias, A. (2018). Turisme i gentrificació: apunts des de Barcelona. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament* 60: 130-139.

Arthurson, K. (2005). Social mix and the cities: Practice reviews. *Urban Policy and Research* 23(4), 519-523.

- Aru, S., Puttilli, M., & Santangelo, M. (2014). Città intelligente, città giusta? Tecnologia e giustizia socio-spaziale. *Rivista geografica italiana* 121: 4.
- Ash, J., Kitchin, R., & Leszczynski, A. (2018). Digital turn, digital geographies? *Progress in Human Geography* 42(1), 25-43.
- Ashworth, G., & Kavaratzis, M. (2009). Beyond the logo: Brand management for cities. *Journal of Brand Management* 16(8): 520-531.
- Ashworth, G., & Page, S. J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism management* 32(1): 1-15.
- Atkinson, R. & Davoudi, S. (2000). The Concept of Social Exclusion in the European Union: Context, Development and Possibilities. *JCMS: Journal of Common Market Studies* 38(3): 427-448.
- Augé, M. (1998). *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremoderidad*. Gedisa, Barcelona.
- Axup, J., & Viller, S. (2005). *Conceptualizing New Mobile Devices by Observing Gossip and Social Network Formation Amongst the Extremely Mobile*. ITEE Technical Report, University of Queensland, St. Lucia.
- Bachmann-Medick, D. (2006). Cultural turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften. Orig. Ausg. *Reinbek bei Hamburg: Rowohlt-Taschenbuch-Verl. (Rororo Rowohlts Enzyklopädie, 55675)*.
- Bainbridge, W. S. (2003). The future of the social sciences. *Futures* 35: 633-650.
- Baggio, R., & Del Chiappa, G. (2013). Tourism destinations as digital business ecosystems. In Gartner, G. & Ortig, F. (eds) *Information and communication technologies in tourism 2013*. Springer, Berlin and Heidelberg, pp. 183-194
- Bairner, A. (2006). The flâneur and the city: Reading the 'new' Belfast's leisure spaces. *Space and polity* 10(2), 121-134.
- Balibrea, M. P. (2004). Becoming Mediterranean: The Resignification of the Sea in Post-Industrial Barcelona. In Mayo, N. & Bush, P. (eds) *Tour-isms. The Defeat of Dissent. Critical Itineraries*. Barcelona: Fundació Tàpies, 34-48.
- Banister, D. (2008). The Sustainable Mobilities Paradigm. *Transport Policy* 15(2): 73-80.
- Barron, K., Kung, E., & Proserpio, D. (2017). The Sharing Economy and Housing Affordability: Evidence from Airbnb. Disponible en línea: <https://ssrn.com/abstract=3006832>
- Bascom, W. (1955). Urbanization among the Yoruba. *American Journal of Sociology* 60(5): 446-454.
- Bateson, G. (1979). *Mind and nature: A necessary unity*. Bantam Books, New York.
- Batty, M. (2001). Agent-based pedestrian modeling. *Environment and Planning B* 28(3): 321-26.

- Baum, T. (2012). *Migrant Workers in the International Hotel Industry*. Working paper. International Labour Organization, Geneva.
- Baum, T. (2013). *International perspectives on women and work in hotels, catering and tourism*. Working paper. International Labour Organization, Geneva.
- Baum, T. (2018). Sustainable human resource management as a driver in tourism policy and planning: a serious sin of omission? *Journal of Sustainable Tourism* 26(6): 873-889.
- Bauman, Z. (1999). *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. Polity Press, Cambridge.
- Bauman, Z. (2006). *Vida líquida*. Paidós Ibérica, Barcelona.
- Bausells, M. (2017, May 17). Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents. *The Guardian*. Disponible en línea: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents>
- Beck, U. (2006). *Cosmopolitan vision*. Polity Press, Cambridge.
- Beck, U. & Sznaider, N. (2006). Unpacking cosmopolitanism for the social sciences: a research agenda, *The British Journal of Sociology* 57(1): 1-23.
- Beck, U. (2017). Mobility and the cosmopolitan perspective. In Freudendal-Pedersen, M. & Kesselring, S. (eds), *Exploring Networked Urban Mobilities*. Routledge, New York, pp. 156-168.
- Becker, E. (2017, July 6). Barcelona: Taming Tourism. *The New York Times Travel Weekly*. Disponible en línea: <https://www.travelweekly.com/Europe-Travel/Barcelona-Taming-tourism>
- Beirne, E., & Curry, P. (1999). The impact of the internet on the information search process and tourism decision making. In Buhalis, D. & Schertler, W. (eds) *Information and Communication Technologies in Tourism*. Springer, Vienna & New York. pp. 88-97
- Bell, D., & Binnie, J. (2004). Authenticating queer space: Citizenship, urbanism and governance. *Urban studies* 41(9): 1807-1820.
- Benckendorff, P., Sheldon, P.J., & Fesenmaier, D.R. (2014). *Tourism information technology* (2<sup>nd</sup> ed.). CABI, Wallingford, UK.
- Benevolo, C., Dameri, R. P., & D'Auria, B. (2016). Smart mobility in smart city. In Torre, T., Braccini, A. & Spinelli, R. (eds.), *Empowering Organizations*. Springer, Cham, pp. 13-28.
- Benson, M., & O'Reilly, K. (2009). Migration and the search for a better way of life: a critical exploration of lifestyle migration. *The sociological review* 57(4): 608-625.
- Bertoncello, R. (2002). Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. *Aportes y transferencias* 6(2): 29-50.
- Bertaux, D. (2003). *Racconti di vita. La prospettiva etnosociologica* (Vol. 6). Franco Angeli, Bologna.

- Bialski, P. (2012). *Becoming intimately mobile*. Peter Lang, New York.
- Birenboim, A., Anton-Clavé, S., Russo, A. P., & Shoval, N. (2013). Temporal activity patterns of theme park visitors. *Tourism Geographies* 15(4), 601-619.
- Birenboim, A., & Shoval, N. (2016). Mobility research in the age of the smartphone. *Annals of the American Association of Geographers* 106(2), 283-291.
- Birtchnell, T., & Caletrío, J. (eds) (2013). *Elite mobilities*. Routledge, London.
- Birtchnell, T., Savitzky, S., & Urry, J. (2015). *Cargomobilities: moving materials in a global age*. Routledge.
- Björgvinsson, E., Ehn, P., & Hillgren, P. A. (2012). Agonistic participatory design: working with marginalised social movements. *CoDesign* 8(2-3), 127-144.
- Böhme, H. (Ed.). (2005). *Topographien der Literatur* (Vol. 27). Metzler.
- Boes, K., Buhalis, D., & Inversini, A. (2015). Conceptualising smart tourism destination dimensions. In Tussyadiah, L. & Inversini, A. (eds), *Information and communication technologies in tourism 2015*. Springer, Vienna, pp. 391-403.
- Borja, J. (2007). Revolución y contrarrevolución en la ciudad global. *Revista Foro* 61, 5-16.
- Borja, J. & Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Electa, Barcelona.
- Boyd, N. A. (2011). San Francisco's Castro district: from gay liberation to tourist destination. *Journal of Tourism and Cultural Change* 9(3), 237-248.
- Brandajs, F., & Russo, A. P. (2019). Whose is that square? Cruise tourists' mobilities and negotiation for public space in Barcelona. *Applied Mobilities* 1-25.
- Brandt, T., Bendler, J., & Neumann, D. (2017). Social media analytics and value creation in urban smart tourism ecosystems. *Information & Management* 54(6), 703-713.
- Braun, E., Eshuis, J., & Klijn, E. H. (2014). The effectiveness of place brand communication. *Cities* 41, 64-70.
- Braun, E., Kavaratzis, M., & Zenker, S. (2013). My city–my brand: the different roles of residents in place branding. *Journal of Place Management and Development* 6(1), 18-28
- Braun, P. (2002). Networking tourism SMEs: E-commerce and e-marketing issues in regional Australia. *Information Technology and Tourism* 5(1), 13–23.
- Brenner, N., Peck, J., & Theodore, N. (2010). Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways. *Global networks* 10(2), 182-222.
- Brenner, N., Madden, D. J., & Wachsmuth, D. (2011). Assemblage urbanism and the challenges of critical urban theory. *City* 15(2), 225-240.
- Brunetti, F. (1999). *Il turismo sulla via della qualità*. Cedam, Padova.
- Bruttomesso, E. (2018). Making sense of the square: Facing the touristification of public space through playful protest in Barcelona. *Tourist Studies* 18(4), 467-485.

- Buendía, L., & Molero-Simarro, R. (eds) (2018). *The Political Economy of Contemporary Spain: From Miracle to Mirage*. Routledge, London.
- Buhalis, D. y Schertler, W. (1999). Preface. In Buhalis, D. & Schertler, W. (eds) *Information and Communication Technologies in Tourism*. Springer, New York, Vienna, v-vi.
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism management* 21(1), 97-116.
- Buhalis, D. (2001). Tourism distribution channels: Practices and processes. In Buhalis, D. & Laws, E. (eds) *Tourism Distribution Channels: Practices, Issues and Transformations*. Continuum, London, pp. 7-32.
- Buhalis, D., & Amaranggana, A. (2013). Smart tourism destinations. In *Information and communication technologies in tourism 2014*. Springer, Cham, pp. 553-564
- Buhalis, D., & Foerste, M. (2015). SoCoMo marketing for travel and tourism: Empowering co-creation of value. *Journal of destination marketing & management* 4(3), 151-161.
- Bujalance, S. G., Barrera-Fernández, D., & Scalici, M. (2019). Touristification in historic cities. Reflections on Malaga. *Revista de Turismo Contemporâneo* 7(1), 93-115.
- Burgen, S. (2018, August 30). Why Tourism Is Killing Barcelona – A Photo Essay. *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/travel/2018/aug/30/why-tourism-is-killing-barcelona-overtourism-photo-essay>
- Büscher, M. & Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical, *European Journal of Social Theory* 12(1), 99-116.
- Buscher, M., Urry, J. & Witchger, K. (2011). *Mobile Methods*. Routledge, Abingdon.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer/Le Géographe canadien* 24(1), 5-12.
- Butler, R. (Ed.). (2006). *The tourism area life cycle*. Channel view Publications., .
- Caballero, F. (2018). En el urbanismo también hay desigualdad de género: radiografía y solución para una ciudad feminista. *El Diario* (March 5). Retrieved [https://www.eldiario.es/madrid/urbanismo-desigualdad-radiografia-solucion-feminista\\_0\\_746825818.html](https://www.eldiario.es/madrid/urbanismo-desigualdad-radiografia-solucion-feminista_0_746825818.html)
- Camilleri, M. A. (2016). Responsible tourism that creates shared value among stakeholders. *Tourism Planning & Development* 13(2), 219-235.
- Cañada, E. (2018). Too precarious to be inclusive? Hotel maid employment in Spain. *Tourism Geographies* 20(4), 1-22.
- Canestrelli, E., & Costa, P. (1991). Tourist carrying capacity: A fuzzy approach. *Annals of tourism research* 18(2), 295-311.
- Cannon, S., & Summers, L. H. (2014). How Uber and the sharing economy can win over regulators. *Harvard Business Review* 13(10), 24-28.



- Cansoy, M. & Schor, J. (2016). Who gets to share in the «sharing economy»: Understanding the patterns of participation and exchange in Airbnb. Unpublished Paper, Boston College. Retrieved: <https://pdfs.semanticscholar.org/ed92/5c002259d55482d16d9d3c0b7ccd2d38b9b5.pdf>.
- Canzler, W., Kaufmann, V., & Kesselring, S. (2008). *Tracing mobilities: Towards a cosmopolitan perspective*. Ashgate, Ltd.
- Capdevila, I., & Zarlenga, M. I. (2015). Smart city or smart citizens? The Barcelona case. *Journal of Strategy and Management* 8(3), 266-282.
- Capel, H. (2005). *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Caragliu, A., Del Bo, C., & Nijkamp, P. (2011). Smart cities in Europe. *Journal of urban technology* 18(2), 65-82.
- Cardullo, P., & Kitchin, R. (2018). Smart urbanism and smart citizenship: The neoliberal logic of ‘citizen-focused’ smart cities in Europe, *Environment and Planning C: Politics and Space* 37(5), 813-830.
- Carmona, M., De Magalhaes, C. & Hammond, L. (2008). *Public space: the management dimension*. Routledge, London.
- Carpiano, R. M. (2009). Come take a walk with me: The “Go-Along” interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. *Health & place* 15(1), 263-272.
- Casado Cañeque, F. (2017). Ciudades para mujeres. El País (December 21). Retrieved [https://elpais.com/elpais/2017/12/18/seres\\_urbanos/1513637919\\_610168.html?fbclid=IwAR2khumS\\_hkPEJnQbW9A5e4TBCTD\\_cYNr6U1HnQxTK2Fr4axORpjesttkRc](https://elpais.com/elpais/2017/12/18/seres_urbanos/1513637919_610168.html?fbclid=IwAR2khumS_hkPEJnQbW9A5e4TBCTD_cYNr6U1HnQxTK2Fr4axORpjesttkRc)
- Casaglia, A., Cavalca, G.(2010). Limite simmelliano, spazio e costruzione identitaria: casi di città divise e gated communities. In Contesta M. (eds) *Simmel e la cultura moderna*. Morlacchi Editore, Perugia.
- Casey, E. S. (1997). *The Fate of Place. A Philosophical History*. University of California Press, Berkeley.
- Cass, N., Shove, E. and Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *Sociological review* 53, 539-555.
- Castañeda, L. D. R., & Arredondo, J. R. (2013). Técnicas móviles en etnografía urbana: actividades económicas itinerantes en el espacio público de Barcelona/Using Mobile Techniques in Urban Ethnography. Itinerant Economic Activities in the Public Space in Barcelona. *Revista Internacional de Ciencias Sociales* 2(2).
- Castells, M. (1996). The space of flows. *The rise of the network society* 1, 376-482
- Cazes, G. (1992). *Tourisme et Tiers-Monde, un bilan controversé*. L’Harmattan, Paris.
- Celata, F. & Coletti, R. (2019). Enabling and disabling policy environments for community-led sustainability transitions. *Regional Environmental Change*. DOI: 10.1007/s10113-019-01471-1.

- Charnock, G., Purcell, T. F., & Ribera-Fumaz, R. (2014). City of Rents: The limits to the Barcelona model of urban competitiveness. *International Journal of Urban and Regional Research* 38(1), 198-217.
- Chavas, J., Stoll, J. y Sellar, C. (1989). On the Commodity Value of Travel Time in Recreational Activities. *Applied Economics* 21, 711–722.
- Cheshire, P., & Carbonaro, G. (1996). Urban economic growth in Europe: testing theory and policy prescriptions. *Urban Studies* 33(7), 1111-1128.
- Ching, T.-Y., & Ferreira, J. (2015). Smart cities: Concepts, perceptions and lessons for planners. In Geertman, J., Ferreira, Goodspeed, R. & Stillwell J. (eds), *Planning Support Systems and Smart Cities*. Springer, London, pp. 145–168.
- Cohen, B. (2011). Smart cities wheel. Retrieved September 24, 2019, from <http://www.boydcohen.com/smartcities.html>
- Cohen, B. (2012). Smart cities hub. Retrieved October 20, 2019 <http://smartcitieshub.com/2012/11/11/smart-citiesranking-methodology/>
- Cohen, S. A., Duncan, T., & Thulemark, M. (2015). Lifestyle mobilities: The crossroads of travel, leisure and migration. *Mobilities* 10(1), 155-172.
- Choi, H. C., & Murray, I. (2010). Resident attitudes toward sustainable community tourism. *Journal of Sustainable Tourism* 18(4), 575-594.
- Claramunt, C., Jiang, B., & Bargiela, A. (2000). A new framework for the integration, analysis and visualisation of urban traffic data within geographic information systems. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* 8(1-6), 167-184.
- Clark, M. A., Clark, M., Riley, M. & Wood, R. C. (1998). *Researching and Writing Dissertations in Hospitality and Tourism*. Cengage Learning EMEA, Andover.
- Cockings, S. & Martin, D. (2005). Zone design for environment and health studies using pre-aggregated data, *Social science & medicine* 60(12), 2729-2742.
- Cocola-Gant, A. (2016). Holiday rentals: The new gentrification battlefront. *Sociological Research Online* 21(3), 1-9.
- Cocola-Gant, A. (2018) Tourism gentrification. In Lees, L. & Phillips, M. (Eds) *Handbook of Gentrification Studies*. Elgar, Cheltenham and Northampton, pp. 281-293.
- Codagnone, C., Abadie, F., & Biagi, F. (2016). The Future of Work in the ‘Sharing Economy’. Market Efficiency and Equitable Opportunities or Unfair Precarisation?. Institute for Prospective Technological Studies, JRC Science for Policy Report EUR 27913 EN. Retrieved <http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2016/06/future-of-sharingeconomy-EU.pdf>
- Cohen, B. (2014). The Smartest Cities in The World 2015: Methodology. Retrieved February 24, 2016, from <http://www.fastcoexist.com/3038818/the-smartest-cities-in-the-world-2015-methodology>
- Cohen, S. A., Duncan, T., & Thulemark, M. (2015). Lifestyle mobilities: The crossroads of travel, leisure and migration. *Mobilities* 10(1), 155-172.

- Cole, S. & Morgan, N. (eds) (2010.) *Tourism and inequality: Problems and prospects*. CABI, Wallingford and Cambridge, pp.1-21.
- Coles, T., Hall, C. M., & Duval, D. T. (2005). Mobilizing tourism: A post-disciplinary critique. *Tourism Recreation Research* 30(2), 31-41.
- Coles, T., Hall, C. M., & Duval, D. T. (2006). Tourism and post-disciplinary enquiry. *Current Issues in Tourism* 9(4-5), 293-319.
- Collier, S. J. & Ong, A. (2005). Global Assemblages, Anthropological Problems. In Collier, S. J. Ong, A. (eds) *Global Assemblages: Technology, Politics, and Ethics as Anthropological Problems*. Blackwell, Malden.
- Colomb, C. & Novi, J. (2016). Urban tourism and its discontents: an introduction. In Colomb, C. & Novi, J. (eds) *Protest and resistance in the tourist city*. New York: Routledge, New York, pp.15-44.
- Colomb, C. (2012). Pushing the urban frontier: temporary uses of space, city marketing, and the creative city discourse in 2000s Berlin. *Journal of urban affairs* 34(2), 131-152.
- Cometa, M., Lastra, A., & Hernández, P. V. (eds) (2006). *Estudios culturales*. Editorial Verbum.
- Conlon, D. (2011). Waiting: Feminist perspectives on the spacings/timings of migrant (im)mobility. *Gender, Place & Culture* 18(3), 353-360.
- Cope, M., & Elwood, S. (eds). (2009). *Qualitative GIS: a mixed methods approach*. Sage, London.
- Cooper, C., & Lewis, J. (2001). Transformation and trends in the tourism industry: Implications for distribution channels. In Buhalis, D. & Laws, E. (eds), *Tourism Distribution Channels: Practices, Issues and Transformations*. Continuum, London, pp. 315–31.
- Corna Pellegrini, G. (1973). *Popolazione e territorio*. Vita e Pensiero, Milano
- Costa, C., Carvalho, I., & Breda, Z. (2011). Gender inequalities in tourism employment: The Portuguese case. *Revista Turismo & Desenvolvimento* (15), 39-54.
- Coulton, C. J., Korbin, J., Chan, T. & Su, M. (2001). Mapping residents' perceptions of neighborhood boundaries: a methodological note, *American journal of community psychology* 29(2), 371-383.
- Cox, M. (2019). Inside Airbnb: adding data to the debate, Barcelona. Retrieved October 17, 2019, from <http://insideairbnb.com/index.html>
- Crang, M., Crosbie, T., & Graham, S. (2006). Variable geometries of connection: Urban digital divides and the uses of information technology. *Urban Studies* 43(13), 2551–2570.
- Cresswell, T. (1996). *In Place/Out of Place: Geography, Ideology and Transgression*. University of Minnesota Press, Minneapolis, MN.
- Cresswell, T. (2001). Making up the tramp. Towards critical geosophy, In Adams, P.C., Hoelscher, S. & Till, K.E. (eds), *Textures of Place. Exploring Humanist Geographies*. University of Minnesota Press, Minneapolis, pp. 167–185.

- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern western world*. Taylor & Francis.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and planning D: society and space* 28(1), 17-31.
- Cresswell, T. (2014). *Place: an introduction*. John Wiley & Sons, Chichester.
- Cushman and Wakefield (2010). European Cities Monitor. Available at: <http://www.europeancitiesmonitor.eu/>.
- Czarniawska-Joerges, B. (2007). *Shadowing: and other techniques for doing fieldwork in modern societies*. Business School Press DK, Copenhagen
- D'Andrea, A., Ciolfi, L. & Grey, B. (2011). Methodological challenges and innovations in mobilities research, *Mobilities* 6, 149–182
- Daras, K. (2009). *An information statistics approach to zone design in the geography of health*. PhD Thesis, University of Newcastle, UK.
- Datta, A. (2015). New urban utopias of postcolonial India: 'Entrepreneurial urbanization' in Dholera smart city, Gujarat. *Dialogues in Human Geography* 5(1), 3-22.
- Dayne, L. (2016). How Airbnb Short-Term Rentals Exacerbate Los Angeles's Affordable Housing Crisis: Analysis and Policy Recommendations. *Harvard Law and Policy Review* 10(1), 229-253.
- De Cantis, S., Ferrante, M., Kahani, A., & Shoal, N. (2016). Cruise passengers' behavior at the destination: Investigation using GPS technology. *Tourism Management*, 52, 133-150.
- Deleuze, G. & Guattari, F. (1987/2003). *A Thousand Plateaus. Capitalism and Schizophrenia*. Continuum, London.
- Deleuze, G. & Guttari, F. (1997). *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Pre-Textos, Valencia
- Delgado, M. (2002). *Etnografía del espacio público*. Universidad de Barcelona.
- Delgado, M. (2010). *La ciudad mentirosa: fraude y miseria del "modelo Barcelona"*. Los Libros de la Catarata, Barcelona.
- De Stefano, V. (2016). The rise of the "just-in-time workforce": on-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy" ILO Conditions of work and employment series No. 71. ILO, Geneva.
- Diekmann, A., & Maulet, G. (2009). A contested ethnic tourism asset: The case of Matonge in Brussels. *Tourism Culture & Communication* 9(1-2), 93-105.
- Dietvorst, A. G. J. (1994). Cultural tourism and time-space behaviour. *Building a New Heritage: tourism, culture and identity in the New Europe*, 69-89.
- Dodds, R., & Butler, R. (eds) (2019). *Overtourism: Issues, realities and solutions*. De Gruyter, Oldenburg.

- Dominguez, I. (2017, July 2). Qué hacemos con los turistas? El Pais. Retrived September 4, 2019 from [https://elpais.com/economia/2017/06/30/actualidad/1498825268\\_612927.html](https://elpais.com/economia/2017/06/30/actualidad/1498825268_612927.html)
- Donaire, J. A., Galí, N., & Royo-Vela, M. (2015). El uso de GPS para el análisis del comportamiento espacio-temporal de los turistas. Pre-test en el Valle de Boí. *Cuadernos de Turismo* (35), 117-131.
- Donostia sustapena fomento San Sebastián. (2019). Retrieved July 20, 2019, from <http://www.fomentosansebastian.eus/es/donostia-smart/proyectos-de-ciudad-donostia-smart/1816-plan-smart>
- Drahokoupil, J., & Piasna, A. (2017). Work in the platform economy: Beyond lower transaction costs. *Intereconomics* 52(6), 335-340.
- Dredge, D. & Jamal, T. (2013): Mobilities on the Gold Coast, Australia: implications for destination governance and sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism* 21,4, 557-579
- Dredge, D. (2017, September 13). "Overtourism". Old wine in new bottles? [Blog post]. Retrieved from <https://www.linkedin.com/pulse/overtourism-old-wine-new-bottles-dianne-dredge> .
- Dredge, D., & Gyimóthy, S. (2015). The collaborative economy and tourism: Critical perspectives, questionable claims and silenced voices. *Tourism Recreation Research* 40(3), 286-302.
- Du Gay, P., Hall, S., James, L., Mackay, H., & Negus, K. (1997). *Doing Cultural Studies: The Story of the Sony Walkman*. Sage, London.
- Dünne, J., & Günzel, S. (2006) *Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Suhrkamp, Frankfurt am Main
- Dünne J., & Tielmann, T. (2008) *Spatial Turn: Das Raumparadigma in den Kultur-und Sozialwissenschaften*. Bielefeld; transcript Verlag.
- During, S. (2004). *Cultural studies: A critical introduction*. Routledge, London.
- East, D., Osborne, P., Kemp, S., & Woodfine, T. (2017). Combining GPS & survey data improves understanding of visitor behaviour. *Tourism Management* 61, 307-320.
- Elliott, A., & Urry, J. (2010). *Mobile lives*. Routledge, London.
- Elwood, S., & Leszczynski, A. (2013). New spatial media, new knowledge politics. *Transactions of the Institute of British Geographers* 38(4), 544-559.
- Epstein, A. L., Bruner, E. M., Gutkind, P. C., Horowitz, M. M., Little, K. L., McCall, D. F., ... & Schack, W. A. (1967). Urbanization and Social Change in Africa [and Comments and Reply]. *Current Anthropology* 8(4), 275-295.
- eSMARTCITY. (2019). Retrieved July 22, 2019, from <https://www.esmartcity.es/2014/07/24/smart-city-malaga-eficiencia-energetica-y-laboratorio-urbano>

- European Cities Marketing (2017). The European Cities Marketing. Benchmarking Report. Retrieved September 2018, from [www.europeancitiesmarketing.com](http://www.europeancitiesmarketing.com)
- European Commission (2014). Barcelona is “iCapital” of Europe. Retrieved October 22, 2019: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-239\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-239_en.htm)
- European Commission (2019). Country Report Spain 2019. Retrieved October 22, 2019 [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file\\_import/2019-european-semester-country-report-spain\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/2019-european-semester-country-report-spain_en.pdf).
- Evans, J., & Jones, P. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography* 31(2), 849-858.
- Fainstein, S. (2005). Cities and Diversity. *Urban Affairs Review* 41, 3–19.
- Fairbnb (2018). Fairbnb Manifesto. Retrieved [www.fairbnb.coop](http://www.fairbnb.coop).
- Falzon, M. A. (2009), *Multi-sited ethnography. Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*. Farnham, Ashgate.
- Falzon, M. A. (Ed.). (2016). *Multi-sited ethnography: Theory, praxis and locality in contemporary research*. Routledge, London.
- Fava, N., & Rubio, S. P. (2017). From Barcelona: The pearl of the mediterranean to bye bye Barcelona. In *Tourism in the City* (pp. 285-295). Springer, Cham, pp. 285-295.
- Feifer, M. (1985). *Going places. The ways of the tourist from Imperial Rome to the present days*. Macmillan, London.
- Femenia-Serra, F., & Ivars-Baidal, J. A. (2019). Do Smart Tourism Destinations Really Work? The Case of Benidorm. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*. DOI: 10.1080/10941665.2018.1561478.
- Femenia-Serra, F., Neuhofer, B., & Ivars-Baidal, J. A. (2019). Towards a conceptualisation of smart tourists and their role within the smart destination scenario. *The Service Industries Journal* 39(2), 109-133.
- Fernández Cavia, J. (2009). Ciutats, regions i països com a marques: llums i ombres del place branding. In San Eugenio, J. (eds) *Manual de comunicació turística*. Documenta Universitaria. pp. 91-102
- Ferreira Lopes, P. (2018). Achieving the state of research pertaining to GIS applications for cultural heritage by a systematic literature review. *International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences* 42(4), 169-175.
- Fincham, B., McGuinness, M., & Murray, L. (2010). *Mobile methodologies*. Palgrave Macmillan, New York.
- Fink, J. (2012). Walking the neighbourhood, seeing the small details of community life: Reflections from a photography walking tour. *Critical Social Policy* 32(1), 31-50.
- Florida, R. (2017). *The new urban crisis: How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class-and what we can do about it*. Basic Books, New York.

Florida, R. (2018). Revisiting the New Urban Crisis. City Lab (May 22). Retrieved <https://www.citylab.com/equity/2018/05/revisiting-the-new-urban-crisis/560873/?fbclid=IwAR31DPTDkErY0LLD2q1YIDb04Pd3v0iFYgqcUcfEzVD-E3fLi9PVwBcdBSY>

Flowerdew, R., Feng, Z. & Manley, D. (2007). Constructing data zones for Scottish Neighbourhood Statistics, *Computers, Environment and Urban Systems* 31, 76–90.

Font, X., Guix, M., & Bonilla-Priego, M. J. (2016). Corporate social responsibility in cruising: Using materiality analysis to create shared value. *Tourism Management* 53, 175-186.

Forer, P. (2005). Tourist flows and dynamic geographies: applying GI science to understanding tourist movement and impact. In Simmons, D. G. & Fairweather, I. (eds). *Understanding the tourism host-guest encounter in New Zealand: foundations for adaptive planning and management*. EOS Ecology, Christchurch, pp. 21-56.

Forno, F., & Garibaldi, R. (2014). Not only low-cost: home swapping as an alternative tourism strategy. In Richards, G., & Russo, P. (eds). *Alternative and creative tourism*. ATLAS, Arnhem, pp. 100-110.

Fox, R. G. (1977). *Urban anthropology: cities in their cultural settings*. Prentice Hall, London.

Freudental-Pedersen, M. (2016). *Mobility in daily life: between freedom and unfreedom*. Routledge, London.

Füller, H., & Michel, B. (2014). ‘Stop Being a Tourist!’ New Dynamics of Urban Tourism in Berlin-Kreuzberg. *International Journal of Urban and Regional Research* 38(4), 1304-1318.

Fuller, R.B. (1963). *Buckminster Fuller: Ideas and Integrities: a Spontaneous Autobiographical Disclosure*. Collier Books, New York..

Fuster, M. and Espelt, R. (2017). Platform Cooperativism Holistic Characterization and Delimitation: 10 Cases of Barcelona Ecosystem. In *Re-embedding the Social: Cooperatives, Political Consumerism and Alternative Lifestyles Conference*. SASE.

Galí Espelt, N., & Donaire, J. A. (2010). Direct observation as a methodology for effectively defining tourist behavior. © *e-Review of Tourism Research (eRTR)*, (*Enter 2010 Short papers*), vol. 1, 5 p.

Gant, Z., Gant, L., Song, R., Willis, L. & Johnson, A. S. (2014). A census tract-level examination of social determinants of health among black/African American men with diagnosed HIV infection, 2005–2009–17 US areas, *PLoS ONE* 9, e107701.

García Aller, M. (2018). Las ciudades que no amaban a las mujeres. El Independiente (July 15). Retrieved [https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/15/las-ciudades-que-no-amaban-a-las-mujeres/?fbclid=IwAR2un4Xdx9\\_qKqEyswJzBW2Qb93bPNH9aWamIkj7t8gR5kqPTB9mMhgZ0](https://www.elindependiente.com/economia/2018/07/15/las-ciudades-que-no-amaban-a-las-mujeres/?fbclid=IwAR2un4Xdx9_qKqEyswJzBW2Qb93bPNH9aWamIkj7t8gR5kqPTB9mMhgZ0)

- García, M. (2005). Minimum Income Policies to Combat Poverty: Local Practices and Social Justice in the “European Social Model”. In: Kazepov Y. (eds) *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Wiley-Blackwell, Oxford, pp. 301–324.
- Garcia, M. (2006). Citizenship Practices and Urban Governance in European Cities. *Urban Studies* 43(4), 745–765.
- Garcia, M., & Albet, A. (2000). Pre-Olympic and post-Olympic Barcelona, a ‘model’ for urban regeneration today? *Environment and planning A* 32(8), 1331-1334.
- García López, M.A., Jofre Monseny, J., Martínez Mazza, R. & Segú, M. (2019). Do short-term rent platforms affect housing markets? Evidence from Airbnb in Barcelona. MPRA Paper 96131.
- Garkavenko, V., Bremner, H., & Milne, S. (2003). Travel agents in the 'information age': New Zealand's experiences of disintermediation. In *Information and communication technologies in tourism 2003: Proceedings of the International Conference in Helsinki, Finland, 2003*. Springer-Verlag, Vienna, pp. 467-476
- Gehl Institute (2017). *Public life diversity toolkit*. Gehl Institute Press, San Francisco.
- Gerritsma, R. (2019). Overcrowded Amsterdam – Striving for a balance between trade, tolerance and tourism. In Milano, C., Cheer, J.M., & Novelli, M. (eds) *Overtourism: excesses, discontent and measures in mass tourism*. CABI (forthoming).
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R. et al. (2007) Smart cities: ranking of European medium-sized cities. Retrived [www.smartcities.eu](http://www.smartcities.eu)
- Giorda, C. (2000). *Cybergeografia. Estensione, rappresentazione e percezione dello spazio nell'epoca dell'informazione*. Tirrenia Stampatori.
- Glick Schiller, N., & Salazar, N. B. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of ethnic and migration studies* 39(2), 183-200.
- Goffman, E. (1963). *Stigma: Notes on a spoiled identity*. Jenkins JH & Carpenter, New York.
- Goodchild, M. F. (1997). Towards a geography of geographic information in a digital world. *Computers, Environment and Urban Systems* 21(6), 377-391.
- Goodwin, H. (2017). The Challenge of Overtourism. Responsible Tourism Partnership. In Lew, A. A. & Cheer, J. M. (eds) *Tourism resilience and adaptation to environmental change: Definitions and frameworks*. Routledge, London.
- González Guerreo E. & Marínez Sanchez, M. (1996). *Los servicios: especial consideración del turismo en indroducción a la economía de Andalucía*. Ed. Civitas, Madrid.
- Gorz, A. (1979). *Ecology as Politics*. Pluto Press, London.
- Gospodini, A., & Beriatos, E. (2006). ‘Glocalising’ urban landscapes: Athens and the 2004 Olympics. In Silver, C., Freestone, R. & Demaziere, C. (eds) *Dialogues in Urban and Regional Planning*. Routledge, London, pp. 83-116



- Gotham, K. F. (2005). Tourism gentrification: The case of New Orleans' vieux carré (French Quarter). *Urban studies* 42(7), 1099-1121.
- Graham, M., & Shelton, T. (2013). Geography and the future of big data, big data and the future of geography. *Dialogues in Human Geography* 3(3), 255–261.
- Graham, S., & Marvin, S. (2002). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, London.
- Graham, T. (2018, May 18). Barcelona is leading the fightback against smart city surveillance. *Wired*, retrieved <https://www.wired.co.uk/article/barcelona-decidim-ada-colau-francesca-bria-decode>
- Grass, K., & Weber, E. (2017). EU 4.0-The debate on digitalisation and the labour market in Europe (No. 39/2016). IAB-Discussion Paper.
- Gravari-Barbas, M. & S. Guinand (eds) (2017), *Tourism & gentrification in the metropolis*. Geography and tourism series. Routledge, London.
- Graziano, T. (2014). Boosting innovation and development? The Italian smart tourism: a critical perspective. *European Journal of Geography* 5(4), 6–18.
- Greenfield, A. (2013). *Against the smart city*. Do Projects, New York
- Gregson, N. (2003). Discipline games, disciplinary games and the need for a post-disciplinary practice: responses to Nigel Thrift's 'The future of geography'. *Geoforum* 34, 5-7.
- Gretzel, U., Ham, J., & Koo, C. (2018). Creating the City Destination of the Future: The Case of Smart Seoul. In Wang, Y, et al. (eds). *Managing Asian Destinations, Perspectives on Asian Tourism*. Springer Nature, Singapore, pp. 199–214.
- Gretzel, U., Sigala, M., Xiang, Z., & Koo, C. (2015). Smart tourism: Foundations and developments. *Electronic Markets* 25(3), 179–188.
- Gretzel, U., Werthner, H., Koo, C., & Lamsfus, C. (2015). Conceptual foundations for understanding smart tourism ecosystems. *Computers in Human Behavior* 50, 558–563.
- Gui, L., & Russo, A. P. (2011). Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean. *Maritime Policy & Management* 38(2), 129-150.
- Günzel, S. (2007). Raum-Topographie-Topologie, *Topologie, Zur Raumbeschreibung in den Kultur-und Medienwissenschaften* 13-32.
- Gursoy, D., & Rutherford, D. G. (2004). Host attitudes toward tourism: An improved structural model. *Annals of tourism Research* 31(3), 495-516.
- Gutierrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial, *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 14, 331.
- Hagerstrand, T. (1970). What about people in spatial science. *Regional Science Association* 24, 7-21.

- Hall, C.M. (2004). Space-time accessibility and the tourist area cycle of evolution: The role of geographies of spatial interaction and mobility in contributing to an improved understanding of tourism. In Butler, R. (ed.) *The Tourism Area Life-Cycle Vol. 2*. Channel View, Clevedon.
- Hall, C.M. (2004). *Tourism*. Prentice-Hall, Harlow.
- Hall, C.M. (2005). Reconsidering the geography of tourism and contemporary mobility. *Geographical Research* 43(2), 125-139.
- Hall, C.M., & Williams, A. M. (2008). *Tourism and innovation*. Routledge, New York.
- Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1), 1-22.
- Haritaoglu, I., Harwood, D., & Davis, L. S. (1998, April). W/sup 4: Who? When? Where? What? A real time system for detecting and tracking people. In AUTORE (EDS), *Proceedings Third IEEE International Conference on Automatic Face and Gesture Recognition*. IEEE. pp. 222-227
- Hartmann, R. (1988). Combining field methods in tourism research. *Annals of tourism research* 15(1), 88-105.
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity* (Vol. 14). Blackwell, Oxford.
- Harvey, D. (2006). *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*. Verso, London.
- Hatipoglu, B., Ertuna, B. & Salman, D. (2019). Corporate social responsibility in tourism as a tool for sustainable development: An evaluation from a community perspective. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*. DOI: 10.1108/IJCHM-05-2018-0448
- Hayes, B. (1997). The infrastructure of the information infrastructure. *American Scientist* 85(3), 214-218.
- Hayes M. (2018) *Gringolandia: Lifestyle Migration under Late Capitalism*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Hazel, N. (2005). Holidays for children and families in need: An exploration of the research and policy context for social tourism in the UK. *Children & Society* 19(3): 225-236.
- Heikkila, J., & Silvén, O. (1999). A real-time system for monitoring of cyclists and pedestrians. In AUTORI (EDS), *Proceedings Second IEEE Workshop on Visual Surveillance (VS'99)*. IEEE, pp. 74-81
- Helbing, D., & Molnar, P. (1995). Social force model for pedestrian dynamics. *Physical review E* 51(5), 4282.
- Hernández-Martín, R., Simancas-Cruz, M.R., González-Yanes, J.A., Rodríguez-Rodríguez, Y., García-Cruz, J.I. & González-Mora, Y.M. (2016). Identifying micro-

destinations and providing statistical information: a pilot study in the Canary Islands. *Current Issues in Tourism* 19(8), 771-790.

Herrera, L.M.G., Smith, N., & Vera, M.Á.M. (2007). Gentrification, Displacement, and Tourism in Santa Cruz De Tenerife. *Urban Geography* 28(3), 276–298.

Hasse, J. (2002). Stakeholder perceptions of tourism development in Marahau, New Zealand: A role for participatory approaches and GIS. Unpublished Ph.D. thesis, Victoria University of Wellington.

Hedlund, J. (2012). Smart city 2020: Technology and society in the modern city. *Microsoft Services*.

Hein, J., Evans, J., & Jones, P. (2008). Mobile methodologies: theory, technology and practice. *Geography Compass* 2, 1266e1285.

Hiernaux, D. (2006). Geografía del turismo. *Tratado de geografía humana* 401-432.

Hiernaux, D., & González, C. I. (2014). Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. *Revista de Geografía Norte Grande* 58, 55-70.

Hollands, R. G. (2008). Will the Real Smart City Please Stand Up? *City* 12(3), 303–320.

Hollands, R. G. (2013). *Is an 'Alternative' Smart City Possible? Critically Revisiting the Smart City Debate*. Paper presented at Smart Urbanim: Utopian Vision or False Dawn?, Durham University.

Hollands, R. G. (2008). Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial? *City* 12(3), 303-320.

Hollands, R. G. (2015). Critical interventions into the corporate smart city. *Cambridge Journal of Regions Economy and Society* 8(1), 61–77.

Home 2030, Malaga Smart City. (2019). Retrieved July 22, 2019, from <http://www.home2030.eu/it/work/visit-the-county-council-and-malaga-smart-city/>

Hoyer, K. (2000). Sustainable tourism or sustainable mobility? - the Norwegian case, *Journal of Sustainable Tourism* 8, (2), 147-160.

Hubbard, P. (2005). Space/place. *Cultural geography: A critical dictionary of key concepts* 41-48.

Huertas, J. & Andreu M. (1996). *Barcelona en lluita, el moviment urbà, 1965-1996*, Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, Barcelona.

Hughes, N. (2018). “Tourists go home”: anti-tourism industry protest in Barcelona. *Social Movement Studies* 17(4), 471–477.

Huguet, M., González Marín, C., Orsi Portalo, R., Canterla, C., Calvo Valdivieso, L., Branciforte, L., & Navarro, R. (2008). *Género y espacio público: nueve ensayos*. Universidad Carlos III de Madrid.

Hull, J., & Milne, S. (2001). From nets to the net: Marketing tourism on Quebec’s Lower North Shore. In Baerenholdt, J.O., & Aarsaether, N. (eds), *The Reflexive North*. Nordic Council of Ministers, Copenhagen, pp. 159–79.

- Hultman, J. & Hall, C. M. (2012). Tourism place-making: Governance of locality in Sweden. *Annals of Tourism Research* 39(2), 547-570.
- Hunt, E. (2018, July 17) Residents in tourism hotspots have had enough. So what's the answer?. *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/cities/2018/jul/17/residents-in-tourism-hotspots-have-had-enough-so-whats-the-answer>
- Illich, I. (1974). *Ecology and Equity*. Calder and Boyers, London.
- INE-Instituto Nacional de Estadística de Chile (2015). Guía metodológica para incorporar el enfoque de género en las estadísticas. INE Chile. Retrieved [https://www.mop.cl/GIS/Documents/Guia metodologica genero en las estadisticas I NE 2015.pdf](https://www.mop.cl/GIS/Documents/Guia_metodologica_genero_en_las_estadisticas_INE_2015.pdf).
- Ingold, T., & Vergunst, J. L. (eds) (2008). *Ways of walking: Ethnography and practice on foot*. Ashgate Publishing, London.
- Irazábal, C. (2008). *Ordinary Places/Extraordinary Events: Citizenship, Democracy and Public Space in Latin America*. Routledge, London.
- Inoue, Y., & Lee, S. (2011). Effects of different dimensions of corporate social responsibility on corporate financial performance in tourism-related industries. *Tourism Management* 32(4), 790-804.
- Inside Airbnb (2017). The face of Airbnb, New York City – Airbnb as a Racial Gentrification Tool. Available at <http://brooklyndeep.org/wp-content/uploads/2017/03/the-face-of-airbnb-nyc.pdf>.
- Inside Airbnb (2017). The face of Airbnb, New York City – Airbnb as a Racial Gentrification Tool. Available at <http://brooklyndeep.org/wp-content/uploads/2017/03/the-face-of-airbnb-nyc.pdf>.
- Isaacson, M., & Shoval, N. (2006). Application of tracking technologies to the study of pedestrian spatial behavior. *The Professional Geographer* 58(2), 172-183.
- Ivars-Baidal, J. A., Celdrán-Bernabeu, M. A., Mazón, J. N., & Perles-Ivars, Á. F. (2017). Smart destinations and the evolution of ICTs: a new scenario for destination management?. *Current Issues in Tourism* 1-20.
- Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American. *Cities* 321-25.
- Jacobs, J. M. (2012). Urban geographies I: Still thinking cities relationally. *Progress in Human Geography* 36(3), 412-422.
- Jameson, F. (1990). *Modernism and imperialism*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Janelle, D. G., Gillespie, A. (2004): Space–time constructs for linking information and communication technologies with issues in sustainable transportation. *Transport Reviews* 24(6), 665–677.

- Jensen, O. B. (2009). Flows of meaning, cultures of movements—urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities* 4(1), 139-158.
- Jensen, O.B. (2013). *Staging Mobilities*. Routledge, London.
- Jiron, P.M. (2007). Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility. The Case of Santiago de Chile. *Swiss Journal of Sociology* 33(1), 45-68.
- Jirón, P.M. (2010). Repetition and Difference: Rhythms and Mobile Place-making in Santiago de Chile. In Edensor, T. (eds) *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Bodies*. Ashgate Publishing Limited, Farnham, pp. 129-143.
- Jirón, P.M. & Iturra, L. (2012). Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. [AS] *Revista Arquitecturas del Sur* 39, 44-57.
- Jonas, A.E., and Wilson, D. (1999). *The urban growth machine: Critical perspectives, two decades later*. SUNY press, Albany.
- Jonas, A.E. (2015). Beyond the urban ‘sustainability fix’: looking for new spaces and discourses of sustainability in the city. In Wilson, D. (ed) *The politics of the urban sustainability concept*. Common Ground Publishing, Champaign IL, 117–135.
- Judd, D. R. (1999). Constructing the Tourist Bubble. In Judd, D. & Fainstein, S. (eds), *The Tourist City*. Yale University Press, New Haven.
- Jung, T., Dieck, M. C., Lee, H., & Chung, N. (2016). Effects of virtual reality and augmented reality on visitor experiences in museum. In Inversini, A. & Schegg, R. (eds), *Information and Communication Technologies in Tourism 2016*. Springer, Vienna, pp. 621–635.
- Kádár, B. & Gede, M. (2013). Where do tourists go? Visualizing and analysing the spatial Distribution of geotagged photography, *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization* 48(2), 78-88.
- Kádár, B. (2014). Measuring tourist activities in cities using geotagged photography. *Tourism Geographies* 16(1), 88-104.
- Kalman, R. E. (1961). A New Approach to Liner Filtering and Prediction Problems, Transaction of ASME. *Journal of Basic Engineering* 83(1), 95-108.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research* 28(4), 745-756.
- Kavaratzis, M., & Hatch, M. J. (2013). The dynamics of place brands: An identity-based approach to place branding theory. *Marketing theory* 13(1), 69-86.
- Kazepov, Y. (2005). *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Wiley-Blackwell, Malden.
- Keul, A., & Kühberger, A. (1997). Tracking the Salzburg tourist. *Annals of Tourism Research* 24(4), 1008-1012.
- King, R. (2018). Theorising new European youth mobilities. *Population, Space and Place* 24(1), e2117.

- Kitchin, R. (2014). The real-time city? Big data and smart urbanism. *GeoJournal* 79(1), 1–14.
- Kitchin, R. (2015). Making sense of smart cities: addressing present shortcomings. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8(1), 131-136.
- Kitchin, R. (2016, August 18). Reframing, reimagining and remaking smart cities. Retrieved from <https://doi.org/10.31235/osf.io/cyjhg>
- Klauser, F., Paasche, T., & Söderström, O. (2014). Michel Foucault and the smart city: power dynamics inherent in contemporary governing through code. *Environment and Planning D: Society and Space* 32(5), 869-885.
- Klein, R.A. (2011). Responsible cruise tourism: Issues of cruise tourism and sustainability. *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18(1), 107-116
- Kleine, D. (2013). *Technologies of choice? ICTs, development, and the capabilities approach*. MIT Press, Cambridge MA.
- Knaus, K. (2018). At home with guests—discussing hosting on Airbnb through the lens of labour. *Applied Mobilities* 1, 1-18
- Knigge, L., & Cope, M. (2006). Grounded visualization: integrating the analysis of qualitative and quantitative data through grounded theory and visualization. *Environment and Planning A* 38(11), 2021-2037.
- Komninos, N., Pallot, M., & Schaffers, H. (2013). Special Issue on Smart Cities and the Future Internet in Europe. *Journal of the Knowledge Economy* 4(2), 119–134.
- Kopstein, J. (2008). Geography, post-communism, and comparative politics. In Warf, B. & Arias, S. (eds) *The Spatial Turn*. Routledge, London, pp. 93-103.
- Kostakis, V., & Bauwens, M. (2014). From the communism of capital to capital for the commons: Towards an open co-operativism. *Communication, Capitalism & Critique* 12(1): 356-361.
- Kozinets, R.V. (2015). *Netnography: redefined*. Sage, London..
- Kracauer, S. (1930) Farewell to the Linden Arcade, in Levins, Y. (eds) *The Mass Ornament*. Harvard University Press, Cambridge MA, p. 342.
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography* 4(3), 455-485.
- Kwan, M. P. (2007). Mobile communications, social networks, and urban travel: Hypertext as a new metaphor for conceptualizing spatial interaction, *the Professional Geographer* 59(4), 434–446.
- Laboratorio de Urbanismo Blog (2011). Urbanismo con perspectiva de género: una reflexión conceptual. Retrieved [https://laboratoriodeurbanismo.wordpress.com/2011/11/11/50/?fbclid=IwAR3xoH\\_vajCF96uzVTorODEmZgcEaDfFNEy7PvFwB6ZrCLlgC\\_RWqpoup60](https://laboratoriodeurbanismo.wordpress.com/2011/11/11/50/?fbclid=IwAR3xoH_vajCF96uzVTorODEmZgcEaDfFNEy7PvFwB6ZrCLlgC_RWqpoup60)

- Ladkin, A. (2011). Exploring tourism labor. *Annals of Tourism Research* 38(3), 1135–1155.
- Lamsfus, C., Martín, D., Alzua-Sorzabal, A., & Torres-Manzanera, E. (2015). Smart tourism destinations: An extended conception of smart cities focusing on human mobility. In Tussiadah, I., & Inversini, A. (eds), *Information and communication technologies in tourism 2015*. Springer, Vienna, pp. 363-375.
- Larsen, J., Axhausen, K. W., & Urry, J. (2006). Geographies of social networks: meetings, travel and communications. *Mobilities*, 1(2), 261-283.
- Larsen, J., Urry, J., & Axhausen, K. W. (2007). Networks and tourism: Mobile social life. *Annals of tourism research*, 34(1), 244-262.
- Lash, S. & Urry, J. (1994). *Economies of Sign & Space*. Sage, London.
- Latour, B. (2009). *Les moteurs immobiles de la mobilité*. In Guigueno, V. & Flonneau, M. (eds) *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, pp. 1-7.
- Laurier, E., Lorimer, H., Brown, B., Jones, O., Juhlin, O., Noble, A., ... & Swan, L. (2008). Driving and 'passenger': Notes on the ordinary organization of car travel. *Mobilities* 3(1), 1-23.
- Lazaroiu, G. C., & Roscia, M. (2012). Definition methodology for the smart cities model. *Energy* 47(1), 326-332.
- Lefebvre, H. (2008). *Critique of Everyday Life, Volume 2: Foundations for a Sociology of the Everyday*. Verso, London.
- Lefebvre, H. (1970). *La Révolution urbaine*, Paris: Gallimard [traducción castellano (1972): *La Revolución Urbana*, Alianza Editorial, Madrid].
- Lefebvre, H. (1972). *Le droit a la ville suivi de l'Espace et politique*, Anthropos, Paris.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: revista de sociología* (3), 219-229.
- Lepawsky, J. (2015). The changing geography of global trade in electronic discards: time to rethink the e-waste problem. *The Geographical Journal* 181(2), 147-159.
- Legoupil, T. (2013). Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* 18(1.049), 13.
- Lelévrier, C. (2010). La mixité dans la rénovation urbaine: dispersion ou re-concentration?, *Espaces et sociétés* (1), 59-74.
- Lelkes, O. & Zólyomi, E. (2011). *Poverty and Social Exclusion of Migrants in the European Union*. Policy Brief 3/2011, Wien.
- Leschke, J., & Jepsen, M. (2012). Introduction: Crisis, policy responses and widening inequalities in the EU. *International Labour Review* 151(4), 289–312.

- Levitt, P., & Schiller, N. G. (2004). Perspectivas internacionales sobre migración: conceptualizar la simultaneidad. *Migración y desarrollo* (3), 60-91.
- Lewis, O. (1967). The Children of Sanchez, Pedro Martinez, and La Vida. *Current Anthropology* 8(5), 480-500.
- Line, T., Jain, J., & Lyons, G. (2011). The role of ICTs in everyday mobile lives. *Journal of Transport Geography* 19(6), 1490–1499.
- Litman, T. (2013). The new transportation planning paradigm. *Institute of Transportation Engineers. ITE Journal* 83(6), 20.
- Liu J., Kockelman, K.M., Boesch P.M & Ciari F. (2017). Tracking a system of shared autonomous vehicles across the Austin, Texas network using agent-based simulation. *Transportation* 44(6), 1261-1278.
- Logan, J. R., & Molotch, H. L. (2007). *Urban fortunes: The political economy of place*. Univ. of California Press, Berkley.
- Lopes, M. J., & Dredge, D. (2018). Cruise tourism shore excursions: Value for destinations?. *Tourism Planning & Development* 15(6), 633-652.
- López-Ávila A. y Sanchez-García, S. (2013). *Destinos turísticos inteligentes*, Harvard Deusto Business Review, Barcelona.
- López de Ávila Muñoz, A.L., & Sánchez, S.G. (2015). Destinos turísticos inteligentes. *Economía industrial*, 395: 61-69. Retrieved July 22, 2019, from <https://www.mincotur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/395/LOPEZ%20DE%20AVILA%20y%20GARCIA.pdf>
- Lopez Gay, A., Cocola-Gant, A., & Russo A.P. (2019). Urban Tourism and Population Change: Gentrification in the Age of Mobilities. *Population Space and Place* (under review).
- Lury, C., Parisi, L. y Terranova, T. (2012). Introduction: The becoming topological of culture. *Theory, Culture y Society* 29(4–5): 3–35.
- Lynch, K.A. (1976). *Managing the sense of a region*. MIT Press, Cambridge MA.
- Madanipour, A. & Weck, S. (2015). Social exclusion and poverty in Europe: Territorial patterns. *Local Economy* 30(7), 715–720.
- Madanipour, A. (2012). Ghetto. In: S.J. Smith (ed.), *International Encyclopaedia of Housing and Home*. Elsevier, Burlington NY, pp. 287–291.
- Madanipour, A., Shucksmith, M., & Talbot, H. (2015). Concepts of poverty and social exclusion in Europe. *Local Economy* 30(7), 721–741.
- Madrid PRO. (2019). Retrieved July 20, 2019, from <https://socios.esmadridpro.com/>
- Madridinnova (2019). Retrieved July 19, 2019, from <https://www.madridinnova.es/en/smart-city/smart-city-projects>
- Malet-Calvo, D. (2018) Understanding international students beyond studentification: A new class of transnational urban consumers. The example of Erasmus students in Lisbon (Portugal). *Urban Studies* 55(10), 2142–2158.



- Malheiros, J. M. (2002). Ethni-Cities. Residential Patterns in Northern-European and Mediterranean Metropolis. Implication in Policy Design. *International Journal of Population Geography* 8(2), 107-134.
- Manderscheid, K. (2009). Integrating space and mobilities into the analysis of social inequality. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory* 10(1), 7-27.
- Manjoo, F. (2018, August 29). "Overtourism" Worries Europe. How Much Did Technology Help Get Us There? *The New York Times*. Retrieved from <https://www.nytimes.com/2018/08/29/technology/technology-overtourism-europe.html>
- Mansfeld, Y., & Pizam, A. (eds) (2006). *Tourism, security and safety*. Routledge, London.
- Mansilla, J.A., & Milano, C. (2019). Becoming centre: tourism placemaking and space production in two neighborhoods in Barcelona. *Tourism Geographies* 1-22.
- Mansilla, J.A. (2016). Urbanismo, privatización y marketing urbano. La Barcelona neoliberal a través de tres ejemplos, *Encrucijadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales* 11, 18.
- Mansilla, J. A. (2017). ¿Espacio de consumo o consumo del espacio? El caso de Palo Alto Market, Barcelona. In *IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, Junio 2017*. Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.
- Manville, C. et al. (2014). *Mapping Smart Cities in the EU*. European Parliament. Directorate General for Internal Policies, Bruxelles.
- Marcus, G. E. (1995). Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography. *Annual review of anthropology* 24(1), 95-117.
- Marine-Roig, E. (2014). A webometric analysis of travel blogs and review hosting: The case of Catalonia. *Journal of Travel & Tourism Marketing* 31(3), 381-396.
- Marine-Roig, E., & Clavé, S. A. (2015). Tourism analytics with massive user-generated content: A case study of Barcelona. *Journal of Destination Marketing & Management* 4(3), 162-172.
- Marks, C. (1991). The urban underclass. *Annual Review of Sociology* 17(1), 445-466.
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics* 121, 149-159.
- Martinotti, G. (1993). *Metropoli. Nuova morfologia sociale della città*. Il Mulino, Bologna.
- Mascheroni, G. (2007). Il new mobilities paradigm nelle scienze sociali. *Studi di sociologia* 99-113.
- Massey, D. (1994). *Space, Place and Gender*. Polity Press, Oxford.
- Massey, D. (1999). Negotiating disciplinary boundaries. *Current Sociology* 47(4), 5-12.
- Massey, D. B. (1999). *Power-geometries and the politics of space-time: Hettner-Lecture 1998* (Vol. 2). University of Heidelberg, Heidelberg.

Massey, D. B. (2004). The political challenge of relational space: Introduction to the Vega Symposium, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 86(1), 3-3.

Massey, D. B. (2005). *For Space*. Sage, London.

Massumi, B. (2002). *Parables for the virtual: Movement, affect, sensation*. Duke University Press, Durham.

Mateo, J.P., & Montanyà Revuelto, M. (2018). The accumulation model of the Spanish economy. In Buendía, L., & Molero-Simarro, R. (eds) *The Political Economy of Contemporary Spain: From Miracle to Mirage*. Routledge, London, pp. 20-48.

Matthews, S. A., Detwiler, J. E., & Burton, L. M. (2005). Geo-ethnography: Coupling geographic information analysis techniques with ethnographic methods in urban research. *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization* 40(4), 75-90.

Mayer, P. (1961). *Townsmen or Tribesmen*. Oxford University Press, Cape Town, p. 145.

McCabe, S. (2009). Who needs a holiday? Evaluating social tourism. *Annals of Tourism Research* 36(4), 667-688.

McCabe, S., Minnaert, L. & Diekmann, A. (2011). *Social tourism in Europe: Theory and practice*. Channel View, London.,

McCann, E., & Ward, K. (eds). (2011). *Mobile urbanism: cities and policymaking in the global age*. University of Minnesota Press, Minneapolis.

McCarthy, J., & Prudham, S. (2004). Neoliberal nature and the nature of neoliberalism. *Geoforum* 35(3), 275-283.

McFarlane, C. (2011). The city as assemblage: dwelling and urban space. *Environment and Planning D: Society and Space* 29(4), 649-671.

McGarry, A. (2016). Pride parades and prejudice: Visibility of Roma and LGBTI communities in post-socialist Europe. *Communist and Post-Communist Studies* 49(3), 269-277.

McGehee, N. G., & Andereck, K. L. (2004). Factors predicting rural residents' support of tourism. *Journal of travel research* 43(2), 131-140.

McGuinness, M., Fincham, B., & Murray, L. (2010). Conclusion: mobilising methodologies. In Fincham, B., McGuinness, M. & Murray, L, (eds), *Mobile methodologies*. Palgrave MacMillan, Basingstoke, pp. 10-23..

McKercher, B. & Du Cros, H. (2002). *Cultural Tourism: the partnership between tourism and cultural heritage management*. Haworth Press, New York.

McKercher, B., & Lew, A. A. (2004). Tourist flows and the spatial distribution of tourists. In Lew, A. A., Hall, C. M., & Williams, A. M. (eds.) *A companion to tourism*. John Wiley & Sons, pp. 36.

McKean, J. R., Johnson, D. M., & Walsh, R.G. (1995). Valuing time in travel cost demand analysis: An empirical investigation. *Land Economics* 71(1), 96-105.

- McNeill, D. (2003). Mapping the European urban left: the Barcelona experience. *Antipode* 35(1), 74-94.
- Milano, C. (2017). *Overtourism y Turismofobia. Tendencias globales y contextos locales*. Ostelea School of Tourism & Hospitality, Barcelona.
- Milano, C., Cheer, J.M., & Novelli, M. (2019). *Overtourism: excesses, discontent and measures in mass tourism*. CABI.
- Mills, J. W., Curtis, A., Kennedy, B., Kennedy, S. W., & Edwards, J. D. (2010). Geospatial video for field data collection. *Applied Geography* 30(4), 533-547.
- Milne, S., & Ateljevic, I. (2001). Tourism, economic development and the global-local nexus: theory embracing complexity. *Tourism geographies* 3(4), 369-393.
- Milne, S., & Gill, K. (1998). Distribution technologies and destination. *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-Side Analysis* 123.
- Milne, S., Mason, D., & Hasse, J. (2004). Tourism, Information Technology, and Development: Revolution or Reinforcement?. In Lew, A. A., Hall, C. M., & Williams, A. M. (eds.) *A companion to tourism*. John Wiley & Sons, pp. 184-194.
- Minca C. (1996). *Spazi effimeri*. CEDAM, Padova.
- Minca, C., & Oakes, T. (2014). Tourism after the postmodern turn. *The wiley blackwell companion to tourism* 294.
- Mingione, E. (2008). *Urban poverty and the underclass: a reader*. John Wiley & Sons.
- Minnaert, L. (2012). The value of social tourism for disadvantaged families. In: H. Schanzel, H. Schänzel, I. Yeoman E. Backer (eds), *Family tourism: Multidisciplinary perspectives* (Vol. 56). Channel View Publications, pp. 93-105.
- Miossec, J. M. (1977). Un modèle de l'espace touristique. *L'Espace géographique* 41-48.
- Miraftab, F. (2004a). Public-Private Partnerships The Trojan Horse of Neoliberal Development?. *Journal of Planning Education and Research* 24(1), 89-101.
- Miraftab, F. (2004b). Making neo-liberal governance: The disempowering work of empowerment. *International Planning Studies* 9(4), 239-259.
- Miralles-Guasch, C., Delclòs, X., & Vich, G. (2015). Nuevas fuentes de información para el análisis de la movilidad cotidiana: de las encuestas de movilidad a las aplicaciones para móviles. In De la Riva, J., Ibarra, P., & Montorio, R. (eds) *XXIV Congreso de La Asociación de Geógrafos Españoles*. Libro de actas, pp. 2055-2063.
- Mobile Word Capital Barcelona. (2016). *L'esclètxa digital a la ciutat de Barcelona*. Retrieved June, 20, 2019: <http://www.mobileworldcapital.com/esclètxa-digital/#11thPage>
- Molland, S. (2013). Tandem ethnography: On researching 'trafficking' and 'anti-trafficking'. *Ethnography* 14(3), 300-323.
- Molz, J. G. (2012). CouchSurfing and network hospitality: 'It's not just about the furniture'. *Hospitality & Society* 1(3), 215-225.

- Molz, J. G. (2013). Social networking technologies and the moral economy of alternative tourism: The case of couchsurfing.org. *Annals of tourism research* 43, 210-230.
- Montezuma, J., & McGarrigle, J. (2018). What motivates international homebuyers? Investor to lifestyle ‘migrants’ in a tourist city. *Tourism Geographies* 21(2), 214-234.
- Morales, A. F., & Carrasco, Y. M. (2015). Concentración e impacto estacional del turismo de cruceros en Málaga. *Revista de estudios regionales* 101, 43-70.
- Mordue, T. (2005). Tourism, performance and social exclusion in “Olde York”. *Annals of Tourism Research* 32(1), 179-198.
- Morley, D. (2002). *Home territories: Media, mobility and identity*. Routledge, London.
- Mossberger, K., & Stoker, G. (2001). The evolution of urban regime theory the challenge of conceptualization. *Urban affairs review* 36(6), 810-835.
- Munar, A. M., Biran, A., Budeanu, A., Caton, K., Chambers, D., Dredge, D., & Nygaard, L. (2015). The gender gap in tourism academy: Statistics and indicators of gender equality. While waiting for the dawn. Retrieved from <http://www.tourismeducationfutures.org/about-tefi/gender-equity-in-the-tourism-ac>
- Murie, A. (2005). The Dynamics of Social Exclusion and Neighborhood Decline: Welfare Regimes, Decommodification, Housing, and Urban Inequality. In: Y. Kazepov (Ed.): *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Malden, MA: Wiley-Blackwell, pp. 151–169.
- Murie, A. & Musterd, S. (2004). Social Exclusion and Opportunity Structures in European Cities and Neighbourhoods. *Urban Studies* 41(8), 1441–1459.
- Murphy, P. E. (1992). Data gathering for community-oriented tourism planning: case study of Vancouver Island, British Columbia. *Leisure Studies* 11(1), 65-79.
- Musu, I. (2001). *Sustainable Venice: Suggestions for the Future: Suggestions for the Future*. Springer, Vienna.
- Musterd, S. & Ostendorf, W. (2005). Social Exclusion, Segregation, and Neighborhood Effects. In Y. Kazepov (ed.), *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Wiley-Blackwell, Malden, MA, pp. 170–189.
- Musterd, S. & Ostendorf, W. (eds) (1998). *Urban Segregation and the Welfare State*. Routledge, Abingdon, New York.
- Nash R., Koyabe D. & Stansbie P. (2006). Impact of EU funding on tourism in the Grampian Region. *International Journal of Tourism Research* 8(4), 247- 261.
- Natter, W. y Jones III, J. P. (1997). Identity, space and other uncertainties, in: G. Benko y U. Strohmayer (Eds), *Space and Social Theory. Interpreting Modernity and Postmodernity*. Blackwell, Oxfor, pp. 141–161
- Neirotti, P., De Marco, A., Cagliano, A. C., Mangano, G., & Scorrano, F. (2014). Current trends in Smart City initiatives: Some stylised facts. *Cities* 38, 25-36.

- Newman, D., & Paasi, A. (1998). Fences and neighbours in the postmodern world: boundary narratives in political geography. *Progress in human geography* 22(2), 186-207.
- Nice B. (1999). *Questo nostro mondo*. Istituto geografico De Agostani, Novara.
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Novoa, A., & Temenos, C. (2017). A new politics of mobility: Commoning movement, meaning and practice in Amsterdam and Santiago. *Centre for Urban studies Working Paper Series*, 26.
- Nofre, J., Giordano, E., Eldridge, A., Martins, J. C., & Sequera, J. (2018). Tourism, nightlife and planning: challenges and opportunities for community liveability in La Barceloneta. *Tourism Geographies* 20(3), 377-396.
- Nóvoa, A. (2012). Musicians on the Move: Mobilities and Identities of a Band on the Road. *Mobilities* 7(3), 349-368
- Novy, J. (2018). 'Destination'Berlin revisited. From (new) tourism towards a pentagon of mobility and place consumption. *Tourism Geographies* 20(3), 418-442.
- Nuvolati, G. (2007). *Mobilità quotidiana e complessità urbana*. Firenze university press, Firenze.
- Observatori del turisme a Barcelona (2017). Retrieved October 20, 2019, from <https://www.observatoriturisme.barcelona/ca/xifres-clau/xifres-clau-2017>
- O' Connor, A., Zenger, A., Itami, B. (2005). Geo-temporal tracking and analysis of tourist movement. *Mathematics and Computers in Simulation* 69 (1-2), 135-150.
- OECD (2012). *Redefining "Urban": A new way to measure Metropolitan Areas*. OECD Publishing, Paris.
- OECD (2019). *Income Inequality*. Retrieved June, 20, 2019, from <https://data.oecd.org/inequality/income-inequality.htm>
- Ohnmacht, T., Maksim, H., & Bergman, M. M. (eds). (2009). *Mobilities and inequality*. Ashgate, London.
- Omer I. & Kaplan N. (2017). Using space syntax and agent-based approaches for modeling pedestrian volume at the urban scale. *Computers, Environment and Urban Systems* 64, 57-67.
- Ortiz Escalante, S. (2017). El lado nocturno de la vida cotidiana: un análisis feminista de la planificación urbana nocturna. *Kultur: revista interdisciplinària sobre la cultura de la ciutat* 4(7), 55-78.
- Ortiz Escalante, S., & Gutiérrez Valdivia, B. (2015). Planning from below: using feminist participatory methods to increase women's participation in urban planning. *Gender & Development* 23(1), 113-126.
- O'Sullivan, D. (2006). Geographical information science: critical GIS. *Progress in Human Geography* 30(6), 783-791.
- Paisaje Transversal blog (2018). ¿Cómo incorporamos las teorías feministas a las prácticas urbanas? Retrieved <https://www.paisajetransversal.org/2018/05/urbanismo->

[feminista-ciudades  
integrales.html?fbclid=IwAR03hpauHJQ8MVG3oNQBb22TfrXpyZl6mCUBpy2rdluz  
TTOzRDjSNPE50c](#)

Palomeque, F. L. (2015). Actividad turística y espacio geográfico en el umbral del siglo XXI. *Papers de turisme* 14-15, 37-51.

Palou, S. (2012). *Barcelona, destinació turística. Un segle d'imatges i promoció pública*. Edicions Vitel·la, Bellcaire d'Empordà.

Park, R.E. (1952). *Human communities: The city and human ecology*. Collier-Macmillan, London.

Park, R.E., Burgess, E.W., & Janowitz, M. (1984). The city: suggestions for investigation of human behavior in the urban environment. *Natural History* 1, 63.

Patterson, A. (2005). Processes, relationships, settings, products and consumers: the case for qualitative diary research. *Qualitative Market Research: An International Journal* 8(2), 142-156.

Pearce, D. G. (1989). *Tourist Development*. 2nd ed.. Longman, New York.

Pearce, D. G. (1988). Tourist time-budget. *Annals of Tourism Research* 15(1), 106-121.

Pearce, D.G. (1999). Tourism in Paris. Studies at the microscale. *Annals of Tourism Research* 26(1), 77-97.

Pearce, J., Witten, K. & Bartie, P. (2006). Neighbourhoods and health: A GIS approach to measuring community resource accessibility. *Journal of Epidemiology and Community Health* 60, 389-95.

Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B. & Postma, A. (2018). Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.

Peck, J., Theodore, N., & Brenner, N. (2009). Neoliberal urbanism: Models, moments, mutations. *SAIS Review of International Affairs* 29(1), 49-66.

Piñeira Mantiñán, M. J., & Santos Solla, X. M. (2010). Impact of tourism on coastal towns: from improvisation to planification. *The Open Urban Studies Journal* 3(1).

Petrescu, M., O'Leary, K., Goldring, D., & Ben Mrad, S. (2018). Incentivized reviews: Promising the moon for a few stars. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 41(December 2016), 288-295. <http://doi.org/10.1016/j.jretconser.2017.04.005>

Pettersson, R., & Zillinger, M. (2011). Time and space in event behaviour: Tracking visitors by GPS. *Tourism Geographies* 13(1), 1-20.

Pía, M. (2003). Construyendo esferas públicas diaspóricas, *Signos Filosóficos* (10), 211-233.

- Pinkster, F.M. & Boterman, W.R. (2017). When the spell is broken: gentrification, urban tourism and privileged discontent in the Amsterdam canal district. *Cultural Geographies* 24(3), 457–472.
- Pollice F. (2002). *Territori del turismo. Una lettura geografica delle politiche del turismo*. Franco Angeli, Milano.
- Poon, A. (1993). *Tourism, technology and competitive strategies*. CABI, Wallingford.
- Popp, M. (2012). Positive and negative urban tourist crowding: Florence, Italy. *Tourism Geographies* 14(1), 50-72.
- Port de Barcelona. 2016. III Pla Estratègic 2015-2010. Accessed 19 July 2018. [http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/3f0a50ab-74ad-447e-a23b-14f27eedda31/III\\_PLA ESTRATEGIC\\_PBCN\\_cat.pdf](http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/3f0a50ab-74ad-447e-a23b-14f27eedda31/III_PLA ESTRATEGIC_PBCN_cat.pdf)
- Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2011). The Big Idea: Creating Shared Value. How to reinvent capitalism—and unleash a wave of innovation and growth. *Harvard Business Review* 89(1-2).
- Pred, A., & Pred, A. R. (1986). *Place, practice and structure: social and spatial transformation in southern Sweden: 1750-1850*. Polity Press, Cambridge.
- Qiao, X., Zhang, L., Li, N. & Zhu, W. (2013). Constructing a Data Warehouse Based Decision Support Platform for China Tourism Industry. In Xiang, Z. & Tussyadiah, I. (eds) *Information and Communication Technologies in Tourism*. Springer, Cham, pp. 883-893.
- Quaglieri-Domínguez, A., & Scarnato, A. (2017). The Barrio Chino as last frontier. In Gravari-Barbas, M. & Guinand, S. (eds) (2017), *Tourism and gentrification in the metropolis*. London, Routledge, pp. 107-134..
- Quinn, B. (2007). Performing tourism Venetian residents in focus. *Annals of Tourism Research* 34(2), 458-476.
- Quintana, B.A., García-Sánchez, R., Martín, M. J., Martínez, J. M., & Corraliza, J. A. (2019). ¿Vecinos de toda la vida? Nimby, ocio nocturno y desappropriación en centros urbanos. La Latina, en Madrid. *Athenea digital* 19(1), e-2194.
- Raanan, M. G., & Shoval, N. (2014). Mental maps compared to actual spatial behavior using GPS data: A new method for investigating segregation in cities. *Cities* 36, 28-40.
- Rabari, C., & Storper, M. (2014). The digital skin of cities: urban theory and research in the age of the sensed and metered city, ubiquitous computing and big data. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8(1), 27-42.
- Ratti, C., Frenchman, D., Pulselli, R., M., Williams, S. (2006). Mobile Landscapes: using location data from cell phones for urban analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design* 33(5), 727–748.
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. Pion, London.

- Ribeiro, N. F. & Foemmel, E. W. (2012). Participant observation. In Dwyer, L., Gill, A. & Seetram, N. (eds) *Handbook of research methods in tourism: Quantitative and qualitative approaches*. Edward Elgar, Cheltenham.
- Ribeiro, L. (2019). Turismo rouba casas aos mais pobres de Lisboa e Porto. In *Jornal de Notícias*, 8th February 2019. Retrieved [www.jn.pt/economia/interior/turismo-rouba-casas-aos-mais-pobres-de-lisboa-e-porto-10552187.html](http://www.jn.pt/economia/interior/turismo-rouba-casas-aos-mais-pobres-de-lisboa-e-porto-10552187.html)
- Rico, A., Martínez-Blanco, J., Montlleó, M., Rodríguez, G., Tavares, N., Arias, A., & Oliver-Solà, J. (2019). Carbon footprint of tourism in Barcelona. *Tourism Management* 70, 491-504.
- Ritzer, G. (1993). *The McDonaldization of society*. Pine Forge, Thousand Oaks, CA.
- Riva, M, Apparicio, P., Gauvin, L. & Brodeur, J. M. (2008). Establishing the soundness of administrative spatial units for operationalising the active living potential of residential environments: an exemplar for designing optimal zones, *International Journal of Health Geographics* 7(1), 43.
- Robinson, R. N., Martins, A., Solnet, D., & Baum, T. (2019). Sustaining precarity: critically examining tourism and employment. *Journal of Sustainable Tourism* 27(7), 1008-1025.
- RocaSalvatella (2016). *L'escletxa digital a la ciutat de Barcelona*. Barcelona: Mobile World Capital Barcelona.
- Rodrik, D. (1998). Has globalization gone too far? *Challenge* 41(2), 81-94.
- Roelofsen, M. (2018). Exploring the socio-spatial inequalities of Airbnb in Sofia, Bulgaria. *Erdkunde* 72(4), 313–327.
- Rojek, C., & Urry, J. (1997). Transformations of Travel and Theory, in Rojek, C. & Urry, J. (eds), *Touring Cultures: Transformations of Travel and Theory*, Routledge, London, pp. 1-19.
- Rolnik, R. (2013). Late neoliberalism: the financialization of homeownership and housing rights. *International Journal of Urban and Regional Research* 37(3), 1058-1066.
- Room, G. (1995). *Beyond the threshold: the measurement and analysis of social exclusion*. Policy Press, Bristol.
- Ros Chaos, S., Pino Roca, D., Saurí Marchán, S., & Sánchez-Arcilla Conejo, A. (2018). Cruise passenger impacts on mobility within a port area: Case of the Port of Barcelona. *International Journal of Tourism Research* 20(2), 147-157.
- Ross, N. J., Renold, E., Holland, S., & Hillman, A. (2009). Moving stories: Using mobile methods to explore the everyday lives of young people in public care. *Qualitative Research* 9(5), 605-623.
- Rouleau, J. (2017). Every (Nocturnal) Tourist Leaves A Trace: Urban Tourism, Nighttime Landscape, and Public Places in Ciutat Vella, Barcelona. *Imaginations* 7(2): 58-71.



Rubio Hancock, J. (2018, Jen 12)). Para qué sirve la perspectiva de género en el diseño de nuestras ciudades. *El País*. Disponible en línea [https://e-mujeres.net/sirve-la-perspectiva-genero-diseno-nuestras-ciudades/?fbclid=IwAR09mFzpq9j\\_cOVJSkHyiuuJdb0lfAp4AO5NVtFZxoHKPdKqe-Ix\\_13mrLY](https://e-mujeres.net/sirve-la-perspectiva-genero-diseno-nuestras-ciudades/?fbclid=IwAR09mFzpq9j_cOVJSkHyiuuJdb0lfAp4AO5NVtFZxoHKPdKqe-Ix_13mrLY)

Ruiz-Guerra, I., Molina-Moreno, V., Cortés-García, F. J., & Núñez-Cacho, P. (2019). Prediction of the impact on air quality of the cities receiving cruise tourism: the case of the Port of Barcelona. *Heliyon* 5(3), e01280.

Ruming, K. J., Mee, K. J. & McGuirk, P. M. (2004). Questioning the rhetoric of social mix: courteous community or hidden hostility?. *Australian Geographical Studies* 42(2), 234-248.

Russo A.P. (2006). A Re-Foundation of the TALC for Heritage Cities, in *The Tourism Area Life Cycle*. In Butler, R. (eds) *The Tourism Area Life Cycle Vol 1*. Channel View, Clevedon, pp. 139-161.

Russo, A.P. & A. Arias Sans (2009). Student communities and landscapes of creativity: how Venice – ‘the world’s most touristed city’ – is changing. *European Urban and Regional Studies* 16(2), 175-189. DOI: 10.1177/0969776409102189

Russo, A.P. (2016). Las nuevas fronteras del estudio del turismo: retos conceptuales y epistemológicos/The new frontiers of the study of tourism: conceptual and epistemological challenges. *Revista CIDOB d’Afers Internacionals* 15-32.

Russo, A.P., & A. Quagliari Domínguez (2016). Home exchanging: a shift in the tourism marketplace. In Rickly Boyd, J., Hannam, K. & Mostafanezhad, M. (eds) *Tourism and Leisure Mobilities: Politics, Work and Play*. Routledge, London, pp. 147-160.

Russo, A.P., & Richards, G. (2016) Introduction. In Russo, A.P. and Richards, G. (eds) *Reinventing the local in tourism*. Channel View Publications, Clevedon, pp.1-13.

Russo, A.P., & Scarnato, A. (2018). “Barcelona in common”: A new urban regime for the 21st-century tourist city?. *Journal of Urban Affairs* 40(4), 455-474.

Ryan, L., & Mulholland, J. (2014). Trading places: French highly skilled migrants negotiating mobility and emplacement in London. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 40(4), 584-600.

Sabel, C. E., Kihal, W., Bard, D. & Weber, C. (2013). Creation of synthetic homogeneous neighbourhoods using zone design algorithms to explore relationships between asthma and deprivation in Strasbourg, France. *Social Science & Medicine* 91, 110–21.

Sacchi, C., Gera, G., Marcenaro, L., & Regazzoni, C. S. (2001). Advanced image-processing tools for counting people in tourist site-monitoring applications. *Signal Processing* 81(5), 1017-1040.

Salazar, N.B. (2010). *Envisioning Eden: Mobilizing imaginaries in tourism and beyond*. Berghahn Books, New York.

Salazar, N.B. (2012). Tourism imaginaries: A conceptual approach. *Annals of Tourism Research* 39(2), 863–882.

- Sampson, R. J., Raudenbush, S. W. & Earls, F. (1997). Neighborhoods and violent crime: A multilevel study of collective efficacy, *Science* 277(5328), 918-924.
- Sandercock, L. (2003). Out of the Closet: The Importance of Stories and Storytelling in Planning Practice. *Planning Theory & Practice* 4(1), 11–28.
- Santander Ciudad (2019). Santander Smart City Retrieved July 19, 2019, from <https://santander.es/servicios-ciudadano/areas-tematicas/innovacion/santander-smart-city-%28ciudad-inteligente%29>
- Santos, M. (2008). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. Edusp, São Paulo.
- Sassen, S. (2010). Reading the city in a global digital age: The limits of topographic representation. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 2(5), 7030-7041.
- Sayer, A. (1999). Long live postdisciplinary studies! Sociology and the curse of disciplinary parochialism/imperialism. draft). Department of Sociology, Lancaster University at: [<http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc025as.html>].
- Scarnato, A., & Domínguez, A. Q. (2017). The Barrio Chino as last frontier: The penetration of everyday tourism in the dodgy heart of the Raval. In Gravari-Barbas M. & S. Guinand (eds) *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises*. Routledge, London, pp. 107-133.
- Scheyvens, R., & Biddulph, R. (2018). Inclusive tourism development. *Tourism Geographies* 20(4), 589-609
- Schor, J. B., & Attwood-Charles, W. (2017). The “sharing” economy: labor, inequality, and social connection on for-profit platforms. *Sociology Compass* 11(8), e12493.
- Schuurman, N. (2005). Social perspectives on semantic interoperability: Constraints on geographical knowledge from a data perspective. *Cartographica* 40(4), 47-61.
- SEGITTUR (2015). Informe destinos turísticos inteligentes: construyendo el futuro [Report on smart tourism destinations: building the future]. Retrieved from: <http://www.segittur.es/opencms/export/sites/segitur/.content/galerias/descargas/proyectos/Libro-Blanco-Destinos-Turisticos-Inteligentes-construyendo-el-futuro.pdf>
- Sennett, R. (1996). *Flesh and stone: The body and the city in western civilization*. WW Norton, New York.
- Sequera, J., & Nofre, J. (2018a). Shaken, not stirred: New debates on touristification and the limits of gentrification. *City* 1-13.
- Sequera, J. & Nofre, J. (2018b). Urban activism and touristification in southern Europe. Barcelona, Madrid and Lisbon. In Roberts, J. & Ibrahim, J. (eds). *Left Wing Activism Today*. Routledge, London, pp. 723-725.
- Serge, P. (1996). *L'exclusion, l'état des savoirs*. La Découverte, Paris.
- Servillo, L., Atkinson, R. & A.P. Russo (2012). Territorial Attractiveness in EU Urban and Spatial Policy: A critical review and future research agenda. *European Urban and Regional Studies* 19(4), 349-365.

- Servillo, L. & Russo, A.P. (2017). Spatial trends of towns in Europe: the performance of regions with low degree of urbanisation. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 108(4), 403-423
- Shachar, A., & Shoval, N. (1999). Tourism in Jerusalem: A place to pray. In D. R. Judd & S. S. Fainstein (eds) *The tourist city*. Yale University Press, New Haven, p. 198.
- Sheller, M., & Urry, J. (2004). *Tourism mobilities: Places to play, places in play*. Routledge, London.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A* 38(2), 207-226.
- Sheller, M. (2011). Cosmopolitanism and mobilities. In Rovisco, M., & Nowicka, M. (eds). *The Ashgate research companion to cosmopolitanism*. Ashgate, London, pp. 349-365.
- Sheller, M. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology* 65(4), 623-639.
- Shelton, T., Zook, M., & Wiig, A. (2015). The ‘actually existing smart city’. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8(1), 13-25.
- Sheppard, E. (2005). Knowledge production through critical GIS: Genealogy and prospects. *Cartographica* 40(4), 5-21.
- Shoval, N., & Cohen-Hattab, K. (2001). Urban hotel development patterns in the face of political shifts. *Annals of Tourism Research* 28(4), 908–925.
- Shoval, N., & Isaacson, M. (2007). Sequence alignment as a method for human activity analysis in space and time. *Annals of the Association of American geographers* 97(2), 282-297.
- Shoval, N., & Isaacson, M. (2009). *Tourist mobility and advanced tracking technologies*. Routledge, London.
- Shoval, N., & Ahas, R. (2016). The use of tracking technologies in tourism research: the first decade. *Tourism Geographies* 18(5), 587-606.
- Shumaker, S. A., & Taylor, R. B. (1983). Toward a clarification of people-place relationships: A model of attachment to place. *Environmental psychology: Directions and perspectives* 2, 19-25.
- Silver, H. (1994). Social exclusion and social solidarity: Three paradigms. *International Labour Review* 133(5): 531-578.
- Simmel, G. (1989). Metrópolis y mentalidades, *Ábaco* 6: 68-81.
- Small, J. & Darcy, S. (2010). Tourism, disability and mobility. In: Cole, S & Morgan, N. (eds), *Tourism and inequality: Problems and prospects*. CABI, Wallingford , pp. 1-21.
- Smith, R. J., & Hetherington, K. (2013). Urban rhythms: Mobilities, space and interaction in the contemporary city. *The Sociological Review* 61(1\_suppl), 4-16.

- Smith, S. L. (2010). *Practical Tourism Research*. Wallingford: Cabi, Wallingford.
- Smith, A. N., Fischer, E., & Yongjian, C. (2012). How does brand-related user-generated content differ across YouTube, Facebook, and Twitter?. *Journal of interactive marketing* 26(2), 102-113.
- Söderström, O., Paasche, T., & Klausner, F. (2014). Smart cities as corporate storytelling. *City* 18(3), 307-320.
- Soja, E. W. (1989). *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*. Verso, London.
- Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Blackwell, Oxford.
- Soldevila, L. (2018, September 17). És possible planificar la mobilitat urbana amb perspectiva de gènere? *El Crític*. Retrieved <http://www.elcritic.cat/feminismes/es-possible-planificar-la-mobilitat-urbana-amb-perspectiva-de-genere>
- Sørensen, A. (2003). Backpacker ethnography. *Annals of tourism research* 30(4), 847-867.
- Sota, E. (1996) *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other real-andimagines places*. Blackwell, Oxford.
- Spielman, S. E. & Logan, J. R. (2013). Using high-resolution population data to identify neighborhoods and establish their boundaries. *Annals of the Association of American Geographers* 103(1), 67-84.
- Staeheli, L. A., & Mitchell, D. (2005). The complex politics of relevance in geography. *Annals of the Association of American Geographers* 95(2), 357-372.
- Steiner, T., Baggio, R., Scaglione, M., & Favre, P. (2016, August). Implementing lean destination management with strategic visitor flow (SVF) analysis. In autore (eds), AIEST International 2016 Conference, Malta.
- Stors, N., & Kagermeier, A. (2015). Motives for Using Airbnb in Metropolitan Tourism—Why do People Sleep in the Bed of a Stranger? *Regions Magazine* 299(1), 17-19.
- Susarla, A., Oh, J. H., & Tan, Y. (2012). Social networks and the diffusion of user-generated content: Evidence from YouTube. *Information Systems Research* 23(1), 23-41.
- Suttles, G.D. (1972). *The social construction of communities*. University of Chicago Press, Chicago.
- Svašek, M. (2013). *Emotions and human mobility: Ethnographies of movement*. Routledge.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34(3), 542-577.

- Tamajón, L.A.G. (2015). Luces y sombras del turismo de cruceros: el caso de Barcelona. *Documents d'anàlisi geogràfica* 61(3), 563-580.
- Tapia, M. (2013). Transformación del puerto de Barcelona. ¿Adiós a la planificación urbana?. *Biblio 3w: revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales* <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-04.htm>
- Tomlinson, J. (2001). *Cultural imperialism: A critical introduction*. A&C Black, London.
- Torkington, K. (2012). Place and lifestyle migration: The discursive construction of 'Glocal' place-identity. *Mobilities* 7(1), 71–92.
- Toschi U. (1959). *Geografia Economica, Vol. IV del Trattato Italiano di Economia*. Utet, Torino.
- Townsend, A. M. (2000). Life in the real-time city: Mobile telephones and urban metabolism. *Journal of urban technology* 7(2), 85-104.
- Townsend, A. M. (2013). *Smart cities: Big data, civic hackers, and the quest for a new utopia*. Norton & Company, New York.
- Traldi, L. (2018, August 13). Francesca Bria, CTO of Barcelona Smart City. *design@large*, retrieved <http://www.designatlarge.it/barcelona-smart-city-francesca-bria-participatory-democracy/?lang=en>.
- Troncoso, C., Kuper, D., & Almirón, A. (2011). Presentación: Dossier Turismo, Movilidad y Territorio. *Revista Transporte y Territorio* 5, 1-5.
- Tussyadiah, I. P. (2016). Factors of satisfaction and intention to use peer-to-peer accommodation. *International Journal of Hospitality Management* 55, 70-80.
- Ureta, S. (2008). To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities* 3(2), 269-286.
- Urry, J., & Elliott, A. (2010). *Mobile lives*. Routledge, London.
- Urry, J. & Larsen, J. (2011). *The tourist gaze 3.0*. Sage, London.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*.
- Urry, J. (2002). *The Tourist Gaze, Leisure and Travel in Contemporary Societies*, 2nd ed. Sage, London.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity, Cambridge.
- Urry, J. (2012). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge, London.
- Urry, J. (2014). *Offshoring*. John Wiley & Sons, Hoboken.
- Uteng, T.P., & Cresswell, T. (2016). *Gendered mobilities: towards an holistic understanding*. In Cresswell, T. (ed) *Gendered mobilities*. Routledge, London, pp. 15-26.
- Valdivia, B. (2017). Calles para todas. *Revista ecologia* 93. Retrieved <https://www.ecologistasenaccion.org/?p=35171>.
- Valls, J. (2004). *Gestión de Destinos Turísticos Sostenibles*. ESADE, Barcelona.

- Val Palao, D. (2017, October 25). La presión turística expulsa a los residentes del centro de Madrid. *Tecnohotelnews*. Retrieved from <https://www.tecnohotelnews.com/2017/10/presion-turistica-expulsa-residentes-madrid/>.
- Van den Berg, M. (2016). The discursive uses of Jane Jacobs for the genderfying city: Understanding the productions of space for post-Fordist gender notions. *Urban Studies* 55(4), 751-766.
- Van der Spek, S., Van Schaick, J., De Bois, P., & De Haan, R. (2009). Sensing human activity: GPS tracking. *Sensors* 9(4), 3033-3055.
- Van Kempen, R. (2005): Segregation and Housing Conditions of Immigrants in Western European Cities. In: Kazepov, Y. (eds), *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Wiley-Blackwell, Malden MA, pp. 190–209.
- Vannini, P. (2012). *Ferry Tales: Mobility, Place and Time on Canada's West Coast*. Routledge, London.
- Vanolo, A. (2014). Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy. *Urban Studies* 51, (5),883–898.
- Vanolo, A. (2017). *City Branding: The Ghostly Politics of Representation in Globalising Cities*. Routledge, New York.
- Vu, H. Q., Li, G., Law, R. & Ye, B. H. (2015). Exploring the travel behaviors of inbound tourists to Hong Kong using geotagged photos. *Tourism Management* 46, 222-232.
- Vranken, J. (2005): Changing Forms of Solidarity: Urban Development Programs in Europe. In: Y. Kazepov (Ed.): *Cities of Europe. Changing contexts, local arrangements, and the challenge to urban cohesion*. Wiley-Blackwell, Malden MA, pp. 255–276.
- Vu, H. Q., Li, G., Law, R., & Ye, B. H. (2015). Exploring the travel behaviors of inbound tourists to Hong Kong using geotagged photos. *Tourism Management* 46, 222-232.
- Wachsmuth, D., & Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: Gentrification through the sharing economy. *Environment and Planning A: Economy and Space* 50(6), 1147-1170.
- Walsh, R. G., Sanders, L. D., & McKean, J. R. (1990). The consumptive value of travel time on recreation trips. *Journal of Travel Research* 29(1), 17-24.
- Warf, B. (1995). Telecommunications and the changing geographies of knowledge transmission in the late 20th century. *Urban Studies* 32(2), 361-378.
- Warf, B. (2017). Spatial turn. In Thurner, B. S. (eds) *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social Theory*, Wiley-Blackwell, Hoboken, pp. 1-3.
- Weaver, D. B., & Lawton, L. J. (2017). The cruise shorescape as contested tourism space: Evidence from the warm-water pleasure periphery. *Tourism Management Perspectives* 24, 117-125.
- Weigel, S. (2009). On the 'topographical turn': Concepts of space in cultural studies and Kulturwissenschaften. a cartographic feud. *European Review* 17(1), 187-201.

- Wengel, Y., McIntosh, A. J., & Cockburn-Wooten, C. (2016). Constructing tourism realities through LEGO Serious Play. *Annals of Tourism Research* 56(C), 161-163.
- While, A., Jonas, A. E., & Gibbs, D. (2004). The environment and the entrepreneurial city: searching for the urban 'sustainability fix' in Manchester and Leeds *International Journal of Urban and Regional Research* 28(3), 549-569.
- Whyte, W. F. (1993). Revisiting Street Corner Society. *Sociological forum* 8(2): 285-298.
- Williams, D. R., & Vaske, J. J. (2003). The measurement of place attachment: Validity and generalizability of a psychometric approach. *Forest science* 49(6), 830-840.
- Williams, A., Anderson, K., & Dourish, P. (2008). Anchored mobilities: mobile technology and transnational migration. In *Proceedings of the 7th ACM conference on Designing interactive systems*. ACM, Cape Town, pp. 323-332.
- Wilson, E., & Little, D. E. (2008). The solo female travel experience: Exploring the 'geography of women's fear'. *Current Issues in Tourism* 11(2), 167-186.
- Women in Cities International (2011). Tools for Gathering Information about Women's Safety and Inclusion in Cities Experiences from the Gender Inclusive Cities Programme. Retrieved  
<https://femmesetvilles.org/downloadable/tools%20for%20gathering%20information%20en.pdf>.
- Xiang, Z., Schwartz, Z., Gerdes Jr, J. H., & Uysal, M. (2015). What can big data and text analytics tell us about hotel guest experience and satisfaction? *International Journal of Hospitality Management* 44, 120-130.
- Xiang, Z., Tussyadiah, I., & Buhalis, D. (2015). Smart destinations: Foundations, analytics, and applications. *Journal of Destination Marketing & Management* 4(3), 143-144.
- Yan, W., & Forsyth, D. A. (2005, January). Learning the behavior of users in a public space through video tracking. In *2005 Seventh IEEE Workshops on Applications of Computer Vision (WACV/MOTION'05)-Volume 1* (Vol. 1, pp. 370-377). IEEE.
- Yeoman, I., Brass, D., & McMahon-Beattie, U. (2007). Current issue in tourism: The authentic tourist. *Tourism management* 28(4), 1128-1138.
- Yigitcanlar, T., & Lee, S. H. (2014). Korean ubiquitous-eco-city: A smart-sustainable urban form or a branding hoax? *Technological Forecasting and Social Change* 89, 100-114.
- Yrigoy, I. (2014). The production of tourist spaces as a spatial fix. *Tourism Geographies* 16(4), 636-652.
- Zaar, M. H. (2019). Gentrificación y turismo urbano. ¿Cómo se articulan?. *Ar@cne* 230.
- Zajadacz, A. (2015). Evolution of models of disability as a basis for further policy changes in accessible tourism. *Journal of Tourism Futures* 1(3), 189-202.

Zenker, S., Braun, E., & Petersen, S. (2017). Branding the destination versus the place: The effects of brand complexity and identification for residents and visitors. *Tourism Management* 58, 15-27.

Zhang, M., Font, X., & Russo, A. P. (2019). Power in community-based tourism: the transition from corporate social responsibility towards creating shared value. *Tourism, Planning and Development* (under review).

Ziakas, V. (2015). For the benefit of all? Developing a critical perspective in mega-event leverage. *Leisure Studies* 34(6), 689-702.

Zukin, S. (1989). *Loft living: Culture and capital in urban change*. Rutgers University Press, New Brunswick.

Zukin, S. (2008). Consuming authenticity: From outposts of difference to means of exclusion. *Cultural studies* 22(5), 724-748.

Zygiaris, S. (2013). Smart city reference model: Assisting planners to conceptualize the building of smart city innovation ecosystems. *Journal of the Knowledge Economy* 4(2), 217-231.



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI  
MOVILIDADES TURÍSTICAS EN EL ESPACIO URBANO. IMBRICACIONES, NEGOCIACIONES Y RUPTURAS.  
TOURISM MOBILITIES IN THE URBAN SPACE. ENMESHMENTS, NEGOTIATIONS AND DISRUPTIONS  
Fiammetta Brandajs Di Martino



UNIVERSITAT  
ROVIRA i VIRGILI