

2023

INFORMES EN CONTRAST

**26** TURISME RESPONSABLE

# TURISMES DE PROXIMITAT: DEMANDA D'UNA POLÍTICA PÚBLICA

ERNEST CAÑADA, CARLA IZCARA I RAÛL VALLS





INFORMES EN CONTRAST  
26

## **Turismes de proximitat: demanda d'una política pública.**

Ernest Cañada, Carla Izcara i Raül Valls

Alba Sud Editorial,  
Sèrie Informes en Contrast, núm. 26, 2023

Aquest informe es publica en el marc del projecte "Laboratori de Turismes de Proximitat. 2a fase", executat per Alba Sud amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona, convocatòria 2022.

La participació d'Ernest Cañada en aquest informe es realitza en el marc de la beca postdoctoral finançada pel Ministeri d'Universitats d'Espanya, finançada amb fons Next Generation en el marc del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia gestionat per la Universitat de les Illes Balears: Programa de Ayudas Margarita Sala. A més, està vinculat al projecte "Estrategias de adaptación y alternativas a partir de los destinos de turismo de interior en tiempos de cambio (ADAPTATUR)" (subvenció PID2020-114186RB-C21 amb finançament de MCIN/AEI/ 10.13039/501100011033) i al projecte I+D+i PID2022-137648OB-C21 "EMCROTUR. Chronic Emergencies and Ecosocial. Transformation in Touristified Coastal Space" finançat per MCIN/AEI/ 10.13039/501100011033 i "FEDER Una manera de hacer Europa".



**Universitat**  
de les Illes Balears



**Financiado por  
la Unión Europea**  
NextGenerationEU



Plan de Recuperación,  
Transformación y Resiliencia



*Del text:*  
Ernest Cañada, Carla Izcara i Raül Valls



*D'aquesta edició:*  
Alba Sud Editorial  
[info@albasud.org](mailto:info@albasud.org)  
[www.albasud.org](http://www.albasud.org)

*Diseny gràfic:* Boixader Goenaga SCP  
*Imatge de portada:* Carla Izcara  
Barcelona, 2023  
ISBN: 978-84-09-56354-8



### Ernest Cañada

Doctor en Geografia i investigador postdoctoral a la Universitat de les Illes Balears. Entre les seves publicacions més recents amb Alba Sud destaquen: [Turisme i memòries de la Guerra d'Espanya](#) (en coautoria amb Carla Izcara i Raül Valls, Alba Sud Editorial, informes en contrast, núm. 24, 2023); [Reactivació turística i transformacions del treball. Barcelona, escenari de precarietat](#) (en coautoria amb Carla Izcara, Alba Sud Editorial, informes en contrast, núm. 21, 2022); [Vàlvules verdes. Parcs urbans en l'Àrea Metropolitana de San Salvador](#) (en coautoria amb Xenia Ortiz, Alba Sud Editorial, informes en contrast, núm. 20, 2022); [Transformar el turisme des de la proximitat. Com abordem el debat a Catalunya?](#) (en co-autoria amb Carla Izcara, Alba Sud Editorial, Informes en contrast, núm. 19, 2022); [Camins cap a un turisme post-capitalista](#) (en coautoria amb Robert Fletcher, Asunción Blanco-Romero, Macià Blázquez-Salom, Ivan Murray Mas, Filka Sekulova, Alba Sud Editorial, informes en contrast núm.18, 2021); (coeditat amb Carla Izcara, Icaria Editorial, 2021); [Guies de turisme, una professió en risc de precarització](#) (Alba Sud Editorial, Informes en contrast núm. 17, 2021); [#TourismPostCOVID19. Turistificació confinada](#) (editat amb Ivan Murray, Alba Sud Editorial, 2021); [Precarietat laboral i habitatges d'ús turístic. Alertes per una reactivació pospandèmia](#) (en coautoria amb Carla Izcara, Alba Sud Editorial, Informes en contrast núm. 16, 2021); [Sesc Bertioga, on el turismo social construeix l'esperança](#) (Alba Sud Editorial, Informes en contrast núm. 17, 2020); [Turistificación global: perspectivas críticas en turismo](#) (coeditat amb Ivan Murray, Icaria Editorial, 2019).



### Carla Izcara

Carla Izcara Conde és Màster en Antropologia i Etnografia per la Universitat de Barcelona i tècnica en investigació i comunicació a Alba Sud. Les seves investigacions s'enfoquen en com repensar el turisme des d'una perspectiva local i d gènere, així com l'anàlisi del treball turístic. Entre les seves publicacions més recents destaquen: [Turisme i memòries de la Guerra d'Espanya](#) (en coautoria amb Ernest Cañada i Raül Valls, Alba Sud Editorial, Informes en contrast núm. 24); [Slum tourism. Controvèrsies al voltant del turisme i la pobresa](#) (en coautoria amb Alejandra López, Alba Sud Editorial, Informes en contrast núm. 23, 2023); [Reactivació turística i transformacions del treball. Barcelona, escenari de precarietat](#) (en coautoria amb Ernest Cañada, Alba Sud Editorial, Informes en contrast núm. 21, 2022); [Turismes de proximitat un plural en disputa](#) (editat amb Ernest Cañada, Icaria Editorial, 2021); [Desigualtats de gènere en el mercat laboral turístic](#) (en coautoria amb Núria Abellan, Alejandra López i Marta Salvador, núm. 14, 2021).



### **Raül Valls**

Llicenciat en Filosofia i Lletres per la Universitat Autònoma de Barcelona. És activista de la memòria històrica a Catalunya i tècnic en investigació a Alba Sud. Entre les seves publicacions més recents destaquen [Turisme i memòries de la Guerra d'Espanya](#) (en coautoria amb Ernest Cañada i Carla Izcara, Alba Sud Editorial, Informes en contrast núm. 24) i els articles vinculats a les tensions socioecològiques i els turismes de proximitat: [“Camins transitables per al decreixement: del què al com”](#); [“Agroturisme de proximitat a Catalunya”](#); [“Els gorgs, espais paradigmàtics per repensar els límits turístics”](#); [“Un turisme per a les majories socials a la Catalunya Republicana: la Ciutat del Repòs i les Vacances del GATCPAC”](#); [Turismes de proximitat: propostes per a una transició ecosocial](#); [“Sadernes: del caos a la regulació”](#).



Collserola. Imatge de Carla Izcarra.

# ÍNDEX

|         |                                                                           |
|---------|---------------------------------------------------------------------------|
| pàg. 6  | <b>1.</b> Introducció                                                     |
| pàg. 15 | <b>2.</b> Metodologia                                                     |
| pàg. 17 | <b>3.</b> Resultats: propostes de política per a un turisme de proximitat |
| pàg. 18 | 3.1. Àmbit de decreixement                                                |
| pàg. 21 | 3.2. Àmbit mobilitat                                                      |
| pàg. 25 | 3.3. Àmbit accés a la natura                                              |
| pàg. 27 | 3.4. Àmbit construcció d'una oferta de proximitat                         |
| pàg. 29 | 3.5. Àmbit Economia Social i Solidària                                    |
| pàg. 30 | 3.6. Àmbit treball decent                                                 |
| pàg. 32 | 3.7. Àmbit transversal de gènere                                          |
| pàg. 33 | <b>4.</b> Conclusions                                                     |
| pàg. 36 | Referències                                                               |



# 1.

## INTRODUCCIÓ

El treball d'Alba Sud en referència als turismes de proximitat comença en el context de la pandèmia de la COVID-19. El 2020, arreu del món es van dur a terme mesures de control per contenir l'expansió del virus, orientades principalment a reduir la mobilitat i el contacte humà, fet que va afectar de ple l'activitat turística. Amb tot plegat, no ha sigut fins el 2023, tres anys després de la decretació de l'estat d'alarma que no hem pogut parlar d'una recuperació del turisme internacional. Malgrat això, al llarg d'aquests tres anys, diferents expressions de turisme domèstic articulades entorn la proximitat han guanyat protagonisme, quan tradicionalment no havien gaudit de visibilitat pública, ni d'atenció acadèmica o de suficient reconeixement en les polítiques públiques, encara que com a pràctica social estaven àmpliament esteses, sobre tot entre les classes populars (Izcarra i Cañada, 2021a).

En aquests tres anys hem consolidat el **Laboratori de Turismes de proximitat** on hem publicat diversos articles a la nostra Web, un informe (Izcarra i Cañada, 2021a) i un llibre (Cañada i Izcarra, 2021). També hem organitzat quatre cursos de formació específics sobre aquesta temàtica i hem participat en diversos grups de discussió promovent el debat públic. Així mateix, hem establert [un acord de col·laboració](#) entre Alba Sud i l'Institut Universitari d'Investigació d'Intel·ligència i Innovació Turística de la Universitat de Màlaga per a investigar els turismes de proximitat i hem acompanyat a la Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (FAVB) en el plantejament del document "[Un nou model de turisme per a Barcelona](#)". Finalment, arran de la investigació duta a terme al voltant dels turismes de proximitat, hem continuat l'exploració d'iniciatives de turisme social a Amèrica Llatina, a països com l'Argentina on la [política de turisme social s'ha enfortit](#), al Brasil a partir de l'experiència del [SESC Bertioga](#); als parcs urbans de les àrees metropolitanes d'Amèrica Central, principalment d'[El Salvador](#) i Costa Rica; o a la frontera entre Guatemala, Honduras i El Salvador, la regió del Trifinio, analitzant polítiques públiques per a enfortir el turisme de proximitat interfronterer. També ens hem iniciat en els camps del [turisme i la memòria democràtica](#) aprofundint en les potencialitats i dificultats de d'aquesta relació i hem estès la discussió a altres contextos insulars i llatinoamericans (Cañada, Izcarra i Valls, 2023).

A través d'aquest informe volem donar una passa més i aportar una sèrie de recursos per obrir el debat públic sobre les demandes de polítiques públiques de proximitat en contextos turístics com el de Barcelona que posin a la població local com a subjecte prioritari d'aquestes actuacions responnent a les seves necessitats i drets.

## 1. INTRODUCCIÓ

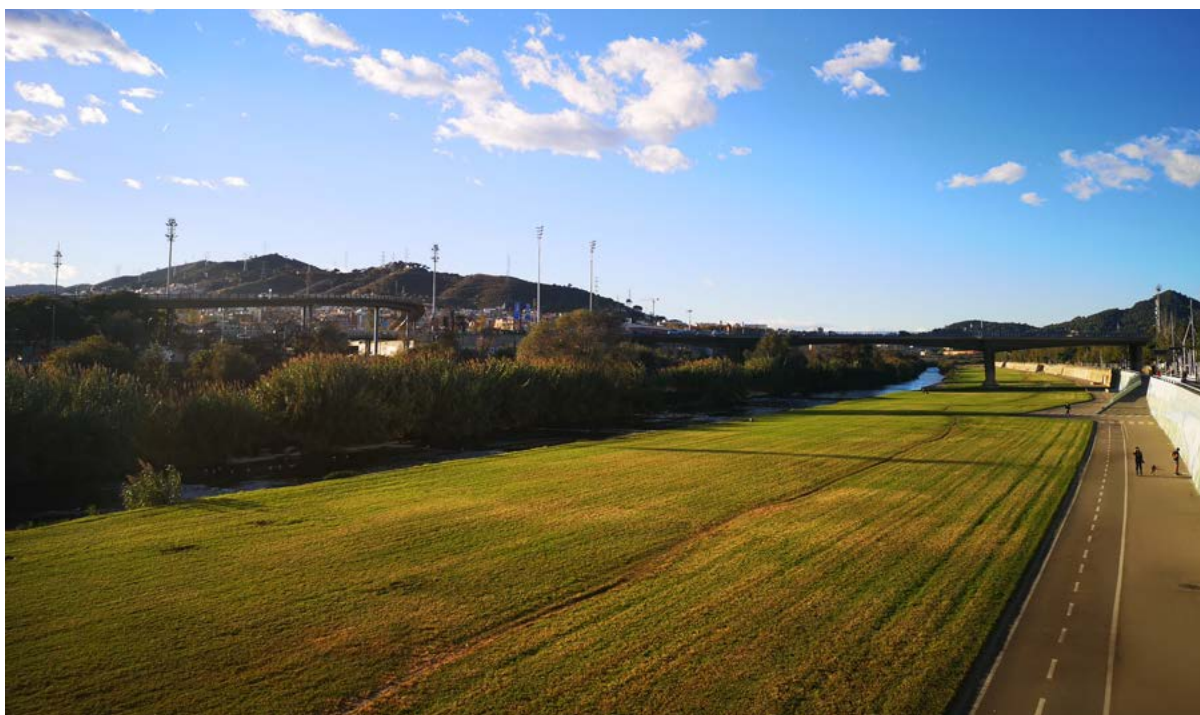
### PRINCIPIS GENERALS PER A ABORDAR EL DEBAT

Ens acostem a aquest debat sobre com promoure polítiques públiques en turisme pensades des de la proximitat a partir de cinc **principis generals** que com a entitat identifiquem com a eixos centrals des dels quals poder avançar amb propostes que permetin afrontar una transformació del turisme que disminueixin la percepció de malestar reiterat i generin noves prioritats:

1. **Identificar els símptomes del malestar.** El turisme responsable, inclou o regeneratiu, als quals es fa referència des de la societat civil i que sovint apareix en les diverses formulacions de política pública, en última instància expressen una voluntat de canvi en el funcionament del turisme i poden ser interpretats com a símptomes de malestar social provocat per la turistificació. Més enllà de la seva capacitat real de transformació, així com dels intents de crear nous nínxols d'activitat econòmica i desenvolupament professional, mostren els límits de les formes hegemòniques que pren el turisme en un determinat context i assenyalen possibles camins de canvi. Però també s'haurien d'entendre com a símptomes de malestar les demandes de l'Economia Social i Solidària (ESS), de treball decent o de decreixement turístic, que qüestionen l'hegemonia del capital en els processos de turistificació. Interpretar aquestes expressions de disconformitat i demandes de canvi en termes de turismefòbia o d'antiturisme no ajuda a entendre res. De fet, amb aquest intent de deslegitimació s'agreuja el conflicte turístic existent.
2. **El turisme és una pràctica social transformable.** El turisme és emprat majoritàriament com a un mecanisme privilegiat per a generar beneficis econòmics i garantir la reproducció del capital. Sota aquesta lògica, produeix violència per tal d'imposar els objectius del capital, ja sigui en forma de desplaçament residencial, condicions de treball precàries o agreujament de la salut per les dificultats del veïnat per descansar, entre moltes altres expressions. Però, al mateix temps, el turisme, com a pràctica social, pot respondre a altres lògiques i objectius, incloent-hi necessitats humanes i, fins i tot, pot perdre formes postcapitalistes. El turisme pot ser moltes coses diferents.
3. **No hi ha alternatives universals, depenen del context.** Les alternatives al turisme hegemònic, que tracten de reequilibrar el malestar generat, sigui sota el paradigma de la responsabilitat, la inclusió, la regeneració o l'ESS, no es poden plantejar com a simple suma, afegint formes de fer suposadament diferents. Les propostes de transformació depenen de la conformació concreta de cada context. Barcelona és un territori marcat per la turistificació i el malestar que això desencadena. Per tant, el que podria funcionar en un lloc, pot ser contraproduent en un altre. La resolució dels problemes del turisme no és només gestió, com s'afirma darrerament com a solució a tots els mals, és gestió, però sobretot política basada en la comprensió del context i la interpel·lació ètica per a la seva transformació.

## 1. INTRODUCCIÓ

4. **Les desigualtats de classe, gènere i raça han d'estar en el centre.** Les anàlisis sobre quines polítiques turístiques són necessàries han de tenir en compte que aquestes no poden ser pensades en abstracte ni sense tenir en compte les profundes desigualtats existents, principalment per raons de classe, gènere i raça. Si no ho fem així, correm el risc d'invisibilitzar estructures generadores de desigualtat i, per tant, de contribuir a la seva reproducció.
5. **La proximitat, una dimensió clau per a la transformació.** Intentar superar l'actual malestar en una ciutat turistificada com Barcelona suposa decreïxer i transformar: no més infraestructures, no més macroesdeveniments, no més promoció internacional. Prou. Sortir d'aquesta dependència no és senzill perquè implica qüestionar relacions de poder fortament establertes i assentades històricament a la ciutat. Al mateix temps, necessitem transformar el sector per tal que pugui donar resposta a necessitats socials de la majoria i també mantenir activitat econòmica i ocupació. La crisi climàtica i energètica obliga a redimensionar els espais des dels quals planejar l'oci, la recreació i el turisme de grans majories. També la creixent desigualtat, que, per exemple, dificulta que una tercera part de la població catalana pugui fer una setmana de vacances fora de la seva residència habitual un cop l'any. Les solucions basades en l'elitització poden ser una temptació, però difícilment totes les ciutats i territoris poden sortir guanyant, que és la cursa en la qual semblen trobar-se ciutats com Barcelona, Màlaga, Mallorca, Venècia o Amsterdam, per citar-ne unes poques. Per definició: no hi ha rics per a tothom. I per tant, és impossible que aquesta estratègia pugui funcionar arreu. Però entrar en aquest procés ens obliga a gastar recursos ingents per sostenir la competència



Parc fluvial del Besòs. Imatge de Carla Izcara.



## 1. INTRODUCCIÓ

i, en conseqüència, perdre temps i recursos per poder posar en marxa un altre tipus de transformació. La proximitat, en definitiva, esdevé la dimensió des de la qual planificar necessitats de majories socials i activitat econòmica. I, a la vegada, es converteix en un escenari de disputes i nous conflictes per la forma en què s'arribarà a concretar.

El turisme responsable, inclusiu o regeneratiu poden ajudar a imaginar camins possibles identificant problemes i cercant solucions concretes. L'ESS, les demandes de treball decent i de decreixement són peces clau que també poden contribuir a donar passes cap a una transformació. Però **necessitem política turística en majúscula**, no com a forma de subvencionar amb recursos públics i comuns les demandes del capital, sinó al servei de la majoria. En conseqüència, la població local hauria de ser concebuda com subjecte prioritari de la política turística. No és suficient tenir-la en compte per garantir cert retorn social, sovint incert i discrecional, sinó que la intervenció pública hauria d'estar al servei de les seves necessitats. Per això, cal començar a qüestionar quina política turística tenen les nostres autoritats públiques per a la població que vivim a Barcelona i la seva àrea metropolitana i que, a partir d'aquí, pugui redissenar-se tenint en compte altres prioritats.

La població local hauria de ser concebuda com subjecte prioritari de la política turística.

## CONTEXT DE POLICRISI

Actualment, malgrat que la propagació del virus de la COVID-19 ja s'ha controlat, ens trobem en un context de **policrisi** (Tooze, 2022). La **crisi climàtica** i, en general, la situació d'extralimitació ecològica que vivim, qüestiona seriosament el model de turisme imperant. I per altra banda, la **crisi energètica**, derivada de la impossibilitat de seguir extraient combustibles fòssils amb els mateixos costos, posen en risc la continuïtat d'una activitat turística basada en la hipermobilitat i les llargues distàncies. Per altra banda, l'**escassetat de minerals estranys**, sobre els quals es basa tecnològicament el procés de digitalització del sector, posa en risc també les bases de la seva estratègia de modernització i, al mateix temps, alimenta les tensions geopolítiques actuals (Valero, Valero i Almazán, 2021).

Tot plegat es dona en mig d'un **creixement mundial de les desigualtats socials**, tant entre països com dins d'aquests, i també en relació al mateix consum turístic. Per posar dades a aquesta afirmació, la [Confederació Europea de Sindicats](#) va determinar que més de 38 milions de persones a Europa no podien permetre's una setmana de vacances a partir de dades del 2019 i 2020. Pel que fa a Espanya, segons l'[Enquesta de Condicions de Vida del Institut Nacional d'Estadística](#), l'any 2022 el 35,5% de la població no va poder anar-se'n ni una setmana de vacances, xifra més o menys estable des del 2017. A Catalunya, [la meitat dels ciutadans tenen problemes per arribar a final de mes i una tercera part tampoc pot fer ni una setmana de vacances l'any](#). Així, el 24,7% de la població catalana viu en condicions de pobresa i el 27,8% de la d'Espanya amb xifres semblants a la mitjana dels països europeus, que també està al voltant del 27%.

## 1. INTRODUCCIÓ

La combinació de crisis entrelaçades ens situen davant d'un període extremadament incert. La crisi ecològica és molt més que l'escalfament global, que ja de per si planteja un escenari de risc en moltes zones del planeta (González i Almazán, 2023). També ens enfrontem a un declivi de la biodiversitat de conseqüències fatals, perquè, unit a l'escalfament pot dur, per exemple, a episodis de zoogènesi, la causa més probable de la COVID-19 (Malm, 2020) o afectar el sistema alimentari i incrementar la fam en amplis territoris del planeta.

Les crisis, ecològica i energètica, no són un perill futur, ja la tenim aquí i les conseqüències socials en forma de creixement de les desigualtats en són una evidència. La crisi energètica provocada per l'esgotament de les energies fòssils, i la imperiosa necessitat que imposa l'escalfament global de deixar d'utilitzar-les de forma immediata, ens situen davant de realitats que afectaran totes les esferes de la vida quotidiana (Turiel, 2022). El petroli, unit al desenvolupament tècnic, ens han generat una falsa sensació d'independència i de capacitat il·limitada de control tècnic sobre la natura.

Davant aquesta situació de risc, cal acceptar que com a humanitat som **ecodependents** i això ens limita i obliga a repensar radicalment els nostres estils de vida (Herrero, 2023). Desenvolupar un turisme i, en general, un lleure en la proximitat no és una opció o una simple nova moda. És un camí que hem d'emprendre amb urgència per acotar la nostra petjada ecològica als límits i les possibilitats de les bioregions on habitem (Morán et al., 2023).



Manifestació Salvem el Futura a Barcelona. Imatge de Carla Izcara.

## 1. INTRODUCCIÓ

Si situem la discussió a Barcelona, hi ha hagut una evolució negativa de la meitat dels indicadors ambientals segons l'informe de [l'Observatori de Turisme de Barcelona](#). L'avió és el mitjà de transport més utilitzat per arribar a la Destinació Barcelona (66,5%), i a Barcelona ciutat el 84% de turistes hi arriben per l'aire. Cal que tinguem en compte que [segons dades de la UAB-ICTA el 95,9% de les emissions de CO2 es produeixen en el transport d'arribada i sortida](#) (Rico et al, 2019). Es calcula que s'ha tornat a superar els [3.000km de mitjana per arribar a Barcelona ciutat](#). També [ha disminuït l'ús de transports col·lectius](#) per arribar al destí.

Malgrat això, l'ús del transport públic ha crescut com mitjà de transport intern a la ciutat, això s'atribueix a l'estabilització de la crisi sanitària produïda per la COVID-19, així com a les campanyes per fomentar-ne l'ús. Finalment, destacar que un estudi ha examinat per a la Comissió Europea l'impacte del canvi climàtic en la demanda turística. Els canvis més destacables seran [una reducció de l'arribada de turistes a països del Sud d'Europa](#) per l'augment de temperatures, pel que fa a [Espanya caurien fins a un 3,4%](#). Així com la [primavera i la tardor serien les temporades amb més demanda](#). Amb referència al [turisme de neu](#), cada vegada s'està diversificant l'oferta i promovent més activitats de senderisme o bicicletes vinculat també a l'augment de temperatures i, en conseqüència, a una previsió futura de falta de neu per esquiar.

### QUÈ ENTENEM PER PROXIMITAT?

Utilitzem el concepte “turismes de proximitat” entenent la proximitat des d'una **perspectiva geogràfica**. Aquesta categoria pot tenir diversos significats i en relació amb el turisme es podria fer servir per a identificar les activitats que es duen a terme quan es comparteix un mateix origen cultural. Per exemple, la població migrant quan torna al seu país d'origen, o allò que es fa quan s'arriba a un determinat indret i des d'ell es duen a terme desplaçaments curts (Díaz-Soria, 2017). Tampoc podrien ser necessàriament considerats com a termes equivalents el turisme nacional o domèstic, perquè, en funció de les seves dimensions, els moviments dins del mateix país no necessàriament impliquen proximitat geogràfica. Entenent que poden existir diverses dinàmiques, per esdevenir una estratègia turística coherent en el marc d'una transició

Parlem de turisme de proximitat com a dinàmica definida per una perspectiva geogràfica entre una determinada oferta turística i el lloc de residència dels seus visitants.

ecològica cada vegada més urgent, prendríem com a turisme de proximitat només aquella que és definitiva per una perspectiva geogràfica entre una determinada oferta turística i el lloc de residència dels seus visitants (Díaz-Soria, 2021). Per tant, estariem parlant de distàncies de fins a dues o tres hores en transport terrestre, que permetrien anar i tornar al lloc d'origen en un mateix dia si es considerés necessari, encara que trenqui amb els marcs conceptuals del que tradicionalment s'ha entès com a turisme (Cañada i Izcar, 2021). Això suposa que fem una lectura restrictiva dels turismes

de proximitat amb la finalitat de fer més operativa la intervenció en un debat que és fonamentalment polític, centrat en la necessitat d'**abordar la transició socioecològica** d'unes economies basades en el consum d'energies fòssils. Aquesta concepció geogràfica del turisme de proximitat posa en qüestió les visions tradicionals que

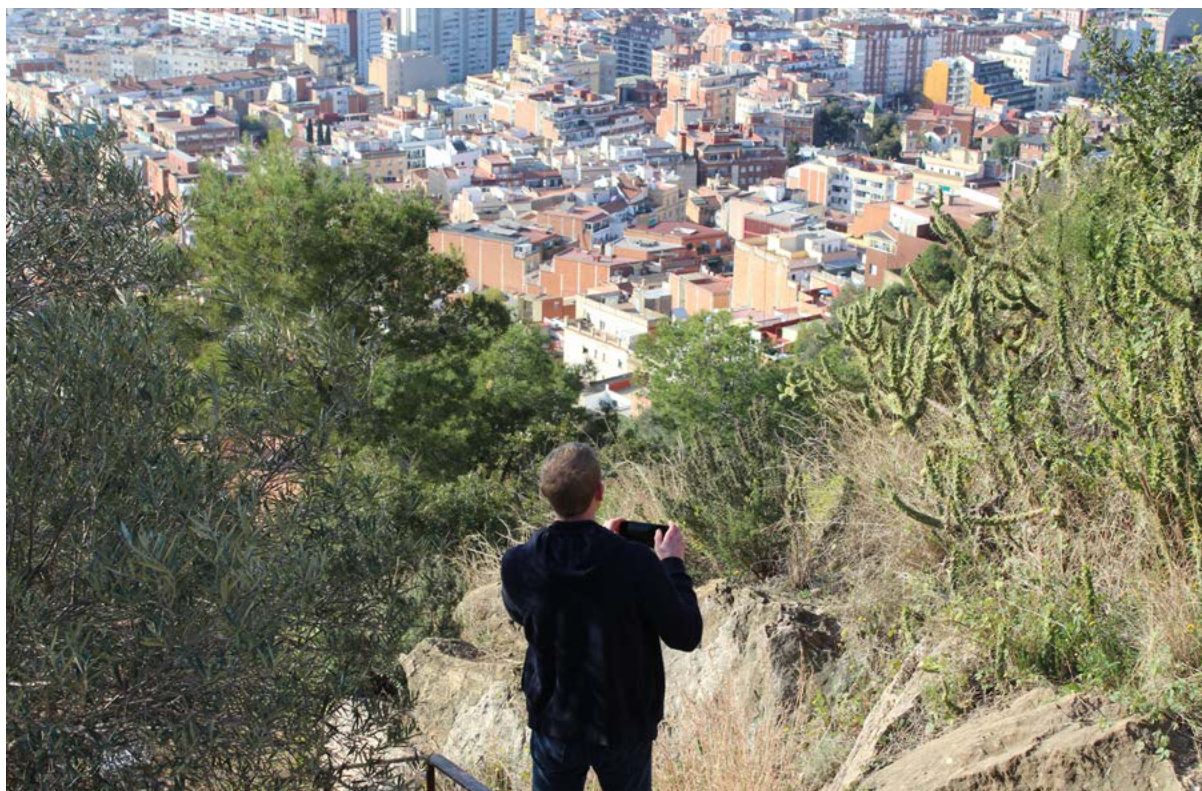


## 1. INTRODUCCIÓ

diferencien turistes i residents, i permet que s'obrin noves possibilitats per a explorar comportaments de la població local que actua com a turista en el seu propi territori, en una transgressió dels esquemes establerts (Díaz-Soria, 2017).

Des d'aquesta perspectiva, **el turisme de proximitat posaria l'accent en destinacions locals, distàncies curtes i l'ús de mitjans de transport amb menys emissions de carboni** (Rantala et al., 2021). Això implica que calen nous relats que transformin les pràctiques turístiques i les puguin fer encaixar dins dels límits ecològics i energètics en el marc d'un nou model de producció-consum. Cal tornar a posar al centre el descans, la salut i un oci creatiu per damunt del model actual basat en el viatge llampec i compulsiu a destins llunyans i exòtics.

Malgrat la politització del debat al voltant dels turismes de proximitat a partir de la pandèmia de la COVID-19, l'ús d'una dimensió geogràfica en la planificació turística convencional no és cap novetat (González-Damián, 2023). Quan es va definir l'àrea d'influència d'una destinació turística, es va determinar que era aquella zona a la qual es podria accedir en mitjans de transport i en un període de màxim entre dos a tres hores per tornar al lloc de pernoctació (Boullón, 2006; Cárdenas Tabares, 2006). Així doncs, la distància, en el seu origen, es va calcular des d'una lògica de mercat, pensant en l'hotel i quan s'havia de recórrer fins als llocs de consum. Des de la perspectiva de les transicions ecosocials també s'ha donat centralitat a aquesta dimensió. Així es considera



Parc dels Tres Turons. Imatge de Carla Izcara.

## 1. INTRODUCCIÓ

“l'escala biorregional” (Morán et al., 2023) com a una proposta de reterritorialització de l'economia, la cultura, la política, i també de les pràctiques turístiques.

S'ha vist com els territoris d'interior es poden beneficiar del turisme de proximitat i que aquest representi una oportunitat per a desenvolupar marcs sostenibles i responsables.

Les formes que pot perdre el turisme en la proximitat son múltiples. Hi ha **infininitat de tipologies de turisme vinculades a una proximitat geogràfica**. Per exemple, les “staycation”, definides com aquelles vacances que passes a casa, són una de les formes que pot prendre (Izcarra i Cañada, 2021b). També ho és l'activitat que duen a terme els “domingueros”, concepte estigmatitzat que veu d'aquelles classes populars que aprofitaven el seu dia lliure, el diumenge, per anar a la platja o a la muntanya amb la família (Yanes, 2021). Així mateix, han aparegut diverses iniciatives que vinculen els moviments de memòria amb l'oci com una forma d'arribar a un públic més ampli i jove (Cañada, Izcarra i Valls, 2023) o experiències dins de l'ESS a través de, per exemple, projectes de restauració cooperativa o fires d'ESS (Izcarra, Cañada i Valls, 2023). També el turisme domèstic de diàspora, que el practiquen aquelles persones quant durant el període de vacances retornen a la seva població d'origen, tradicionalment rural, per visitar amitats i família (Gascón, 2021). Així, s'ha vist com els territoris d'interior es poden beneficiar del turisme de proximitat i que aquest representi una oportunitat per a desenvolupar marcs sostenibles i responsables (Díaz-Soria, Blanco-Romero i Canoves, 2023).

Però el desenvolupament de certes formes de turisme proximitat també pot comportar conseqüències negatives. És el cas, per exemple, de les **segones residències**. Aquestes superen els límits d'una pràctica recreativa i entre en joc diferents motivacions, algunes relacionades amb els processos especulatiu que envolten la compra i venda d'habitatge. Aproximadament un milió de catalans i catalanes, el 13% de la població, tenen una segona residència. Si s'extrapolen les dades de cases buides i d'ús esporàdic el volum de segones residències podria voltar en un 25% de total d'habitatges (INE, 2021). Així les dades mostren la magnitud espectacular d'aquest fenomen a la costa catalana (González, 2020).

Si bé la moda de les segones residències arrenca de finals del segle XIX quan les classes altes es construïen grans cases en zones rurals, allunyades de la massificació insalubre de les ciutats industrials, com a pràctica turística generalitzada s'estén als anys 60, amb el creixement espectacular de les urbanitzacions disperses de xalets amb jardí a l'interior i els apartaments en localitats de costa. El seu creixement, revaloritzat a partir de la pandèmia de la COVID-19, ha topat amb els límits ecològics del territori provocant tot un seguit d'externalitats: encariment de l'habitatge, pèrdua de terres agrícoles i impactes en zones de muntanya i forestals, consum d'aigua, generació de residus, afectacions a la biodiversitat, erosió, etc. (Boada i Pujantell, 2007). I, paral·lelament han generat “pobles fantasmes” que s'han de dotar de serveis, però amb ocupacions anuals molt baixes, d'entre 15 i 20 dies l'any en el cas extrem de la Cerdanya (Oller, 2023).



## 1. INTRODUCCIÓ

Malgrat la diversitat d'iniciatives, veiem un tret comú entre elles. Totes van dirigides a un públic de local. Són activitats d'oci, culturals o esportives, entre d'altres, però dissenyades pensant en la població local i la seva potencialitat com consumidora turística, però també tenint en compte tant la necessitat de recreació i gaudi com de descans i salut d'aquesta. Això comporta nous reptes, perquè compartir uns mateixos referents culturals i quotidianitat fa també molt més exigents les propostes d'oferta turística i, per tant, això obliga també a una major qualificació professional.

### OBJECTIUS

Després de la pandèmia de la COVID-19, a Barcelona s'ha reactivat amb força l'activitat turística i s'ha tornat a impulsar mesures que afavoreixen l'atracció de turisme internacional, al mateix temps que van limitant-se les tímides regulacions que intentaven posar fre a aquest creixement. En aquest context, constatem també les dificultats d'avançar en polítiques públiques que promoguin un turisme de proximitat.

És per això, que amb aquest projecte ens proposem, en primer lloc, identificar àmbits/ eixos de discussió que permetin avançar cap a la formulació d'una política pública en turisme de proximitat per Barcelona i el seu entorn metropolità. I, en segon lloc, pretenem posar a disposició pública un recurs que ens ajudi a obrir un procés de treball col·lectiu interinstitucional, participació acadèmica i societat civil per promoure una política pública de turisme de proximitat.

Imatge de Mar Balcells.



## 2. METODOLOGIA

En primer lloc, aquest informe és el resultat de **tres anys de treball continuat** sobre aquesta temàtica. La naturalesa de l'equip tècnic i col·laborador d'Alba Sud, ubicat a deu països diferents (Espanya, França, República Dominicana, Mèxic, Nicaragua, El Salvador, Brasil, Uruguai, Argentina) ha facilitat poder **dur la discussió a altres contextos**, conèixer diferents propostes i discutir el concepte de proximitat i el què envolta la proposta tenint en compte aquestes diferents perspectives i realitats.

En segon lloc, vam acompanyar a la **Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona (FAVB)** en la redacció del document "Un nou model de turisme per a Barcelona". Aquest acompanyament, realitzat durant el mes de gener del 2023, va consistir en una explicació sobre què és el turisme de proximitat, un taller participatiu i per últim la devolució dels resultats per a que la FAVB pogués elaborar la seva proposta.

A l'octubre de 2023, vam organitzar un grup focal on va assistir persones vinculades a l'activitat turística, ja sigui des de l'acadèmia, els moviments veïnals i socials o l'administració pública. En aquesta trobada es va discutir sobre com podríem idear una



FAVB. Imatge de Carla Izcara.



## 2. METODOLOGIA

política pública de turisme per a la població de Barcelona pensada en la proximitat. Hi van participar **Cristina Baget** (Agència Catalana de Turisme), **Begoña Blanco** (Guia turística i primera presidenta de l'Associació de Guies de Catalunya), **Inmaculada Díaz-Soria** (UAB), **Xavier Font** (Diputació de Barcelona), **Pilar Leal** (CETT-UB), **Jesús Martín** (Aethnic), **Pere Mariné** (FAVB) i **Elena Ridolfi** (CETT-UB).

Per últim, al llarg d'aquesta investigació hem anat entrevistat a diferents actors claus que tinguessin relació amb el turisme i, en concret, al turisme de proximitat. Aquestes persones són: **Joan Coll** (Cultruta), **Luna Coppola** (Duae Collective i Base Ô), **Laura Garcia** (Consorti de Turisme del Baix Llobregat), **Eva Goenaga** (Xarxa d'Economia Solidària de Catalunya), **Francesc Magrinyà** (ex-conseller del districte de l'Esquerra de l'Eixample, i Aina d'Espai Ambiental), **Jordi Rabassa**, (regidor de Ciutat Vella i de Memòria Democràtica de l'Ajuntament), **Xavier Riu** (vocal d'urbanisme de l'Associació de Veïns i Veïnes de l'Esquerra Eixample), **Aina Sancho** (Espai Ambiental), **Mar Trallero**, (Consellera del Districte de l'Esquerra de l'Eixample i activista de la memòria democràtica en diverses entitats), **Carles Vallejo** (Associació Catalana de Persones Expresses Polítiques del Franquisme). També es va entrevistar a les persones responsables de les iniciatives d'agroturisme **Menja'm Agrocuina Serrat**, **Mas la Coromina** i **Can Pastoret**.

Les aportacions d'aquests diferents veus i experiències han permès que l'equip pogués elaborar un primer document que ajudés a posar les bases per a una discussió sobre com abordar la necessitat d'una política turística basada en la proximitat. A partir de la seva publicació, el procés de discussió continua i ens permetrà donar-hi continuïtat.



Grup focal octubre. Imatge d'Iris Schinder.

# 3.

## RESULTATS: PROPOSTES DE POLÍTICA PER A UN TURISME DE PROXIMITAT

Malgrat la urgència d'emprendre una transició socioecològica en espais fortament turistificats, com és el cas de la ciutat de Barcelona, la reactivació turística postpandèmia ha aprofundit en el model previ (Cañada i Izcarra, 2022). De fet, la reacció empresarial vinculada al turisme pressiona per intentar desmuntar les tímides polítiques de regulació i limitació que es van iniciar després de 2015, impulsades davant la ruptura del consens sobre el turisme a la ciutat. En aquest context, quan s'ha pensat en la població local és fonamentalment en termes de retorn social (Ajuntament de Barcelona, 2017). Però la concreció de què es considera com a retorn social no sempre és clara i no necessàriament implica actuacions que reverteixin les dinàmiques de turistificació. Sovint, no és precís què es fa sota aquest concepte: es duen a terme actuacions que poden tractar de corregir els desperfectes i externalitats provocades per aquesta turistificació o, fins i tot, seguir-la promovent. El retorn social és necessari, sobretot si es fa bé i no es converteix en un calaix de sastre per continuar subvencionant les mateixes dinàmiques, però és limitat per a respondre a necessitats i drets de la majoria de la població local. Ara bé, difícilment es concep com una forma de finançar la posada en marxa de la transició socioecològica, quan això és el que caldria.

Així doncs, les polítiques turístiques per a la població local, més que posar l'atenció en la idea d'un cert retorn social d'aquest model, haurien de basar-se en el seu reconeixement com a subjecte prioritari del seu desplegament. Inevitablement, aquestes polítiques s'han de construir des de la proximitat geogràfica.

Trencar amb les inèrcies de dècades de polítiques turístiques al servei de les grans empreses i d'un model de turistificació global no és senzill, sobretot perquè posen en qüestió relacions i estructures de poder establertes històricament i que han beneficiat determinats sectors empresarials i els seus lobbies. Però més enllà d'aquestes relacions de poder, són múltiples els obstacles que també ho dificulten. Així, constatem la insuficiència d'estudis acadèmics sistemàtics que posin l'accent en les necessitats de la població local i de com abordar-les des d'un turisme de proximitat, més enllà de la feina que han pogut fer excepcionalment grups universitaris de recerca com [TUDISTAR](#) de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i de persones dins de l'àmbit acadèmic a diferents indrets d'Espanya que de manera individual hagin pogut abordar puntualment la qüestió.

En termes de polítiques públiques, trobem múltiples iniciatives disperses, que no sempre es reconeixen com actuacions en l'àmbit del turisme, que poden estar pensades en



### 3. RESULTATS

No hi ha xarxa de transport públic pensada per un turisme de proximitat, ni existeixen ajuts econòmics específics que facilitin el treball de les empreses que s'hi dediquen.

termes de proximitat, com les colònies de vacances per a infants, camps de treball per a joves, programes per a la gent gran com l'IMSERSO o les diferents iniciatives que duu a terme l'àrea de turisme de la Diputació de Barcelona per promoure l'oferta turística dins la província entre la mateixa població que l'habita. Però **no existeix una política pública de turisme de proximitat coherent, transversal i integral que pugui integrar diferents programes i, sobretot, que permeti planificar el seu desplegament**. També hi ha hagut descoordinació institucional (ajuntaments, consells comarcals, diputacions provincials, Generalitat...). A més, això pot provocar debilitats en les estructures que haurien de facilitar aquesta oferta turística. Per exemple, no hi ha xarxa de transport públic pensada per un turisme de proximitat (i això el fa dependre exclusivament del vehicle privat), o no existeixen ajuts econòmics específics que facilitin el treball de les empreses que s'hi dediquen. Així mateix, la difusió i promoció d'una oferta pensada per a mercats locals també és insuficient. Malgrat les seves limitacions i contradiccions, és rellevant que en el [Compromís Nacional per un Turisme Responsable](#) es reconegui la importància que hauria de tenir el turisme de proximitat per a satisfer les necessitats de la població catalana.

En aquest context, entenem que cal posar les bases per construir una política pública que enforteixi el turisme de proximitat tant a Barcelona i la seva àrea metropolitana com a la resta de Catalunya. Per avançar en aquesta direcció identifiquem una sèrie d'àmbits que haurien d'estar presents en el procés d'elaboració de qualsevol proposta de formulació de política pública per promoure un turisme de proximitat: decreixement turístic, mobilitat, accés a la natura, construcció d'una oferta de proximitat, treball decent, Economia Social i Solidària, turisme social i àmbit transversal de gènere.

#### 3.1. ÀMBIT DE DECREIXEMENT

Les propostes turístiques no poden estar deslligades del seu context. En aquest cas, Barcelona és una ciutat marcada per un fort procés de turistificació des de fa aproximadament vint anys. Així doncs, la proposta que es fa en aquest informe no pot anar separada de la necessitat d'un **decreixement significatiu de l'activitat turística**, basada fonamentalment en la mobilitat a llargues distància i en formes de transport contaminants com avions i creuers.

A la vegada, ens trobem en mig d'una crisi social, ecològica i de combustibles fòssils que dificulten cada cop més els viatges internacionals, sobretot per a un gruix de la població. I també s'ha de tenir en compte el gran pes del turisme en l'economia, que dificulta i hipoteca les possibilitats de canvi. Per tant, en el marc d'una **transició ecosocial justa**, hem de començar a repensar i reorganitzar l'activitat turística, assumint que el turisme de proximitat mai podrà substituir el turisme de llargues distàncies, ni pretén fer-ho. Aquesta estratègia, però, no hauria de basar-se en promoure un "turisme de qualitat" que prioritza aquell turisme que potencialment té més capacitat

### 3. RESULTATS

de despesa. Dit amb altres paraules: un “turisme d'alt poder adquisitiu”. Així, darrera de les propostes elitistes s'amagaria un falç decreixement.

En aquest sentit, compartim la proposta de que el decreixement just ha de significar una “disminució en el flux d'energia i materials per capital, de manera planificada i democràtica, per contribuir a la redistribució equitativa del us i accés al recursos” (Blanco-Romero, Blázquez-Salom i Fletcher, 2023: 2). Per tant, a partir del treball amb la FAVB el gener del 2023, col·lectivament identifiquem dues estratègies a dur a terme per promoure aquest decreixement just, seguint també les propostes d'Eric Olin Wright (2020), i que s'exposen a continuació.

En primer lloc, s'han d'organitzar accions de **resistència social davant de la turistificació i la desposseïció turística**. En aquests moments, ha d'haver una mobilització col·lectiva contra l'ampliació d'infraestructures aeroportuàries i davant de les dinàmiques de turistificació a la ciutat. Per exemple, com s'està fent amb les campanyes de [ZERO Port](#) i [Stop Creuers](#) davant de les amenaces d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona – El Prat i el projecte d'una setena terminal al port de la ciutat comtal. Així com les demandes de la plataforma [No a la Copa Amèrica](#) davant de l'organització d'aquest [macroesdeveniment programat pel 2024](#), però que ja ha començat a impactar negativament (Izcarra i Cañada, 2023). Paral·lelament a això, calen accions de defensa d'equipaments locals i espais d'ús comunitari.



Manifestació Stop Creuers, a Barcelona. Imatge de Carla Izcarra.

### 3. RESULTATS

Com segona estratègia, ha d'haver una **política pública de control i regulació del capital turístic**. Dins d'aquest grup, com mesures **contra la turistificació de la ciutat** s'han de revisar i ampliar els plans d'usos per evitar dinàmiques de turistificació i ampliar les regulacions, no només a escala municipal, sinó també metropolitana. Alhora cal aturar l'estratègia de desconcentració de l'activitat turística, perquè no implica un decreixement en els barris i districtes més afectats pel turisme, sinó que s'expandeix el capital turístic a altres indrets generant les mateixes dinàmiques d'exclusió i expulsió de la població local. S'ha d'acabar també amb la promoció turística internacional de la ciutat acompanyada de la no ampliació d'infraestructures aeroportuàries. Campanyes de [promoció al Regne Unit i els Estats Units per atraure turistes pel Nadal de 2023 a la ciutat de Barcelona](#) mostren amb claredat la seva incompatibilitat amb propostes polítiques que tinguin mínimament en compte la crisi climàtica existent.

Per últim, s'han de limitar les terrasses de bars i restaurants per recuperar els carrers i disminuir el soroll per garantir el descans, així com s'han de limitar les places d'allotjament turístic, incloses les residències d'estudiants que, en alguns casos, s'usen com hotels fora del curs acadèmic o en vacances (Setmana Santa, Nadal, etc.).

Dins d'aquesta estratègia, també s'haurien de potenciar **propostes de redistribució de costos i beneficis**, els ingressos obtinguts a través de la taxa turística s'haurien d'invertir en mesures de suport a la diversificació econòmica i una transició socioecològica de la ciutat. Aquesta, no pot estar basada únicament en la digitalització, atès que els costos materials son incompatibles amb la seva escassetat, sumat als impactes socioambientals que genera la seva extracció, com és el cas del liti o el coltan. També es podrien reorientar les plusvàlues urbanes cap a la creació d'infraestructures de caràcter públic per usos lúdics i recreatius, a la vegada que s'incrementa la pressió fiscal per aquelles grans empreses turístiques i atractius. Amb relació al comerç, s'ha de

revertir la **reforma d'horaris comercials en temporada alta** (del 15 de maig al 15 de setembre) mesura feta només cara el turisme, en particular el turisme de creuers, que precaritza la vida de les treballadores (Cañada, 2023). A més, cal regular el lloguer de locals comercials, sobretot en aquells barris més turistificats, per evitar la pèrdua del petit comerç.

S'hauria de crear un observatori de turisme a la ciutat de caràcter públic-comunitari per ampliar la participació ciutadana en aquells temes que tenen a veure amb les dinàmiques de turistificació.

Un dels camps que més preocupen envers la turistificació és l'impacte en l'**habitatge**. Per tal de decreixer i enfortir aquest camp, cal consolidar d'una banda, polítiques d'habitatge que evitin el desplaçament de la població vinculades a processos de gentrificació i d'una altra, una llei de turisme que prohibeixi usos turístics a habitatges qualificats com a tal.

Per tancar les accions vinculades a aquesta segona estratègia, creiem que s'hauria de crear un observatori de turisme a la ciutat de caràcter públic-comunitari per ampliar la participació ciutadana en aquells temes que tenen a veure amb les dinàmiques de turistificació. També trobem oportú revisar els criteris i funcionament de la certificació Biosphere, sobretot per detectar accions de *greenwashing* i *socialwashing*.

### 3. RESULTATS

#### 3.2. ÀMBIT MOBILITAT

En l'àmbit de la mobilitat la principal problemàtica que caldria abordar per transformar el sentit de la política turística, seria **posar límits al transport aeri i en creuers**, en particular de caràcter internacional. Però també aquells vols domèstics curts que tinguin una alternativa en tren, com va [decretar França](#) el maig d'aquest 2023. Malgrat això, després d'una forta pressió del lobby aeri francès, finalment [només s'han vist afectades tres rutes](#) i això comporta efectes limitats a la reducció d'emissions.

En línia amb les propostes de decreixement (Fletcher et al., 2020) s'haurien d'imposar una sèrie de mesures restrictives com, per exemple, prohibir l'ús de jets privats i súper-iots, [que són altament contaminants](#); aturar ampliacions d'infraestructures com l'[aeroport](#) o el [port](#); revertir les [exempcions fiscals de les que gaudeix el sector aeri en el seu combustible](#); imposar que [els creuers es connectin a la xarxa elèctrica a port](#) i no segueixin consumint combustible per donar-se d'electricitat. Aquestes polítiques de restricció haurien d'incidir especialment en l'1% més ric de la humanitat que, segons un estudi recent d'Oxfam (2023), és el responsable de més emissions de carboni que el 66% més pobre de la població del planeta.

Però, més enllà de les limitacions, i per evitar que la capacitat de recursos sigui l'únic factor que permeti dirimir l'accés al transport aeri, també haurien de posar-se en marxa **polítiques equitatives en el repartiment de places en el transport de masses**. Així, enlloc d'assignar-se exclusivament pel preu, s'hauran de tenir en compte necessitats diferents i especials, així com establir mecanismes de planificació democràtica de qui pot accedir-hi i amb quina freqüència entre altres aspectes a considerar.



Parc agrari del Baix Llobregat. Imatge d'Ernest Cañada.



### 3. RESULTATS

Però planificar una mobilitat per a un turisme de proximitat també suposa **revisar críticament el pes predominant que té l'automòbil privat i l'estat deficitari de la xarxa de transport públic disponible**. Des de la fi de la II Guerra Mundial, i acompanyant l'època daurada del creixement econòmic i la societat de consum massiu, aquesta ha estat un època que s'ha caracteritzat pel domini absolut del **cotxe privat**. Podem afirmar que ho ha condicionat tot radicalment: els estils de vida, la fisonomia de les ciutats i de les zones rurals, les xarxes de transport i ha permès l'accés als recons més inhòspits del territori. Amb el cotxe van arribar polítiques d'infraestructures basades de forma preferent en la construcció de carreteres i autovies, i on va quedar marginat i en decadència el model de transport ferroviari que des de mitjans del segle XIX i fins a 1945 s'havia estès per tot el país. Moltes línies de tren es van tancar als anys seixanta i no precisament per manca de passatgers (Estevan i Sanz, 1996).

El cotxe també va transformar radicalment el lleure turístic. Amb la seva publicitària promesa de llibertat absoluta de moviments era molt funcional a una creixent possibilitat d'un gaudir d'un temps, que anomenem precisament lliure, en un context de creixement dels valors individualistes. Certament la promesa de llibertat individual s'ha esvaït en mig d'un caos de circulació motoritzada en carrers i les carreteres saturades. Les cues quilomètriques de les "operacions sortida i tornada" de cap de setmana o vacances en són l'exemple més paradigmàtic. El cotxe, per altra banda, està en el punt de mira de qualsevol política destinada a mitigar el canvi climàtic, al ser causant de quasi un terç de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. I també està sota l'espasa de Damocles d'una crisi energètica cada cop més profunda. La necessitat urgent de reduir el trànsit motoritzat és avui [un objectiu que pocs s'atreveixen a qüestionar](#), si més no obertament.

Les segones residències impliquen també fortes necessitats de mobilitat, majoritàriament en cotxe privat, que impulsen la construcció de més carreteres, carrers o vials.

Les segones residències impliquen també fortes necessitats de mobilitat, majoritàriament en cotxe privat, que impulsen la construcció de més carreteres, carrers o vials que, per altra banda, també tenen un ús irregular i molt lligat als caps de setmana o vacances. Per tant, aquest model, i les demandes que genera en matèria d'infraestructures, té importants conseqüències en el planejament i l'ordenació del territori, obligant a un gran esforç econòmic als poders públics. Esforç que desborda el mer marc del model turístic (López i Módenes, 2005).

Actualment, ha esdevingut norma obligada que la construcció d'un servei o infraestructura de qualsevol mena vingui acompanyada d'un pla de mobilitat que en garanteixi un accés sostenible, universal i endreçat. O sigui que contempli, a part de l'accessibilitat amb vehicle privat, la connexió amb transport públic o en formes basades en la mobilitat activa (a peu, bicicleta, etc.). Caldria poder [pensar Catalunya com a un territori estructurat a partir dels serveis de transport públic](#). El turisme de proximitat no pot prescindir d'aquests plans si realment vol ser responsable, contingut, democràtic i ser una alternativa realista dins del marc de la transició ecosocial que cal dur a terme.

Avui vivim una paradoxa: un turista que arriba a Barcelona amb avió des d'un destí situat a milers de quilòmetres disposa d'una xarxa de transport públic i de mobilitat activa que

### 3. RESULTATS

li permet no haver de fer servir el cotxe durant la seva estança de vacances. Alhora una persona de Barcelona o de la seva àrea metropolitana, que vol desplaçar-se de cap de setmana o vacances a un lloc a menys de tres hores en viatge terrestre i/o distàncies que poden anar entre els 50 i 150 quilòmetres (per tant, de proximitat), es veu en molts casos amb l'obligació de desplaçar-se en cotxe per manca d'una oferta de transport públic o per la poca qualitat d'aquesta. **Unes polítiques públiques que vulguin impulsar un turisme de proximitat adreçat a les poblacions locals hauran de comptar amb alternatives de mobilitat col·lectiva i sostenible.** Això evitaria la massificació de vehicles que ha estat un constant els darrers anys en zones naturals i que ha portat a petits municipis rurals, absolutament desbordats, a regular l'accés a certs espais per la via de la limitació i/o el pagament com, per exemple, dels espais naturals de Sadernes i Les Planes d'Hostoles a la Garrotxa (Valls, 2022).

En la majoria dels casos la manca de transport públic i de xarxes de mobilitat activa afecta directament i quotidianament a les poblacions de ciutats mitjanes i pobles rurals. A mesura que ens allunyem de l'àrea metropolitana, la xarxa es va fent cada cop més difusa o directament inexistent, obligant als habitants de gran part del territori a tenir un o més vehicles. La seva estructura radial fa que de vegades sigui més fàcil anar a Barcelona que moure's entre poblacions properes o de comarques veïnes. Una millora en aquest transport, com es proposa per exemple amb els diferents projectes de TrenTramvia, que estan damunt la taula de la Generalitat en aquest moment (Costa Brava, Camp de Tarragona, Olot-Banyoles-Girona, Blanes-Lloret,...), o iniciatives com el [Rumbus](#), amb un nou servei d'autobusos a la comarca de la Garrotxa, haurien d'articular



Sant Pol de Mar. Imatge de Jorge Franganillo.

### 3. RESULTATS

i donar servei per la mobilitat quotidiana d'aquestes poblacions, també podrien ser molt útils per la mobilitat turística de proximitat en caps de setmana o vacances.

El turisme té en la mobilitat un element fonamental, poc o molt, més lluny o més a prop, fer turisme implica moure's. No pot ser que gaudir-ne depengui en exclusiva del cotxe amb les consegüents emissions contaminants i la saturació que provoca en llocs que molts cops no estan preparats per grans afluències. Ens calen plans de mobilitat i projectes de transport col·lectiu que traspassin viatgers del vehicle privat al transport públic i a d'altres modes més sostenibles. Si a més tenim en compte que la meitat de la població no disposa de cotxe, estendre una xarxa potent de transport públic que sigui útil per la vida quotidiana de la gent del territori i alhora pels visitants és també un aprofundiment democràtic i una clara millora dels paràmetres de salut de la nostra societat.

Per altra banda, **la mobilitat connecta dues dimensions estratègies per repensar el turisme potenciar una proposta de proximitat: espai i temps**. Així, si la proximitat qüestiona l'ús que fem de l'espai, posant en dubte un turisme basat en la possibilitat de recórrer llargues distàncies, també **caldrà revisar l'ús que es fa del temps**. És aquí on apareix amb força la idea de la **lentitud** com a valor en el gaudi del nostre temps de lleure (Riechmann, 2004). Probablement el gruix de l'activitat turística caldrà reformular-la i moure's menys, a distàncies curtes i [amb un ús del temps més prolongat](#). Això voldrà dir aquestes transformacions hauran de ser coherents amb les demandes de canvis en el temps i organització del treball que s'estan fent des de l'àmbit sindical (CCOO, 2023), amb reduccions de jornada i/o setmana laboral, retorn als períodes de vacances més prolongats (que les possibilitats de viatjar a llargues distàncies i la velocitat en què es podien dur a terme van tendir a fraccionar).

Les propostes de turisme de proximitat impliquen posar en qüestió l'ús de l'espai i el temps que han estat hegemòniques durant el darrer segle.

Les propostes de turisme de proximitat impliquen posar en qüestió l'ús de l'espai i el temps que han estat hegemòniques durant el darrer segle i situar de forma crítica en el centre del debat uns estils de vida basats en una concepció de consum extractivista i depredadora respecte els ecosistemes que habitem. Calen polítiques públiques decidides i que incorporin aquests valors a l'hora de planificar formes alternatives de lleure turístic. També serà necessari que tinguin en compte que, a més d'ecodependents, som **interdependents** i que posin les cures i la solidaritat al centre d'aquestes noves pràctiques (Herrero, 2023). Polítiques més igualitàries i col·lectivistes que evitin un retorn a períodes de la història on el turisme estava limitat a una reduïda elit privilegiada i amb capacitat econòmica per gaudir-ne. Un turisme organitzat per les grans majories socials i que doni centralitat a la salut, el descans i el desenvolupament cultural de les persones.

### 3. RESULTATS

#### 3.3. ÀMBIT ACCÉS A LA NATURA

El confinament, que va implicar la pandèmia de la COVID-19, ens va posar davant d'una obvietat: [els éssers humans necessitem el contacte amb la natura](#). Les ciutats han esdevingut espais hostils i poc amables per la vida humana i això assenyala quelcom important per a un nou model turístic no basat exclusivament en criteris mercantils: **la salut i el descans són les necessitats humanes fonamentals que cal tenir en compte quan organitzem qualsevol pràctica turística**. Per altra banda, els espais rurals i naturals, protegits o no, no poden concebut com a mers jardins per a l'oci i el gaudi de les poblacions urbanes (Soler, 2019). Cal trobar un equilibri que permeti superar aquesta contradicció entre una necessitat humana òbvia com és el contacte amb la natura i uns límits en els usos dels espais naturals.

Els turismes de proximitat obren una perspectiva interessant per transformar aquestes pràctiques i posar-les al servei de la salut i el descans en un marc de crisi energètica i ecològica. Però no podem replicar els errors i impactes del turisme de llargues distàncies ara en els espais de proximitat. Per tant, s'hauran posar en qüestió alguns dels problemes que són un obstacle per aquesta transformació de les formes de recreació hegemòniques.

- És necessari **avançar en la transformació i renaturalització de les ciutats**: pacificacions urbanes, parcs i eixos verds, una dràstica reducció del trànsit



Parc Fluvial Besòs. Imatge d'Ernest Cañada.



### 3. RESULTATS

motoritzat, millora de la qualitat de l'aire, reducció del soroll, carrils bici i carrers per vianants, horts urbans, xarxes de camins que connectin amb els parcs naturals i les zones rurals properes... poden configurar un escenari urbà més amable i on es podran satisfer adequadament les necessitats humanes de contacte amb entorns naturals. Calen ciutats renaturalitzades i ben connectades als cinturons agrícoles i forestals que les han d'envoltar, ciutats saludables i adequades pels infants i la gent gran. Planificades també amb una perspectiva de classe i gènere amb l'objectiu de reduir desigualtats socials.

- **Cal una regulació de l'accés als espais naturals i rurals per evitar la massificació i els impactes ambientals irreversibles que aquesta provoca.** Les visites a parcs naturals o a indrets emblemàtics han d'estar programades i regulades en funció de les seves capacitats de càrrega. La petjada ecològica ha de ser un element fonamental per limitar les activitats de lleure a la natura. Un riu, un bosc, un prat, una font, són ecosistemes vius que compleixen funcions imprescindibles pel funcionament d'un ecosistema, no poden ser entesos com a mer paisatge o un espai lúdic que podem utilitzar com si d'un parc temàtic es tractés. El transport públic i la mobilitat activa en bicicleta o a peu han de substituir progressivament al cotxe com a manera prioritària d'accedir al medi natural. El seu funcionament saludable i la preservació de la biodiversitat han de ser prioritaris (Carceller, 2019).
- **L'actual contraposició entre urbà i rural és una construcció artificial que cal diluir.** Les lògiques d'un capitalisme extractivista i consumista han devorat tant la ciutat com el camp i han homogenitzat formes de vida més arrelades al territori. Són necessàries noves alternatives que superin aquestes lògiques destructives i articulin els espais urbans i rurals de forma simbiòtica i solidària sota un nou paradigma. Amb tot plegat, la centralitat li correspon a la producció d'aliments i a com aquests, també de proximitat, arriben i modelen les ciutats (Steel, 2020). El coneixement d'on provenen els aliments que mengem i l'accés a una alimentació saludable, tant per les persones com per la terra, pot articular un nou model de turisme. La proximitat pot impulsar unes pràctiques turístiques educatives i compromeses amb uns valors que donin centralitat a l'ecodependència, respecte al nostre entorn natural, i la interdependència, entre aquells que viuen en entorns urbans i rurals (CST, 2022).

La crisi dels models hegemònics de conversació natural, basats en el control estatal i l'aïllament o bé en el mercat, obren la possibilitat d'un canvi de paradigma, basat en el **conservació convivencial**, que rearticuli la relació entre la població urbana i els territoris rurals i naturals (Büscher i Fletcher, 2022). En aquest context, els turismes de proximitat obren un espai per refer i construir unes noves relacions entre la ciutat i el camp i articular i planificar els nostres territoris sota criteris de participació democràtica i d'autocontenció. Unes pràctiques recreatives que es posin al servei de la revitalització del sector primari i de la millora de la biodiversitat i dels ecosistemes, en el marc d'una transició ecosocial i postcapitalista on el turisme pot jugar també un paper veritablement transformador.

### 3. RESULTATS

#### 3.4. ÀMBIT CONSTRUCCIÓ D'UNA OFERTA DE PROXIMITAT

Per construir una oferta de proximitat haurem de preguntar-nos quines són les necessitats de la majoria de la població en el territori d'implementació. En l'àmbit anterior de natura s'ha fet pales la importància d'assegurar el dret d'**accés a la natura**, sobretot en el context barceloní. Per aquest motiu, una oferta de proximitat haurà de tenir molt present aquesta necessitat. Així, per evitar riscos i la massificació dels espais naturals propers, en aquest procés també haurem de repensar les nostres ciutats per fer-les espais més amables i atractius per gaudir del temps lliure. Per exemple, en el cas de Barcelona, els parcs urbans o entorns rurals propers com Collserola, els espais naturals del delta del Llobregat o el Parc fluvial del Besòs, així com les platges de la ciutat o voltants, esdevenen espais claus d'autoorganització de l'oci fora del mercat i de les tuteles de l'Estat.

Pel que fa a l'**accés a la cultura i l'oci**, s'ha de preveure que els interessos i nivell de coneixement del territori de la població local son molt diferents a les d'un públic estranger. Per aquest motiu, es requerirà un grau de professionalització de les treballadores i treballadors del sector a l'hora de dissenyar les ofertes culturals en quant a temàtiques, ubicacions, continguts, etc. En segon lloc, també s'ha de tenir en compte el nivell econòmic i s'hauran de revisar els preus d'aquestes ofertes. Per tal de fer més accessibles aquests serveis i no generar una discriminació pel preu, s'hauran d'implementar polítiques públiques en suport d'aquesta oferta. Per exemple es poden



Fira de Bestiar d'època. Imatge de Calafellvalo.

### 3. RESULTATS

promoure reduccions de preu per a famílies, joves, persones de la tercera edat; dies d'accés lliure; abonaments culturals, etc.

En aquest gruix d'activitats s'haurien de promoure itineraris a peu oferts per associacions ciutadanes, centres d'estudis d'història local, petites empreses, etc. Així mateix, l'administració pública haurà de donar suport a les activitats organitzades des dels diferents districtes de la ciutat, sobretot aquelles promogudes pels grups

Haurem de començar a concebre l'activitat no només en termes de consum, sinó també en termes comunitaris, de desenvolupament humà, benestar, salut, etc.

comunitaris i associatius de cada barri. Sota el prisma del turisme de proximitat, haurem de començar a concebre l'activitat no només en termes de consum, sinó també en termes comunitaris, de desenvolupament humà, benestar, salut, etc. A la vegada, no tota oferta de turisme de proximitat ha de passar pel mercat i pot ser autogestionada de forma individual o col·lectiva.

Paral·lelament també s'hauran d'impulsar altres iniciatives, sobretot aquelles propostes turístiques vinculades a l'Economia Social i

Solidaria, per recolzar el comerç local i la restauració de proximitat. Articular una oferta de turisme de proximitat al voltant de la producció local, en forma d'**agroturisme**, pot augmentar el valor dels productes agrícoles. Així mateix, connectar el productor o productora amb la clientela final, fa que els beneficis siguin majors pel sector primari gràcies a la venda directa. També permet fidelitzar clients així com revaloritzar els seus productes a partir de la venda de derivats, productes preparats o artesanies.

Igualment, cal impulsar una oferta pública potent de proximitat en forma de **turisme social perquè doni garanties d'accessibilitat a aquest tipus d'activitat a una part de la població que cada cop es veu més exclosa**. Un dels primers problemes que seria necessari resoldre és la dispersió i desconexió entre diferents iniciatives públiques: vacances en família, xarxa d'albergs, IMSERSO, camps de treball, Xanascot, entre altres. Totes disperses entre administracions i programes que dificulten disposar d'una oferta coherent i integrada, i que, a més, sigui poc coneguda, valorada i, en conseqüència, reivindicada. Així mateix, seria necessari millorar la seva difusió i promoció. Un cop realitzada aquesta primera passa, i analitzats els seus possibles déficits i limitacions, serà precis enfortir aquesta política i dotar-la de recursos suficients i reconeixements. Experiències properes a Europa (Diekmann i Scott, 2020), o més llunyanes, com les d'Argentina (Schenkel, 2019) o Brasil (Cañada, 2020), poden servir-nos d'exemple per vestir un política de turisme social basada en la proximitat i que doni garanties d'inclusió en especial a la població més desfavorida econòmicament.

### 3. RESULTATS

#### 3.5. ÀMBIT ECONOMIA SOCIAL I SOLIDÀRIA

L'Economia Social i Solidària (ESS) agrupa diferents iniciatives socioeconòmiques que busquen establir un sistema econòmic respectuós amb l'entorn i que prioritzi les necessitats de les persones per sobre del lucre. Les propostes sota aquest gran paraigües poden tenir formes organitzatives diferents: cooperatives, fundacions, associacions, mútues, etc., però es regeixen per uns valors comuns com són l'equitat, la solidaritat, la sostenibilitat, la participació, la inclusió i el compromís amb la comunitat.

Actualment, l'ESS ha agafat pes en diferents sectors. En el cas de Barcelona, per exemple, hi ha hagut una proliferació de llibreries i editorials o cooperatives de consum per promoure una compra de proximitat i més justa. Aquest procés, a més d'una forta empenta associativa, ha comptat amb el suport de les administracions públiques. Així, per exemple, des del 2015, l'Ajuntament de Barcelona, en col·laboració amb altres actors de l'ESS, ha impulsat l'[Estratègia Barcelona 2030 d'ESS](#). El resultat del pla són vuit línies estratègiques de treball i deu projectes de ciutat que han contribuït a posar en marxa un dens ecosistema de l'ESS amb suport públic.

En canvi, pel que fa al sector turístic, tot i la rellevància que té en l'economia de Barcelona i Catalunya, l'ESS no acaba d'arrelar. Les experiències són contades i la majoria són de l'àmbit de la restauració, en el sector del repartiment a domicili i algun allotjament que promou un turisme social i ambientalment responsable.



Restaurant Mescladis del Pou. Imatge de Carla Izcara.



### 3. RESULTATS

Entre altres **factors que dificulten la consolidació del turisme dins del moviment de l'ESS** sobresurt la poca maduració del debat sobre aquest binomi dins del tercer sector. Per ara, no hi ha una comissió dins de la Xarxa d'Economia Solidària (XES) sobre turisme, ni hi ha una postura definida sobre el tema. Encara que hi ha hagut intents d'abordar el debat, no s'ha fet ni amb la profunditat necessària ni amb un consens de base. Així mateix, hi ha un problema general al tercer sector de falta de recursos humans i materials, que acaben generant dinàmiques d'autoexplotació per tirar endavant les iniciatives i espais de coordinació de segon nivell. En el cas de turisme això s'aguditza pel fet de ser un sector on la principal via per afrontar la competència és la rebaixa de costos, tant de proveïments com de la mà d'obra. Les iniciatives de l'ESS no poden recórrer a aquest tipus d'estratègia i això les deixa en una situació molt desfavorable davant altres empreses. Com més s'accentuen les dinàmiques de turistificació i augmenta la competència, més difícil és per a propostes vinculades a l'ESS. Per aquest motiu, cal repensar les formes de fer costat a aquest sector. Així, més que suports per crear iniciatives o grans estructures de coordinació, caldria una política molt més aterrada a necessitats concretes i contextualitzades.

Per últim recalcar que l'ESS ha d'orientar-se cap a una societat postcapitalista o acabarà sent una aposta per a minories, generalment benestants, que volen estiuajar de forma coherent amb la seva manera de veure el món. Per tant, lluny de judicis morals i de valor, l'ESS hauria de prioritzar l'accés del turisme a grans majories.

#### 3.6. ÀMBIT TREBALL DECENT

En un escenari d'incertesa, associat al context de polícrisi, que posa en risc la continuïtat de l'activitat turística en les dimensions actuals, hi ha una preocupació compartida per com garantir ocupació i treball. Malgrat la precarietat laboral que s'estén entre molts col·lectius que estan vinculats al turisme, els seus ingressos són imprescindibles per a moltes famílies. La mateixa precarietat, amb salaris baixos i inestables, dificulta que les persones que hi treballen puguin tenir capacitat d'estalvi per fer front a aquesta imprevisibilitat. A això se suma el fet que molts d'aquests treballadors i treballadores, a causa de la naturalesa del seu contracte laboral, o la seva absència, emplaçats en l'economia popular, informal o no-reglada, no tindrien accés a proteccions socials, [com es va veure durant la pandèmia de la COVID-19](#). Aquesta situació, sense alternatives clares en termes econòmics, genera moltes resistències als canvis entre la població treballadora, més enllà de les tradicionals posicions del sector empresarial. Aquest fet obliga que, a més d'enfortir polítiques de protecció social d'àmplia cobertura, sigui necessària una intervenció pública que pugui anar dirigida en múltiples direccions en relació amb el treball turístic:

- **Preparar una estratègia de diversificació econòmica, amb una política activa de reindustrialització, que pugui generar llocs de treball afectats per la destrucció d'ocupació associada al turisme.** Cal impulsar i planificar la reindustrialització verda de la ciutat, basada en una indústria de proximitat i de tancament de cicles, de petits i mitjans tallers repartits i ben integrats per

### 3. RESULTATS

tota la ciutat. Això implica pensar en polítiques públiques que ajudin a generar llocs de treball per a la producció tant de mercaderies de primera necessitat com els productes d'alta tecnologia. També hauria de tenir lloc una indústria de transformació alimentària connectada amb els espais agraris propers.

- **Millorar la qualitat del treball turístic amb polítiques actives que, més enllà del paper imprescindible que han de jugar els sindicats de classe, estigui al servei de les persones ocupades al sector.** El programa de l'Ajuntament de Barcelona a través de Barcelona dels Punts de Defensa de Drets Laborals, que dona cobertura arreu de la ciutat amb assessorament laboral gratuït és una iniciativa pionera de política pública que cal mantenir i enfortir.
- **L'impuls d'un turisme de proximitat requereix noves qualificacions professionals adaptades a les demandes d'un mercat que coneix millor el seu entorn que la clientela internacional.** Els estudis turístics majoritàriament no s'han orientat cap a aquest tipus de requisits, sinó que semblen abocats a la reproducció del model hegemònic en un context de davallada de les matriculacions i de cada cop menys alumnes. Això implicarà un esforç de requalificació professional adaptada a les noves necessitats d'un sector en transformació.



Cultruta per Barcelona. Imatge de Carla Izcara.

### 3. RESULTATS

#### 3.7. ÀMBIT TRANSVERSAL DE GÈNERE

Aquesta proposta de política pública s'ha de fer des d'una perspectiva de classe per tal reduir les desigualtats d'accés al turisme, però també des d'una **perspectiva de gènere**. Per començar aquesta discussió, cal recordar com el sistema capitalista és el que institucionalitza la **divisió entre el treball productiu i el reproductiu**. Per treball reproductiu entendrem totes aquelles tasques de neteja i cura dins de l'àmbit domèstic, encara que la reproducció va més enllà i s'estén també en les xarxes comunitàries, els serveis sanitaris, la possibilitat o no d'accedir a la natura, etc. (Arruzza et al., 2019). Aquesta divisió entre producció i reproducció es fa per raons de gènere, i s'assigna a la dona el treball reproductiu, a l'hora que es desvaloritza i s'invisibilitza tot i ser una feina indispensable per la reproducció de la vida, i del sistema capitalista.

En aquest escenari, fer turisme i marxar de l'entorn habitual, allotjar-se a un hotel o fer àpats a restaurants, per a les dones que poden accedir a aquests beneficis suposa poder "alliberar-se" d'aquest treball "naturalment" assignat a elles. En aquest procés, evidentment, totes aquestes tasques de reproducció s'han de seguir fent, però es deleguen a altres dones més precàries i moltes d'elles, també racialitzades. Tenint en compte això, **quan plantegem la discussió dels turismes de proximitat on no hi ha la necessitat de pernoctar fora, no podem oblidar preguntar-nos què passaria amb aquestes tasques reproductives**. Probablement, seguirien recaient

majoritàriament en les dones, sobretot en aquelles que tenen al seu càrrec infants o persones dependents per diverses raons. Per tant, estarien aquestes dones fent vacances? I les més precaritzades i racialitzades, quan descansen?

Promoure un turisme on se situï la vida, la salut, el benestar i la cura al centre, pot ajudar a trencar amb el binarisme entre el treball productiu i el reproductiu i impulsar la visibilització i revalorització de totes aquestes tasques.

Si situem la proposta dels turismes de proximitat, com part d'una voluntat de transformar el turisme en un sentit postcapitalista i, en conseqüència, una peça més amb la qual lluitar per la transformació del sistema socioeconòmic, podria confluir amb les demandes d'altres moviments socials com l'ecologisme o la lluita feminista (Díaz-Soria i Izcarra, 2023). A més, promoure un turisme on se situï la vida, la salut,

el benestar i la cura al centre, pot ajudar a trencar amb el binarisme entre el treball productiu i el reproductiu i impulsar la visibilització i revalorització de totes aquestes tasques. Així mateix, això es traduiria en l'esfera productiva millorant les condicions laborals de les persones que fan aquestes feines.

Finalment, per intentar reduir les desigualtats, en les propostes d'aquest turisme, s'haurien d'incloure solucions col·lectives davant les responsabilitats de cura com, per exemple, socialitzar-les. A la vegada que s'hauria de promoure que aquelles dones amb menys recursos econòmics, migrants, racialitzades, trans, etc. fossin les primeres beneficiades d'una política de turisme social organitzada en la proximitat. Per tant, s'han de crear programes socials robustos per a que totes aquestes dones puguin fer vacances reals i gaudir del seu temps lliure.

# 4.

## CONCLUSIONS

Davant el malestar i impactes negatius que genera el turisme, les propostes per a la seva transformació no poden estar desvinculades del territori i de les persones que hi viuen. En concret, al context barceloní s'identifica una preocupació social àmpliament estesa, a més d'una gran dependència econòmica d'un sector altament sensible, inestable i vulnerable davant les dinàmiques de polícrisi identificades. El turisme a Barcelona ha de decreixer i ho ha de fer de forma justa, tenint en compte múltiples necessitats. I, al mateix temps, s'ha de transformar en la proximitat i considerant els límits imposats per la crisi climàtica i energètica per poder donar satisfacció a les necessitats de grans majories.

En aquest sentit, el turisme ha de tenir un paper en la transició socioecològica cap a models de desenvolupament econòmic, però també socials i territorials que afectin menys el planeta i que, al mateix temps, puguin ser més inclusius i equitatius. Per tal de fer-ho de manera justa, hem de començar a pensar en una proposta de forma col·lectiva, assumint que el turisme és una pràctica social mal·leable i que pot prendre múltiples formes i respondre a objectius molt diferents. D'una banda, aquesta transformació haurà de ser justa també per a les persones que treballen al sector i d'una altra, en un context de major desigualtat i dificultats diverses pel viatge internacional, promoure una oferta d'oci i gaudi del temps lliure en la proximitat que respongui a les necessitats i drets de la majoria. En aquest procés, haurem de conèixer i prioritzar les necessitats de la població de Barcelona tenint en compte les desigualtats estructurals (gènere, raça i classe) per no reproduir-les o reforçar-les.

El turisme ha de tenir un paper en la transició socioecològica cap a models de desenvolupament econòmic, però també socials i territorials que afectin menys el planeta i que, al mateix temps, puguin ser més inclusius i equitatius.

Pensar polítiques públiques de promoció de turisme implica també un gir radical en les formes en les quals han estat concebudes. Durant dècades, les polítiques turístiques que s'han fet a Espanya, i també a Barcelona, han estat orientades fonamentalment a atraure inversions,

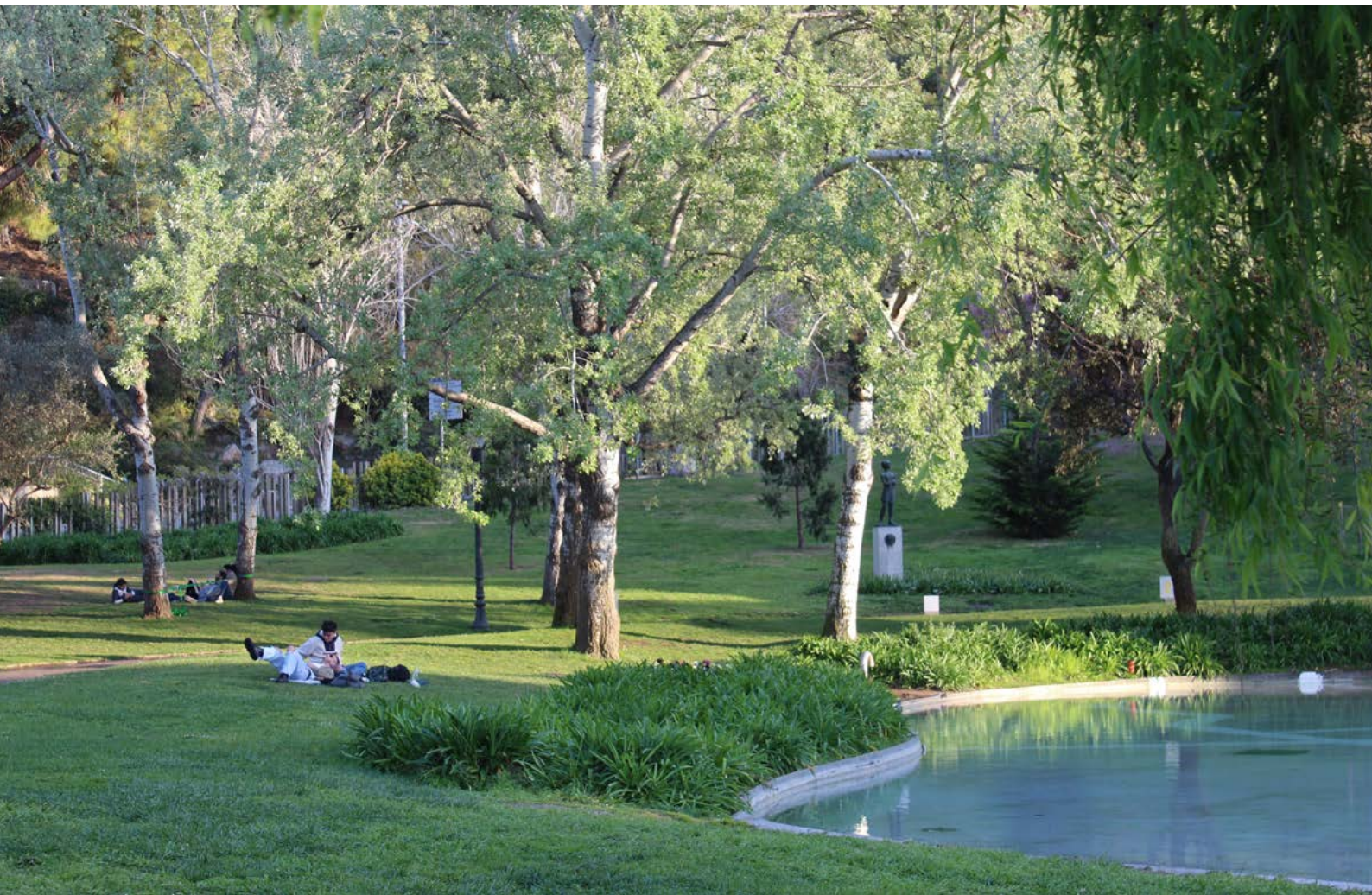
captar el turisme estranger i beneficiar les empreses. La població local, pràcticament no s'ha tingut en compte en termes de polítiques turístiques. I ho ha començat a estar quan les reaccions de malestar s'han estès i, en conseqüència, s'han buscat formes de garantir retorn social que, d'alguna manera, ajudessin a restablir el consens social al voltant d'aquest model de desenvolupament econòmic. El paradigma del retorn social és important, però té clares limitacions. Sovint la seva interpretació és difusa. Pot servir per corregir les externalitats negatives provocades per la mateixa activitat turística, però



#### 4. CONCLUSIONS

també s'utilitza per camuflar actuacions que serveixen per al reforç d'aquest mateix model. I en determinats moments també respon a allò que s'esperaria: beneficiar la població resident sense que aquestes intervencions impliquin necessàriament un vincle amb el turisme. Però més enllà de la seva concreció, cal revisar el seu plantejament. En aquest tipus de política la població resident no és concebuda com a subjecte principal de necessitats i drets als quals es dona resposta. Repensar la política turística des de la proximitat implica que la població local estigui en el centre. La proximitat doncs, no és un mercat més en un context d'incertesa, implica preguntar-se per a qui és aquesta política. Una transformació d'aquestes dimensions posa en qüestió interessos de classe històricament establerts i, per tant, no és una missió simple, però al mateix temps, en l'actual context de policrisi que estem vivint, és l'opció més raonable per respondre a les necessitats i drets de la majoria de població que també demana viure en pau amb el planeta.

Montjuïc. Imatge de Carla Izcara.







Parc urbà. Imatge de Carla Izcara.

## REFERÈNCIES

- Ajuntament de Barcelona (2017). *Pla Estratègic de Turisme 2020. Programes d'actuació*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Direcció de Turisme, Gerència d'Empresa i Turisme.
- Arruzza, Cinzia; Bhattacharya, Tithi i Fraser, Nancy (2019). *Manifiesto de un feminismo para el 99%*. Barcelona: Herder.
- Blanco-Romero, Asun; Blázquez-Salom, Macià Fletcher, Rob (2023). Fair vs fake touristic degrowth. *Tourism Recreation Research*. Doi: 10.1080/02508281.2023.2248578.
- Boada, Martí i Pujantell, J.A. (2007) Impactes ambientals del turisme a l'atles del turisme a Catalunya. [Mapa nacional de l'oferta i els productes turístics](#).
- Boullón, Roberto (2006). *Planificación del espacio turístico*. CDMX: Trillas.
- Büscher, Bram i Fletcher, Robert (2022). *La revolución conservacionista. Propuestas radicales para salvar la naturaleza después del Antropoceno*. Barcelona: Icaria Editorial.
- Cañada, Ernest (2020). [Sesc Bertíoga, donde el turismo social construye esperanza](#). Barcelona: Alba Sud Editorial, Informes en contraste, 11.
- Cañada, Ernest (2023). ["No es pot conciliar": contra l'obertura de comerços en diumenge](#). Alba Sud, 05/05/2023.
- Cañada, Ernest i Izcar, Carla (2021). *Turismos de proximidad. Un plural en disputa*. Barcelona: Icaria.
- Cañada, Ernest i Izcar, Carla. (2022). *Reactivació turística i transformacions del treball*. Barcelona, escenari de precarietat. Barcelona: Alba Sud Editorial, col·lecció Informes en Contrast, 21.
- Cañada, Ernest; Izcar, Carla i Valls, Raül (2023). *Turisme i memòries de la Guerra d'Espanya. Una proposta d'Educació per a la Justícia Global*. Barcelona: Alba Sud Editorial, col·lecció Informes en Contrast, 24.
- Carceller, Xavier (2019). *La protecció i gestió de la natura. Mesures genèriques a Natura, ús o abús (2018-2019)*. Barcelona: IEC.
- Cárdenas Tabares, Flabio. (2006). *Proyectos turísticos. Localización en inversión*. CDMX: Trillas.
- CCOO (2023). *Treballar menys, repartir els treballs i viure millor*. Barcelona: Comissions Obreres.
- CST (2022). *Anuari CST 2022. Cercant un nou marc de relacions rural-urbà. Caminant sobre un nova terra*. Sant Privat d'en Bas: Centre per a la Sostenibilitat Territorial.
- Díaz-Soria, Imma (2017). Being a tourist as a chosen experience in a proximity destination. *Tourism Geographies*, 19(1), 96-117.
- Díaz-Soria, Imma (2021). El turismo de proximidad, ¿un paso hacia la transición ecológica? A Ernest Cañada i Carla Izcar (ed.). *Turismos de proximidad, un plural en disputa* (pp. 47-58). Barcelona: Icaria Editorial.
- Díaz-Soria, Imma; Blanco-Romero, Asunción i Canoves, Gemma (2023). Inland Spain: Challenges and Opportunities of Undertourism Contexts Within the Local Turn. A Blanco-Romero, A. i Blázquez-Salom, M. (eds). *Spanish Tourism Geographies. Geographies of Tourism and Global Change*. (pp. 41-65) Nova York: Springer.
- Díaz-Soria, Imma i Izcar, Carla (2023) [La transición ecosocial en el turismo y el papel de "lo local"](#). A Simancas, M., Hernández, R., i Padrón, N. (Cords.) *Transición hacia un Turismo Sostenible. Perspectivas y propuestas para abordar el cambio desde la Agenda 2030*. (pp. 215-226). Santa Cruz de Tenerife: Fundación Fyde CajaCanarias.
- Díaz-Soria, Imma i Llurdés Coit, Joan Carles (2013). Reflexiones sobre el turismo de proximidad como una estrategia para el desarrollo local. *Cuadernos de Turismo*, 32, 65-88.
- Diekmann, Anya i McCabe, Scott (Ed.) (2020). *Handbook of Social Tourism*. Cheltenham Glos: Edward Elgar Publishing.
- Estevan, Antonio i Sanz, Alfonso (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Fletcher, Rob; Murray, Ivan; Blanco-Romero, Asunción i Blázquez, Macià (2020). [Turisme, decreixement i la crisi del COVID-19](#). Alba Sud, 24/03/2020
- Gascón, Jordi (2021). Turismo doméstico de diàspora: más allá del turismo rural. A Cañada, E. i Izcar, C. (eds.) *Turismos de proximidad un plural en disputa*. (pp.83-94) Barcelona: Icaria.
- González-Damián, Alfonso (2023). [Turisme, pernoctació i proximitat: ideologies que subjeuen en els conceptes](#). Alba Sud, 22/08/2023.
- González, Francesc (2020). [Les residències secundàries. Un altre cop en l'ull de mira](#). Bloc d'Estudis d'Economia i Empresa UOC, 14/04/2020.
- González Reyes, Luis i Almazán, Adrián (2023). *Decrecimiento: del qué al cómo*. Barcelona: Icaria Editorial.
- Herrero, Yayo (2023). *Toma de tierra*. Bilbao: Caniche.
- INE (2021). Censo de Población y viviendas 2021 [\[base de datos en línea\]](#)
- Izcar, Carla i Cañada, Ernest (2021). Staycation: ¿una forma de entender el turismo de proximidad? A Ernest Cañada i Carla Izcar (ed.). *Turismos de proximidad, un plural en disputa* (pp. 105-112). Barcelona: Icaria Editorial.

## REFERÈNCIES

- Izcarra, Carla i Cañada, Ernest (2021). [Transformar el turismo des de la proximitat. Com abordem el debat a Catalunya?](#) Alba Sud Editorial, sèrie Informes en Contrast, núm. 19.
- Izcarra, Carla i Cañada, Ernest (2023). [Copa Amèrica de Vela: nou macroesdeveniment a Barcelona](#). Alba Sud, 12/09/2023.
- Izcarra, Carla; Cañada, Ernest i Valls, Raül (2023). [Turisme i Economia Social i Solidària: un debat pendent](#). Alba Sud, 25/07/2023.
- López, Julián; Módones, Juan Antonio (2005). Segona residència i multiresidència a Catalunya. Una aproximació socio-demogràfica. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 46, 41-62.
- Malm, Andreas (2020). *El murciélagos y el capital. Coronavirus, cambio climático y guerra social*. Madrid: Errata Naturae.
- Morán, Nerea; Fernández, José Luis; Prats, Fernando i Hernández, Agustín (eds.) (2023). *Biorregiones. De la globalización imposible a las redes territoriales ecosostenibles*. Barcelona: Icaria.
- Oller, Silvia (2023). [Un 63% de l'habitatge de la Cerdanya gironina és segona residència](#). La Vanguardia, 2/10/2023.
- Oxfam International (2023). [Climate Equality: A planet for the 99%](#). Oxford: Oxfam International.
- Rico, Anna; Martínez-Blanco, Julia; Montleó, Marc; Rodríguez, Gustavo; Tavares, Nuno; Arias, Albert; Oliver-Solà, Jordi (2019). [Carbon footprint of tourist in Barcelona](#). *Tourist Managament*, 70, 491-504.
- Riechmann, Jorge (2004). *Gente que no quiere viajar a Marte. Ensayos sobre ecología, ética y autolimitación*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Schenkel, Erica (2019). [Turismo social en América Latina. Aprendizajes de las experiencias regionales](#). Barcelona: Alba Sud Editorial, colección Informes en Contraste, núm. 10.
- Soler, Jordi (2019). *Turisme, lleure i esport al medi natural a Natura, ús i abús (2018-2019)*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.
- Steel, Carolyn (2020). *Ciudades hambrientas. Cómo el alimento moldea nuestras vidas*. Madrid: Capitán Swing.
- Tooze, Adam (2022). [Chartbook #130 Defining polycrisis - from crisis pictures to the crisis matrix](#). Chartbook, 24/06/2022.
- Turiel, Antonio (2022). *Sense energia. Breu guia del gran descens*. Barcelona: Alfabeto.
- Valero, Antonio; Valero, Alicia i Almazán, Adrián (2021). *Thanatia. Los límites minerales del planeta*. Barcelona: Icaria Editorial.
- Valls, Raül (2022). [Prohibit aparcar! Turisme de proximitat i hiperfrequentació](#). Alba Sud, 24/01/2022.
- Wright, Eric Olin (2020). *Cómo ser anticapitalista en el siglo XXI*. Madrid: Akal.
- Yanes, Sergi (2021). La conquista del Domingo. Un elogio al ocio popular. A Ernest Cañada i Carla Izcarra (eds.) *Turismos de proximidad un plural en disputa*. (pp.95-104) Barcelona: Icaria.



Una publicació de

**ALBA SUD**   
investigació i comunicació per al desenvolupament

Amb el suport de



Ajuntament de  
Barcelona



ISBN: 978-84-09-56354-8



9 788409 563548 >