

Revista de Estudios Andaluces (REA)

e-ISSN: 2340-2776.

REA Núm. 37 (2019). <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37>

Transporte Aéreo y Conectividad: Evidencias de la Emergencia de Nodos Turísticos en el Sistema Urbano Mundial

Air Transport and Connectivity: Evidences on the Emergence of Tourist Nucleuses in the World Urban System

Cándida Gago-García¹

cgago@ucm.es

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0003-2315-7943>

Roberto Díez-Pisonero¹

rdpisonero@ghis.ucm.es

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0002-7817-628X>

Juan Córdoba-Ordóñez¹

jcordoba@ucm.es

ORCID ID <https://orcid.org/0000-0002-4044-690X>

¹ *Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense de Madrid. Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. C/ Profesor Aranguren, s/n. Ciudad Universitaria. Universidad Complutense de Madrid. 28040-Madrid.*

Correspondencia autores: *cgago@ucm.es* (Cándida Gago García)

Formato de cita / Citation: Gago-García, C., Díez-Pisonero, R. y Córdoba-Ordóñez, J. (2019). Transporte Aéreo y Conectividad: Evidencias de la Emergencia de Nodos Turísticos en el Sistema Urbano Mundial. *Revista de Estudios Andaluces*, 37, 161-183. doi: <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>

Enlace artículo/to link to this article: <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0.)

© Editorial Universidad de Sevilla 2019

<https://editorial.us.es/es/revistas/revista-de-estudios-andaluces>

<https://revistascientificas.us.es/index.php/REA>

Transporte Aéreo y Conectividad: Evidencias de la Emergencia de Nodos Turísticos en el Sistema Urbano Mundial¹

Air Transport and Connectivity: Evidences on the Emergence of Tourist Nucleuses in the World Urban System

Cándida Gago-García

Universidad Complutense de Madrid
cgago@ucm.es

Roberto Díez-Pisonero

Universidad Complutense de Madrid
rdpisonero@ghis.ucm.es

Juan Córdoba-Ordóñez

Universidad Complutense de Madrid
jcordoba@ucm.es

Recibido: 19 de diciembre, 2018

Revisado: 22 de enero, 2019

Aceptado: 24 de enero, 2019

Resumen

Transporte aéreo y turismo son dos de los vectores con más impronta en los procesos de globalización, existiendo una clara interdependencia entre ambos. La presente investigación ahonda en estas relaciones valorando la variabilidad del ranking de ciudades turísticas mundiales (2006- 2016) e interpretando estos resultados a la luz de diferentes indicadores de conectividad aérea, como el volumen de frecuencias y la especialización geográfica de la conexión. Se considera que ello permite determinar cómo y en qué medida se ha producido la irrupción de determinados núcleos turísticos en el sistema urbano mundial y cuál es su alcance o proyección internacional. Unos se corresponden con grandes metrópolis globales mientras que en otras localizaciones el fenómeno se debe a especializaciones funcionales muy concretas. Los resultados hablan de la eclosión de algunos nodos especialmente relevantes en la región de Asia Pacífico y de la recomposición de los pesos y significados funcionales de las grandes regiones turísticas mundiales.

Palabras clave: ciudades turísticas, globalización, transporte aéreo, archipiélago urbano mundial.

Abstract

Air transportation and tourism are undoubtedly two of the main vectors on globalization processes with a deep interrelation between them. The research deeps on these relationships at measuring the changes on the top 100 touristic city ranking (2006- 2016). The air transportation indicators, such as the total number of flights, facilitates to interpret the results. In the end, the analysis shows the way and the scope of the irruption of touristic nuclei in the world urban system and what is their international meaning. Some of these cities are global ones, with a huge range of activities and functions but the emergence of another type of touristic cities is due to their specific functional roles. The result depicted the rise of very important nuclei,

¹ Agradecimientos: Este artículo forma parte de los resultados del Proyecto CITYTUR: Ciudades para el turismo: cambios y permanencias en contextos de crisis y de competitividad global (CSO2016-75722-R), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.



mainly in the Asia-Pacific region and at the same time, the rearrangement of functional weights and meanings of the great world tourist regions.

Keywords: touristic cities, globalization, air transportation, world urban archipelagos.

1. INTRODUCCIÓN

El trabajo pretende ahondar en las relaciones existentes entre transporte aéreo, actividad turística y sistemas urbanos, identificando un elenco de ciudades turísticas mundiales, primer paso para definir su rango (jerarquía) y funciones dentro del archipiélago urbano mundial (Matsumoto, H. 2004; Derudder, B., Witlox, F. *et al.*, 2008). Con este objetivo se parte de una doble afirmación. En primer término, se incide en la necesaria interrelación que ha avalado el desarrollo de ambos sectores (transporte y turismo) desde mediados del siglo XX, cuando eclosionan casi simultáneamente. Por otro lado, el trabajo se centra en la impronta global que ha adquirido la actividad turística, desencadenando importantes transformaciones en los sistemas territoriales, entre las que destacan la aparición y también el crecimiento y consolidación de núcleos urbanos, cuyo papel en el conjunto del sistema de asentamientos (regional, nacional, incluso global) todavía no ha sido suficientemente valorado por las disciplinas con interés territorial, Geografía fundamentalmente.

Para empezar, es necesario apuntar que en este trabajo el análisis de las relaciones entre transporte aéreo y turismo adquiere un enfoque esencialmente metodológico, al considerar al primero un indicador de la organización territorial (Córdoba, J. y Gago, C, 2012). En este sentido, puede señalarse que se trata de un indicador de muy alta calidad a la hora de valorar relaciones entre ciudades, por ser una de las manifestaciones más importantes de interacción económica y social a escala mundial (Keeling, D., 1995). Este autor señala algunas de las virtudes del transporte aéreo como indicador: (i) disponibilidad y fiabilidad de los datos sobre el intercambio de flujos entre ciudades (nivel estadístico local) frente a sistemas de indicadores donde el país y la región son las unidades territoriales de referencia; (ii) utilización del avión por una demanda cualificada que, aunque el peso de las telecomunicaciones y las TICs es creciente, continúa utilizando el transporte aéreo como medio de transporte para realizar negocios; por ello es muy utilizado por profesionales, científicos, la clase transnacional como los altos directivos, a los que se unen las nuevas tribus viajeras, como inmigrantes, estudiantes, jubilados y turistas (Amadeus, 2005; Díez-Pisonero, R. *et al.*, 2016); (iii) proporciona ventajas de accesibilidad y, consecuentemente, de competitividad a las ciudades en el contexto de globalización actual.

En concordancia con estas ideas, se dispone de trabajos que utilizan el transporte aéreo como indicador de globalidad de los núcleos urbanos². D. Smith y M. Timberlake, (1995, 2001) se aproximan a su jerarquía dentro del archipiélago mundial de ciudades por medio de indicadores de conectividad aérea y, a través de un análisis cronológico, valoran también las transformaciones en el mismo. Por su parte, N. Cattán (1995), para el caso de las ciudades europeas, identificó medidas que permiten acercarse al problema, como el volumen de vuelos, la intensidad y concentración del tráfico aéreo internacional, el grado de apertura internacional de los aeropuertos, el número y diversidad de las de rutas, y por encima de todos ellos, la

² Una presentación exhaustiva del debate sobre los indicadores determinantes en la identificación de un archipiélago mundial de ciudades puede encontrarse en el trabajo de Ben Derudder, 2006.



atracción diferencial de las ciudades, siendo un espejo de su grado de internacionalización. De todo ello también se pueden desprender consecuencias no solo para los espacios muy conectados, ya que la interconectividad aérea produce movi­lidades diferenciales e “inmovilidades” que se están constantemente sincronizando y ajustando (Urry, J., 2003; Adey, P. *et al.*, 2007; Córdoba, J. *et al.* 2007).

Otra de las perspectivas que se deben considerar a la hora de valorar el papel territorial que tiene el transporte aéreo es su contribución como motor de desarrollo. Algunos datos pueden ilustrar esta idea, por ejemplo, los más de 88.000 movimientos aéreos que se registraron en 2012 en el aeropuerto de Los Ángeles (EE.UU.) supusieron un impacto *anual* en la economía local de 27.000 millones de \$³; esta cifra constituye aproximadamente el 3,5% del PIB del área metropolitana de la ciudad. Heathrow, el principal aeropuerto de Londres, contribuyó económicamente con 6.580 millones de Libras, lo que se traduce en un 1,3% del PIB de la aglomeración metropolitana⁴. Se dispone también de algunos datos sobre la incidencia directa de las infraestructuras aeroportuarias en el empleo. Por ejemplo, el aeropuerto de París-Orly generó a finales del siglo XX más de 72.000 empleos directos y el de Ámsterdam más de 37.000 (Hakfoort, J. *et al.* 2001). Por todo ello, los aeropuertos, especialmente en ciudades de significado internacional, son elementos fundamentales ya que las relaciones de movilidad favorecen las economías de aglomeración, interviniendo en la generación de una parte significativa del PIB y del empleo regional y local (Porter, M.E., 1998; Debbage, K.G. y Delk, D., 2001).

Profundizando en otra idea previa, el turismo de masas experimenta un amplio impulso a finales de la década de 1960, paralelamente al desarrollo del jet a reacción, lo que facilitó el acceso de la demanda (entonces, la población de los países desarrollados) a las áreas de consumo, preferentemente algunos enclaves de sol y playa. Hasta ese momento solo se podía acceder de forma limitada a los destinos turísticos, tanto por el largo tiempo de desplazamiento que requería el viaje, como por la falta de accesibilidad física y económica. De hecho, el transporte aéreo confiere a los lugares una accesibilidad diferencial que les dota de competitividad (Córdoba, J. *et al.* 2007). Cabe considerar, así, la significativa especialización funcional y territorial y, consecuentemente, la primacía de un espacio sobre otro a partir de las posibilidades económicas y sociales que proporciona la disponibilidad de infraestructuras y una red de conectividad aérea eficaz y sin cuellos de botella (es decir, sin restricciones de acceso a los territorios por escasez de vuelos y plazas o por cuestiones políticas (Dubal, D.T., 2013), circunstancia a la que son muy sensibles los destinos turísticos (Gago, C., 1998). En este sentido, algunos estudios demuestran cómo la infraestructura de transporte es un factor de atracción y competitividad turística (Khadaroo, J. y Seetanah, B., 2008).

La alta dependencia de algunos destinos de este medio de transporte es ampliamente conocida: el porcentaje de turistas que acceden por transporte aéreo supera el 80% en muchos ejemplos como en Japón, Taiwán, Australia, Nueva Zelanda, Filipinas, República de Corea, República Dominicana, Chipre, India, Tailandia y Grecia (Keller, P., 2002). Las sinergias entre turismo y transporte también pueden valorarse en el sentido opuesto. Así, el turismo es un factor fundamental para la supervivencia de algunas compañías aéreas, pues la demanda favorece la estructura del sector, la organización logística y la especialización en

³ Los Angeles Airport: Airports Ec. Impact (2014): <<http://www.lawa.org/ourLAX/ourLAX.aspx?id=9143>>. Consulta: 17/11/2018.

⁴ Aeropuerto de London- Heathrow (2014): <<http://www.heathrowairport.com/about-us/community-and-environment/responsible-heathrow/supporting-economic-growth-and-investing-in-our-communities/national-economic-development>>. Consulta: 17/11/2018.



este segmento de negocio (Bieger, T. y Wittmer, A., 2006). Tal es el caso de las compañías de vuelos chárter, la especialización de una parte de la flota dentro de las grandes compañías aéreas y la emergencia de las compañías *low cost* (Antón Clavé, S. *et. al.* 2015). Estas últimas han supuesto una importante democratización del sector a amplios grupos de población, no sólo por ofrecer tarifas a precios muy asequibles sino también por multiplicar el número de destinos y la conectividad *intercity*, al menos en algunas regiones del mundo (Gago, C. *et al.*, 2011). Otro aspecto a destacar es que los campos empresariales y operativos de este segmento en concreto contribuyen de manera importante a la “inelasticidad de la demanda” en el sector turístico, de por sí muy vulnerable a las crisis económicas, a la vez que favorece esta actividad en una de sus características fundamentales, el ser un “fenómeno de masas” (Ibid, 2011).

Los argumentos hasta el momento expuestos avalan la utilización del transporte aéreo como indicador de organización territorial, y a la vista de la interrelación y dependencia entre el sector aéreo y el turístico, cabe suponer que la emergencia de nodos y el aumento de la competencia entre destinos necesariamente debe verse reflejada en la estructura y evolución de la red de transporte aéreo (Bieger, T. y Wittmer, A., 2006). Al mismo tiempo, el análisis de la evolución y estructura de la red de transporte aéreo permite identificar la eclosión y consolidación de ciudades como destinos turísticos, pues en la mayor parte de los casos es esta quien conecta oferta y demanda.

La segunda afirmación que ocupa estas líneas insiste en que el papel que se ha otorgado al turismo en la organización del sistema de ciudades, tanto a escala mundial (archipiélago urbano mundial) como en otras escalas, ha sido subestimado. Aun así, pueden identificarse algunos trabajos que ponen en valor el significado de las ciudades turísticas en la vertebración de los territorios. Destaca la propuesta pionera de O. Dollfus (1990) quien señalaba, en un contexto de división internacional de trabajo y de relaciones Norte-Sur, la existencia de determinados enclaves denominados por él “paraísos turísticos”⁵. Estos se localizan en el cinturón tropical (Caribe, Atlántico, Índico, Pacífico) y su papel era proporcionar servicios de ocio y consumo durante las vacaciones y periodos de descanso a la población de los países desarrollados.

Más recientemente, un estudio sobre el sistema urbano latinoamericano (Córdoba, J. y Gago, C., 2010) señala la aparición en esta región de localizaciones con un significativo y creciente peso demográfico, cuya función económica reside en el turismo. Este es el caso de enclaves que reciben un importante número de turistas internacionales (Cancún, Puerto Plata, Punta Cana, Montego Bay, Los Cabos), pero también de otros que irrumpen recientemente en los contextos urbanos nacionales, como Cuzco, Porlamar (antes del cambio político en Venezuela ligado a las propuestas de Hugo Chávez, 2010), Puerto Vallarta, Foz de Iguazu e incluso Ushuaia, donde a la demanda internacional se une también la doméstica. En ningún caso deberían subestimarse los procesos dinamizadores que estas localizaciones imprimen en sus regiones, incrementándose su peso económico, pero también demográfico y simbólico en el conjunto del país y en la región de pertenencia.

Sin duda, el turismo deja una amplia huella en los territorios, re-caracterizándolos en múltiples dimensiones (sistema productivo, economía y desarrollo, demografía, prácticas culturales, vertebración territorial) y en diferentes niveles escalares, interesando especialmente en estas líneas la escala global, con objeto de contextualizar la emergencia de ciudades turísticas.

⁵ Más específicamente Dollfus denomina a estos territorios “paraísos turísticos y fiscales”, sin embargo, para el razonamiento que ocupa estas líneas únicamente se les considera relevantes en su papel de localizaciones turísticas.



Desde un punto de vista geográfico es necesario anotar el aumento continuado del número de turistas internacionales, pese a ciertos momentos de incertidumbre económica. Con ello muchos destinos tradicionales se han consolidado, pero también han aparecido otros nuevos, difundiéndose los efectos de la actividad, tanto aquellos con una impronta positiva en el desarrollo y bienestar, como los relacionados con la dependencia o los aspectos medioambientales. A continuación, se citan algunas cifras que dan ejemplo del significado geográfico del turismo a escala global:

- Según la Organización Mundial del Turismo Mundial (UNWTO, 2018a) en 2017 las llegadas de turistas internacionales alcanzaron los 1.322 millones de personas, con un incremento del 7 % con respecto al año anterior. La previsión de este organismo es que el turismo internacional aumente a un ritmo de entre un 4% y un 5%, hasta alcanzar los 1.800 millones en 2030.
- La expansión de la actividad se manifiesta en el incremento de los usuarios de la modalidad de turismo de sol y playa en algunos destinos consolidados, al tiempo que se ha producido la irrupción de destinos alternativos, en el Caribe y en el Sureste asiático principalmente, frente a ese primer turismo de masas (región Mediterránea, década de 1970). Gran parte de los competidores “recientes” se ubican geográficamente a gran distancia de algunos de los mercados con más demanda (Norte América, Europa) y, con ello, la dependencia por parte de los destinos del transporte aéreo lejos de disminuir se ha incrementado (UNWTO, 2016).
- La consolidación de Asia como destino, con un crecimiento casi ininterrumpido en las últimas décadas. Así, el número de turistas internacionales en Asia ascendía en 1995 a 82 millones (15,4% del total mundial) y ha pasado a más de 323 millones en 2017 (más de un 24%). Oriente Medio también puede considerarse un destino emergente, con un crecimiento sostenido de un 4,5% en el mismo periodo considerado (UNWTO, 2018b).
- Los mercados emisores también se han diversificado como consecuencia del crecimiento económico de la región del Pacífico Occidental y de la Federación Rusa. En este sentido, actualmente uno de cada cuatro viajes tiene su origen en Asia y el Pacífico, estando China al frente del mercado emisor en lo que respecta al gasto (257.000 mill. \$ en 2017; UNWTO, 2018a).

Por otra parte, la alta competitividad entre destinos y los cambios en cómo se concibe la actividad han favorecido la diversificación de los segmentos de negocio, tanto temáticos, como en su localización geográfica, aspecto visto en las líneas anteriores. Todo ello forma parte del cambio sociológico y también en el nivel de vida de un significativo grupo de población, que demanda servicios acordes con los gustos o modas recientes. A este cambio algunos autores lo han denominado genéricamente como “la mirada del turista”, ligada a la posmodernidad (Urry, J., 1995). Lo que señala este enfoque es la proliferación y diversificación de la oferta para satisfacer una demanda que busca “a priori” alejarse de las masas, incrementándose la variedad de preferencias que se focalizan en “encontrar algo novedoso, único y exclusivo en cada viaje”. Algunos autores hablan de un cambio de paradigma en las prácticas de consumo turístico pasándose de un “turismo de masas” a otro centrado en “estilos de vida diferenciados”, donde las fronteras entre el trabajo, el ocio y el turismo se diluyen. Proliferan así actividades de co-producción y se mercantilizan gran parte de las manifestaciones de celebración, creatividad y vida cotidiana presentes en los lugares (Prentice, R., 2006).

Sin duda, las ciudades son escenarios privilegiados donde se plasman estos procesos, bajo los que subyace un afán por distinguirse en un contexto donde la Globalización imprime su vocación homogeneizadora (Richards, G., 2011). Uno de los efectos fundamentales de ello es el aumento del turismo urbano y cultural,

Revista de Estudios Andaluces, núm. 37 (2019) pp. 161-183. e-ISSN: 2340-2776

<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

precisamente porque las ciudades son lugares capaces de ofrecer demandas variadas, adaptadas a las modas y con, al menos, la apariencia de autenticidad, originalidad, novedad, vanguardia, modernidad, exclusividad que actualmente se demanda (Prideaux, B., 2009). No en vano, bajo el calificativo de “turismo cultural y creativo” se ha desplegado en muchos núcleos urbanos un “espectáculo” creado para generar actividad económica, escandalosamente mercantilizado para los negocios (Harvey, D., 2001; Miles, S., 2012). En este sentido se considera al turismo cultural, especialmente al creativo, como una industria creativa más, capaz de generar valor no solo por el consumo de los turistas, sino porque es un agente para la aparición de nuevas habilidades, destrezas en los territorios, implementando el desempeño de otros sectores con los que se relaciona (Richards, G. 2011). Se constata, por tanto, un proceso acumulativo por el cual el turismo y la cultura se configuran como vectores de desarrollo y competitividad, creando una ventaja competitiva con respecto a otras localizaciones, incrementado además el atractivo de lugares, regiones y países (OECD, 2009).

Muchos datos avalan la consolidación de las ciudades como destinos turísticos preferentes. Por ejemplo, en España el turismo exclusivamente urbano concentraba aproximadamente el 25% de los visitantes (ExcelTur, 2013) en el principio de esta década. La demanda en las principales ciudades del país ha crecido considerablemente en el periodo más reciente, y así lo estima el informe UrbanTUR 2016 (ExcelTur, 2017), al señalar que se ha elevado un 20% en el período 2012- 2016, por encima del registrado en el resto de España en este mismo periodo (16,9%). En Europa entre las principales motivaciones para viajar están el conocer la cultura de los lugares (gastronomía, arte, Historia) y visitar ciudades, siendo respectivamente las actividades preferidas del viaje de un 27% y 25% de los encuestados (Eurobarómetro, 2015)⁶. Aunque los datos son escasos a escala mundial, algunos estudios señalan también un crecimiento muy superior de los destinos urbanos frente a los de sol y playa (entre el 20% el 30% respectivamente, para el año 2005; OECD, 2009).

A partir de estas reflexiones se pretende valorar la emergencia de ciudades con funciones eminentemente turísticas en el archipiélago urbano mundial, valorando su importancia y el alcance de su área de influencia. Para ello en el próximo apartado se presentarán detenidamente los planteamientos metodológicos. Seguidamente se abordarán los principales resultados, apuntando algunas líneas de discusión de los mismos. En tercer lugar, se presentan las conclusiones que permitirán cerrar el presente trabajo y ofrecer una valoración general de lo analizado.

2. METODOLOGÍA

Con el fin de analizar los cambios y permanencias de las ciudades turísticas en el contexto mundial se seleccionaron las 100 ciudades turísticas más importantes del mundo, con mayor número de turistas internacionales, en dos fechas concretas, 2006 y 2016. La evolución entre estos dos años permite evaluar la importancia adquirida por determinados núcleos en un contexto de crisis económica generalizada, donde el turismo, por su comportamiento resiliente, se ha utilizado como estrategia de desarrollo y de superación de las constricciones de productividad de otros sectores. Desde este punto de vista, es muy conocida la importante caída de la demanda en contextos económicos difíciles, no así tanto la alta elasticidad del sector a los cambios de las rentas y su adaptabilidad a la demanda, un aspecto relevante que en muchos casos se obvia (Njegovan, N., 2006). Ello supone que normalmente un incremento de rentas en la demanda implica

⁶ Respuestas a la pregunta: ¿Cuáles fueron las principales razones para ir de vacaciones en 2014? Máximo, 4 respuestas.



un consumo turístico mucho mayor que el propio incremento, a la vez que el turismo es capaz de reducir los precios con el objetivo de captar demanda en periodos de crisis (Vanhove, N. 2011).

En total se han sometido a análisis 134 ciudades (100 de 2006 y 100 de 2016, con una variación de 34). La fuente de información ha sido el *Top 100 City Destination Ranking* (Euromonitor International). Este organismo destaca por elaborar anualmente un informe de la evolución del sector que contempla unas 500 ciudades de todo el mundo. Para la obtención de datos sobre número de turistas internacionales, y debido a que algunas ciudades han aparecido o desaparecido en los listados en función de su evolución, se recurrió a fuentes alternativas, especialmente a las oficinas de estadística nacionales y locales; en casos excepcionales, se tomaron los datos de informe *Global Destination Cities Index* de Master Card (2016).

Para valorar la proyección turística del destino a escala internacional se ha utilizado el transporte aéreo como indicador, valorando comparativamente el volumen de turistas internacionales con el tráfico aéreo internacional, considerando tanto las frecuencias, como la diversidad geográfica de las conexiones. Para lo segundo se procedió a elaborar un cociente de especialización geográfica de las conexiones, (CEGA, elaborado mediante un cálculo Sargent-Florence⁷). En este se ha valorado el grado de especialización de las conexiones aéreas directas fuera de la región continental a la que pertenece la ciudad (para aquellas conexiones más alejadas del área de referencia se procedió a realizar una ponderación positiva, valorándola un 50% más que al resto de conexiones). Los datos de frecuencias (vuelos) y conexiones (relaciones aéreas entre pares de ciudades) proceden de bases de datos adquiridas a la empresa OAG Worldwide, líder mundial en la provisión de información digital sobre horarios y rutas del sector aeronáutico comercial.

Una vez clasificados los datos (visitantes internacionales, frecuencias aéreas y especialización geográfica de las conexiones) se sometieron a diversos tratamientos estadísticos para valorar su interrelación. Entre los más importantes destacan medidas de correlación lineal entre grupos de ciudades con características o localizaciones geográficas similares (tabla 2), para cuya interpretación se han empleado gráficos de dispersión por grupos temáticos de nodos (según su especialización turística). Todo ello permite valorar hasta qué punto los planteamientos iniciales se verifican.

Cabe insistir de nuevo en que, al utilizar el transporte aéreo como indicador, se podrá evaluar la correspondencia entre el volumen de vuelos y el de turistas internacionales, viendo, para el conjunto de los datos, en qué manera se correlacionan. A pesar de que todos los nodos tienen una función turística destacada, no en vano se corresponden con las 100 ciudades con mayor afluencia de visitantes foráneos de cada año, se pueden identificar aquellas ciudades muy conectadas internacionalmente cuyo volumen de turistas es menor del esperado en relación con su rango aeroportuario. Este aspecto induce a pensar que la

⁷ Se entiende que hay una especialización en cuanto a la externalidad de las conexiones aéreas (fuera del área regional de localización según las regiones turísticas de la UNWTO), cuando los datos son superiores a 1. Por debajo de 1 las conexiones son eminentemente regionales. El cálculo del cociente de especialización geográfica de las conexiones aéreas de ha calculado siguiendo la siguiente fórmula: $CEGA = (C_{ij}/C_i) / (C_j/C_t)$

C_{ij}: Total de conexiones exteriores ponderadas de un nodo, fuera de su área inmediata de localización.

C_j: Total de conexiones de ese nodo (conexiones exteriores y dentro de su área inmediata de localización).

C_i: Total de conexiones exteriores ponderadas del sistema (100 ciudades consideradas).

C_t: Conexiones totales de las 100 ciudades consideradas (Sumatorio de los valores de las conexiones dentro del área inmediata de localización de los nodos y de los valores ponderados de las conexiones exteriores al área de localización).



función de transporte está respondiendo a las demandas de las otras actividades económicas localizadas en la ciudad o en su área de influencia.

Con objeto de interpretar más ajustadamente los resultados, discriminar ciudades según funciones turísticas y poder valorar grupos de nodos se ha procedido a agruparlos en las siguientes categorías: ciudades o destinos globales, destinos patrimoniales y culturales y destinos de sol y playa. En algunos casos también se han discriminado los destinos religiosos o de peregrinación y los *hubs* aeroportuarios. Para esta clasificación de ciudades según tipologías se han empleado propuestas precedentes, casi todas de reconocido prestigio. Para el caso de las ciudades globales se ha tomado como referencia el listado elaborado por el GaWC⁸ (Taylor, P. y Derudder, B. 2015). La identificación de los destinos patrimoniales se ha realizado con un doble criterio, por un lado se ha tomado como referencia el listado de ciudades patrimonio de la Humanidad⁹ y por otro aquellas con un peso en los servicios de ocio-esparcimiento, creativos, artísticos y culturales, según la propuesta de R. Díez-Pisonero (2015); en este último grupo también se han incluido en los análisis algunas ciudades globales- como Barcelona, París o Madrid-, al cumplir esta función. El resto de tipologías son de más fácil identificación, para los *hubs* aeroportuarios se han considerado los aeropuertos base de operaciones de las principales compañías aéreas mundiales; los destinos de peregrinación religiosa que se reconocen entre los 100 con mayores visitantes son únicamente tres, pertenecientes a tres religiones mayoritarias (Roma, La Meca – Aeropuerto de Jeddah- y Jerusalén – Aeropuerto de Tel Aviv-); por último, para el caso de los destinos de sol y playa se han considerado aquellos destinos costeros de reconocido prestigio. Con el fin de apreciar comportamientos diferenciales según localización geográfica una parte del análisis se ha detenido a valorar el comportamiento conjunto de las ciudades según su adscripción a las regiones turísticas mundiales (UNWTO, 2018¹⁰).

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En 2016 entre las treinta primeras ciudades del mundo por recepción de turistas internacionales se encuentran 8 europeas, 3 estadounidenses, 15 del Sur y Este de Asia y 4 de Oriente Próximo y Medio (incluida Turquía). No aparece ninguna latinoamericana ni africana, ocupando el puesto 32 de la lista Cancún y el 37 Johannesburgo, como las primeras de sus respectivas áreas.

Para ofrecer una primera idea de la magnitud de los datos puede señalarse que el sumatorio de visitantes de las 30 primeras ciudades ascendió en su conjunto a más de 322 millones de personas, lo que supone un 26% del total de los turistas internacionales de 2016. Entre estas 30 (tabla 1) se incluyen representantes de las principales modalidades de turismo del mundo: sol y playa (Phuket, Pattaya, Antalya); turismo cultural, bien sustentado en un rico patrimonio histórico artístico (Praga, Viena, Barcelona, Roma, Estambul), bien en actividades de ocio como el juego, los casinos o los parques temáticos (Macao, Las Vegas, Miami); destinos de peregrinación (Roma, La Meca); ciudades globales con una segmentación del negocio muy amplia (Hong Kong, Singapur, Nueva York, Londres, París, Ámsterdam, Tokio, incluso Milán); o destinos consolidados recientemente en consonancia con el papel económico, político y cultural que han adquirido los países a los que pertenecen (Dubai, Shanghai, Seúl, Shenzhen, Guangzhou, entre otros).

⁸ GaWC: Globalization and World City Research Network. <https://www.lboro.ac.uk/gawc/>

⁹ Se han considerado aquellas ciudades del listado con Conjuntos patrimoniales o con bienes declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

¹⁰ La división en las grandes regiones turísticas mundiales, según la propuesta de la Organización Mundial del Turismo, puede consultarse en cualquiera de las publicaciones generales de esta entidad, como por ejemplo esta, que se cita como referencia.



La tabla 1 también pone en evidencia que solo una ciudad europea, Londres, ocupa los diez primeros puestos en la evolución del conjunto de nodos, tanto en cifras absolutas como por sus tasas de crecimiento. A esta se une Atenas en lo que se refiere al ascenso en número de puestos absolutos (105 entre 2006 y 2010). Razón de ello es la eclosión en el panorama turístico mundial de un repertorio de ciudades asiáticas, tanto aquellas pertenecientes a China (país que se ha consolidado como potencia turística mundial¹¹), como otras de sol y playa o que destacan, a los ojos del turista internacional, por su lejanía y exotismo (sureste asiático: Tailandia, Vietnam, Camboya, Indonesia). El análisis de las regresiones lineales entre variables y de los gráficos que las acompañan permite la profundización en todo el proceso.

El gráfico de dispersión del conjunto de los datos (134 ciudades; figura 1) es un ejemplo de la importante diversidad de tipologías y funcionalidades de las ciudades en el panorama internacional y, anuncia que la interpretación de los datos debe tener en cuenta más variables que aquellas relacionadas únicamente con el turismo. Ello explica la escasa correlación entre el volumen de turistas/volumen vuelos ($R=0,408$) y la nula relación entre las otras variables consideradas, como la especialización geográfica de la conexión aérea. En una primera aproximación se puede adelantar que la escasa correlación vuelos-turistas habla, por ejemplo, cuando el número de turistas es alto, de la posibilidad de acceso por otros medios de transporte, o de la cercanía de los destinos a un gran *hub* aeroportuario, como es el caso de Bangkok con los destinos de Tailandia (Pattaya, Phuket, Chiang Mai, Krabi). Cuando el dato de las frecuencias aéreas es alto y con escasa correlación con el volumen de turistas cabe pensar que deben considerarse especializaciones de las ciudades en otros sectores productivos que también precisan del transporte aéreo, como es el caso de las grandes ciudades mundiales. No obstante, se observan ciudades que muestran una importante relación entre ambas variables: Vancouver, Heraklion, Budapest, Atenas, Venecia, Colombo, Praga, incluso ciudades con un reconocido estatus de globalidad (conocida la multiplicidad de funciones económicas que albergan), como Nueva York o Shanghái.

A continuación, se ofrecen análisis detallados según regiones y según las funciones urbanas identificadas en el apartado metodológico, lo que permitirá una mejor comprensión de los resultados y desentramar el complejo panorama que describe la figura 1. Es necesario advertir al lector que, con el fin de interpretar ajustadamente los resultados, es necesario considerar las diferentes funcionalidades que pueden caracterizar el papel de las regiones turísticas o viceversa; con ello a veces la explicación no es tan lineal como se desearía.

3.1. RESULTADOS PARA LAS PRINCIPALES REGIONES TURÍSTICAS MUNDIALES (UNWTO)

En primer lugar, debe señalarse una correlación apreciable o significativa entre turistas y frecuencias aéreas en la región asiática ($R=0,659$; tabla 2). Referido a este mismo ámbito, la correlación turistas-especialización geográfica de la conexión aérea (CEGA), aunque no muy alta, si es superior a la media mundial y, con ello, indicativa de la apertura internacional de estas ciudades. No obstante, debiera tenerse en cuenta que algunos de los principales destinos son ciudades con una importante afluencia de visitantes debido a su carácter fronterizo (a modo de ciudades estado, recibiendo gran parte de visitantes de los países inmediatos:

¹¹ Los datos del turismo internacional de China y de algunas de sus ciudades deben evaluarse con precaución. Por ejemplo, Macao y Hong Kong reciben un alto número de turistas del resto de China que se contabilizan como turistas internacionales.



Hong Kong, Macao, Singapur, por ejemplo, en los dos primeros ejemplos el intercambio con China se considera turismo internacional pese a ser el mismo Estado).

Tabla 1. 100 primeras ciudades turísticas (visitantes Internacionales).

PRINCIPALES CIUDADES TURÍSTICAS. 30 PRIMERAS DEL MUNDO. 2016.

	Total turistas (000)		Total turistas (000)		Total turistas (000)
1. Hong Kong	26.552,7	11. Phuket	10.596,1	21. Delhi	7,447,8
2. Bangkok	21.251,7	12. Roma	9.396,4	22. Mumbai	7,194,3
3. Londres	19.190,3	13. Tokio	9.272,9	23. Barcelona	7,037,8
4. Singapur	16.604,0	14. Taipéi	9.226,7	24. Pattaya	7,018,8
5. Macao	15.391,9	15. Estambul	9.174,4	25. Shanghai	6,904,3
6. Dubái	14.870,0	16. Seúl	9.002,8	26. Las Vegas	6,741,8
7. París	14.392,0	17. Guangzhou	8.618,7	27. Milán	6,695,1
8. Nueva York	12.650,0	16. Praga	8.182,5	28. Ámsterdam	6,345,1
9. Shenzhen	12.571,0	19. La Meca	7.964,5	29. Antalya	6,173,4
10. K. Lumpur	12.290,4	20. Miami	7.833,0	30. Viena	5,867,6

PRINCIPALES INCREMENTOS (2006- 2016)

Tasa de crecimiento anual medio (%)		Crecimiento medio anual (total 000)		Ascenso en el ranking ciudades turísticas (puestos totales, 2006/16)	
Krabi	887,2	Krabi	13363292,9	Phuket	140
S. Petersburgo	802,3	Bangkok	2223500,0	Antalya	120
Taipéi	249,2	Londres	1827800,0	Denpasar/ Bali	119
Bangkok	195,3	Hong Kong	1755600,0	Osaka	118
Cairo	153,0	Phuket	1411166,7	Johor Bahru	113
Jerusalén	150,0	Macao	1322700,0	Johannesburgo	112
Delhi	143,3	Shenzhen	1105800,0	Ho Chi Minh	110
Mumbai	111,1	Dubái	989000,0	Jaipur	106
Londres	106,2	Delhi	964500,0	Atenas	105
Agra	100,4	Taipéi	899000,0	Ha Noi	100

REPARTO REGIONAL (100 ciudades turísticas mundiales)

	2006			2016		
	Nº ciudades top 100	Visitantes internac. total (000)	% total visitantes internac.	Nº ciudades top 100	Visitantes internac. total (000)	% total visitantes internac.
Europa	41	83.806	41,00	28	152.448	25,80
Asia Oriental y Central	29	59.023	28,88	38	278.529	47,14
Oriente Próximo	5	19.956	9,76	12	65.161	11,03
Norteamérica	12	22.257	10,89	10	54.637	9,25
América Latina	8	13.587	6,65	6	19.553	3,31
Otras regiones	5	5.770	2,82	6	20.536	3,48
TOTAL	100	204.399	100	100	590.864	100

Fuente: Resultados de la investigación a partir de Euromonitor International, 2006 y 2016.



Figura 1. Relaciones entre frecuencias aéreas y total de turistas. 2016.

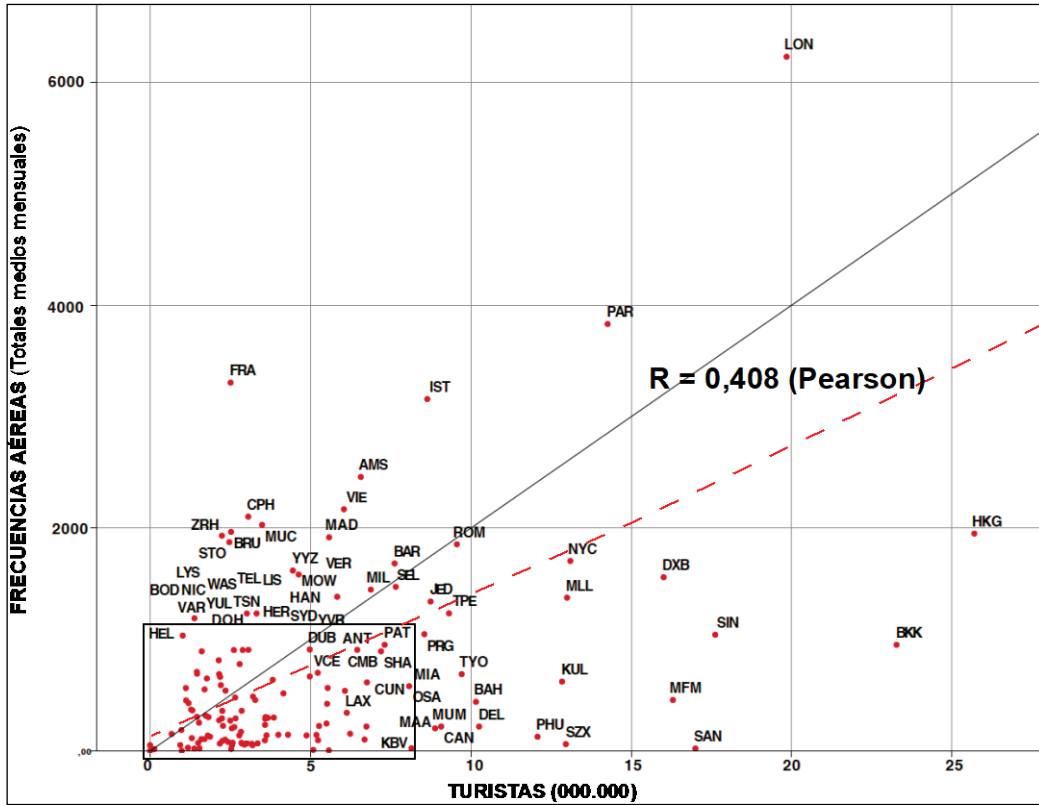
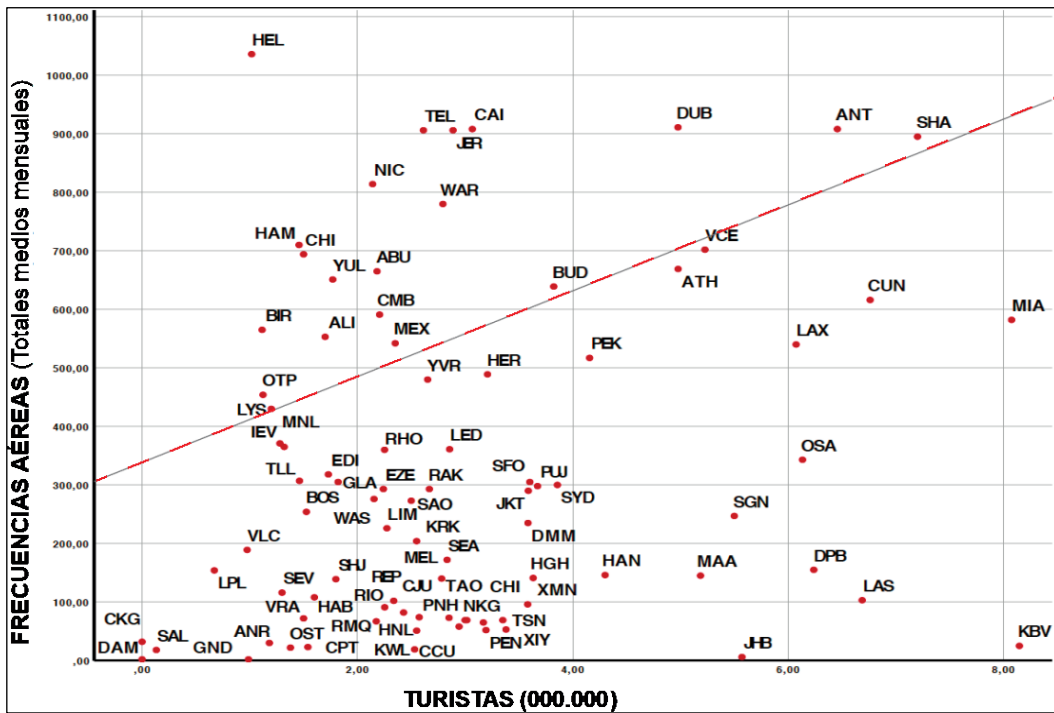


Figura 1.bis. Ampliación de la figura 1 (Recuadro). Relaciones entre frecuencias aéreas y total de turistas. 2016.



Fuente Resultados de la investigación a partir de los datos de Euromonitor International y OAG Worldwide. Año 2016.

Revista de Estudios Andaluces, núm. 37 (2019) pp. 161-183. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

En el lado contrario, las ciudades europeas, pese al alto crecimiento de turistas que han experimentado, han perdido peso relativo a escala mundial; en 2006 se situaban entre las 100 primeras 41 ciudades, que concentraban un 41% del total de turistas, frente a 28 ciudades en 2016 (25,8% mundial). Los destinos de sol y playa de esta región presentan escasa dependencia del transporte aéreo a la hora de captar turistas, en relación con la posibilidad de acceso terrestre y a que su procedencia es relativamente cercana (tabla 2: Destinos de sol y playa, turistas/frecuencias $R=0,089$). Ello resulta especialmente manifiesto si se compara con la importante interrelación que muestran los destinos de sol y playa (turistas y frecuencias aéreas) en los ejemplos del Caribe y el sureste asiático ($R=0,922$ y $0,700$ respectivamente; figuras 2 y 3). En el caso del Mediterráneo hay que valorar igualmente la cercanía de los mercados europeos, principales abastecedores y el nuevo rol que están jugando los cruceros. Así, por ejemplo, en 2016 algunas de las ciudades consideradas en el análisis, concretamente Barcelona, Venecia, Mallorca y Roma (Civitavecchia), recibieron más de 1,5 millones de cruceristas, estando las cuatro entre los 20 destinos de cruceros más importantes del mundo¹² (Hosteltur, 2018, a partir de la información de Cruise, Industry News). Resulta significativa, no obstante, la alta correlación entre el volumen de frecuencias aéreas y la diversidad geográfica de la conexión, tanto para el caso de Europa en su conjunto como para los destinos del Mediterráneo ($R=0,653$; $0,859$. Correlación vuelos/CEGA, respectivamente. Tabla 2), lo que sin duda confiere competitividad frente a adversarios asiáticos y del Caribe.

En cuanto a los destinos europeos propiamente urbanos, tanto los que pueden ser considerados ciudades globales como aquellos con funcionalidades mucho más restringidas a un turismo patrimonial, se observa una correlación alta vuelos/turistas ($R=0,776$ y $0,645$ respectivamente; tabla 2). La simbiosis entre transporte aéreo y funciones propiamente urbanas se hace manifiesta en las ciudades globales europeas, en relación con dos aspectos: (i) La destacada centralidad de su red de aeropuertos en el contexto global, que ha experimentado un crecimiento exponencial de las conexiones y frecuencias, ligado a la liberalización del sector en Europa y que ha desencadenado, como ya se anticipó, el desarrollo significativo de las compañías *low cost* (Diez-Pisonero, R., 2015) y (ii) el aumento destacado del turismo urbano en el contexto macro-regional. Así se estima que más del 50% de la actividad turística en Europa está directamente relacionada con el patrimonio y la cultura, siendo este segmento de negocio el que más crece en los últimos años (OECD, 2009). A ello se unen otras tipologías de turismo muy presentes en las ciudades con características y funciones globales, como puede ser el turismo MICE¹³, el turismo de compras y el consumo de productos creativos y culturales ligados a la economía de la experiencia: mega-eventos, artes escénicas, industrias creativas o la propia morfología urbana, manifestada en determinadas escenas culturales o paisajes escénicos (Navarro, C.J. *et al.*, 2012; Córdoba J. y Gago, C., 2018; Escalona Orcao, A.I. *et al.*, 2017.)

Las ciudades de Oriente Próximo también muestran un crecimiento significativo de su peso turístico, muy por encima del significado del sector aéreo, pese a albergar importantes *hubs*, impulsados en las últimas dos décadas. Es singular la reciente vocación global de estos destinos, aspecto que se puede interpretar de la correlación casi perfecta entre el volumen de visitantes y la diversidad de destinos aéreos, CEGA ($R=0,99$). La estrategia de posicionar económicamente a los países del Golfo Pérsico, más allá de la producción de petróleo, ha favorecido que sus países y ciudades cobren mayor significado en el contexto internacional como destinos turísticos (Henderson, J.C., 2006; Lohmann, G. *et al.*, 2009) y con ello se ha pasado de 5 a 12

¹² De entre estas cuatro ciudades destaca Barcelona, principal puerto de cruceros del Mediterráneo, con 2,63 millones de cruceristas en 2016.

¹³ MICE: Acrónimo en inglés que sintetiza las diversas actividades del turismo de negocios; M (meetings, reuniones), I (incentives, incentivos), C (congress, congresos) y E (exhibitions, exposiciones).



ciudades en el top 100 (tabla 1); los datos de la UNWTO también corroboran este punto, pues se ha producido un ascenso de 34 millones de turistas en las últimas dos décadas (de 22 millones de visitantes en el año 2000 a 56 en 2017; UNWTO a, 2018).

Tabla 2. Correlaciones lineales entre variables según regiones mundiales (UNWTO) y tipología de ciudades turísticas.

	VUELOS / TURISTAS	VUELOS/ CEGA ¹⁴	TURISTAS/ CEGA
TOTAL CIUDADES	0,408	0,154	0,057
Ciudades globales/capitales económicas	0,390	-0,082	-0,130
Hubs aeroportuarios	0,338	-0,382	-0,571
Destinos patrimoniales y culturales	0,680	0,156	0,256
Destinos de peregrinación	0,897	-0,997	-0,903
TURISMO SOL Y PLAYA			
TOTAL	0,184	0,256	-0,114
Mediterráneo	0,210	0,311	0,210
Caribe	0,922	0,472	0,606
Sureste asiático	0,700	0,440	0,303
REGIONES MUNDIALES SEGÚN UNWTO ⁷			
AMÉRICA NORTE	0,212	0,034	0,053
Sin San Diego	0,572	-0,010	0,189
Ciudades globales/capitales económicas	0,586	0,436	0,353
LATINOAMÉRICA Y CARIBE	0,791	0,060	0,199
EUROPA	0,717	0,653	0,331
Destinos patrimoniales y culturales	0,645	0,467	0,116
Destinos de sol y playa	0,089	0,859	-0,290
Ciudades globales/capitales económicas	0,812	0,620	0,372
ASIA- PACÍFICO OCCIDENTAL	0,659	0,449	0,303
Destinos patrimoniales y culturales	0,717	0,453	0,376
Destinos de sol y playa	0,623	0,478	0,316
Ciudades globales/capitales económicas	0,607	0,134	0,215
ORIENTE PRÓXIMO Y N. DE ÁFRICA	0,237	0,224	0,999

Fuente: Resultados de la investigación. Datos obtenidos a partir de los datos primarios de Euromonitor International, *Top 100 City destination Ranking*, y OAG Worldwide. Año 2016.

Nota: Para todas las correlaciones P valor < 0,001; Nivel de confianza, 95%.

¹⁴ CEGA. Cociente de especialización geográfica de las conexiones. La nota 3 especifica la fórmula de cálculo.

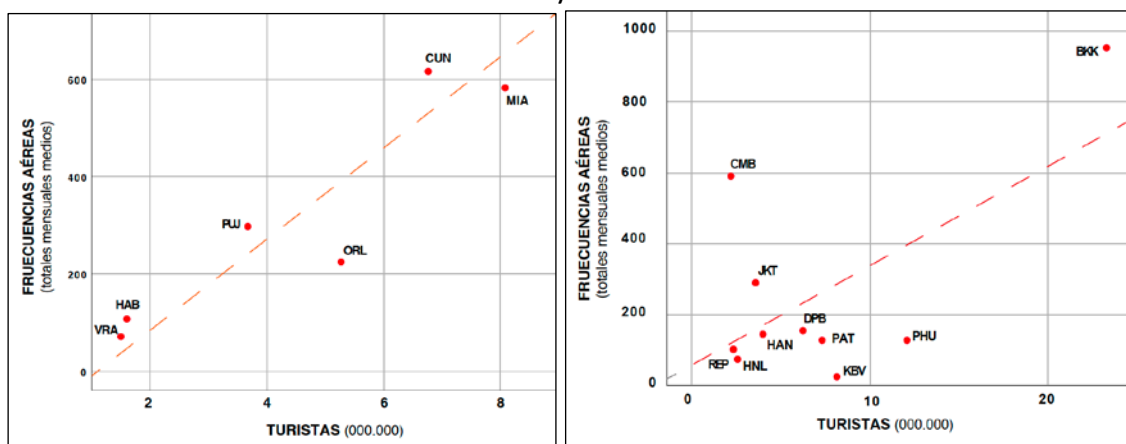


Norteamérica presenta un total de 10 ciudades en el conjunto de las 100 primeras, habiendo perdido peso con respecto a las regiones anteriormente citadas. La peculiaridad de su sistema de transporte aéreo, con un volumen muy superior de tráfico doméstico, hace que no se aprecie relación significativa entre este y el total de turistas. Ello, sin duda, supone un hándicap a la hora de garantizar la competitividad de muchos de los destinos, aunque los grandes hub aeroportuarios (Nueva York, Atlanta, Miami) sirvan de “puerta” para el acceso al resto del sistema. Destacan, no obstante, casos muy singulares en el contexto internacional: Las Vegas y su vocación de destino de Juego y casinos (Gottdiener, M. *et al.* 2000), a los que se une en las últimas décadas el desarrollo del turismo MICE (Horner S. y Swarbrooke, J., 2004); Miami es, sin duda, el mejor ejemplo de una ciudad de fantasía (Hanningan, J., 1998), ligado a la proliferación de parques temáticos; y San Diego tiene una reducidísima disponibilidad de frecuencias aéreas internacionales y, así, los más de 17 millones de turistas internacionales en 2016 (mexicanos en su mayoría) suponen un turismo internacional de carácter “local” que atraviesa la frontera por vía terrestre. El resto de regiones tienen poca presencia de ciudades en el top 100. Cabe destacar que el volumen de turistas de los nodos de América Latina, un total de 8, muestra también importantes correlaciones con las frecuencias aéreas ($R=0,791$), indicio de interrelación y dependencia entre ambas actividades económicas.

3.2. RESULTADOS SEGÚN LA FUNCIÓN TURÍSTICA DE LOS NODOS

Un análisis temático, centrado en las tipologías de ciudades turísticas, aunque anticipado de alguna manera en el apartado anterior, puede desvelar otros aspectos interesantes. En primer lugar, destaca la significativa dependencia de los destinos de sol y playa del transporte aéreo internacional para garantizar su competitividad, a excepción del caso del Mediterráneo, donde, como se ha explicado, la cercanía de los mercados permite que la demanda acceda por vías alternativas. Precisamente, los ejemplos de las ciudades del Mar Caribe y de la región Sur de Asia y Pacífico (Tailandia, Península de Indochina), con correlaciones altas ($R=0,992$ y $0,623$ respectivamente, turistas/frecuencias; figuras 2 y 3) ponen de manifiesto la simbiosis que muestran estas dos actividades y, en gran medida, la necesidad de frecuencias aéreas acordes con la oferta, de manera que no se produzcan disfunciones que lleven a la pérdida de clientes potenciales. El caso asiático anuncia, no obstante, una alta complejidad debido a la presencia de *hubs*, localizados en las capitales nacionales, que abastecen destinos muy especializados en el turismo de sol y playa (Bangkok para el caso de Krabi, Phuket y Pattaya; y Jakarta en el caso de Denpasar-Bali).

Figuras 2 y 3. Región Caribe y Sur y Este Asia-Pacífico. Destinos de sol y playa. Relaciones entre frecuencias aéreas y turistas.



Fuente: Resultados de la investigación a partir de los datos de Euromonitor International y OAG Worldwide, año 2016.



El ejemplo de Tailandia es especialmente relevante por lo que respecta a la magnitud del proceso. En el año 1960 escasamente se contabilizaban unos 81.000 turistas internacionales, provenientes de las élites internacionales que visitaban fundamentalmente Bangkok y sus alrededores. La cifra se incrementó a más de 13 millones en 2006 (Cohen, E.H., 2008) y a 32,6 en 2015 (UNWTO, 2018a). Ha de decirse que Tailandia no se identifica únicamente como un destino de sol y playa, pero este segmento sí constituye el principal motivo de los viajes internacionales se llevan a cabo. Para ello se impulsaron algunas de sus localizaciones turísticas más relevantes, bajo una política estatal muy directiva¹⁵, que han visto en su implementación la mejor opción para el desarrollo económico (Cohen, E.H., 2008). Así, y tal como los datos indican, estos núcleos localizados fundamentalmente en la base del “triángulo de oro” (Istmo de la Península de Malaca, entre la Isla de Phuket y Pattaya), presentan unas de las tasas de crecimiento de turistas mayores del mundo. Gran parte de los estudios sobre ciudades globales insisten en que estas poseen una concentración de puestos de mando en la organización de la economía mundial (Sassen, S. 1991) y la infraestructura necesaria para capturar los flujos mundiales que se producen y que aparecen distribuidos por el espacio (Castells, M., 1989). Como consecuencia, presentan una gran concentración de funciones urbanas de alcance superior al área de influencia convencional, amparadas en actividades como el comercio, las finanzas, los servicios a las empresas, la industria (actividades no sólo de producción, sino también de dirección, administración e I+D+i), el gobierno, la educación, la cultura, el bienestar social y la capacidad de atracción migratoria (Markusen, A. y Gwiasda, V., 1994). Pese a la importante y extensa literatura sobre este tema, se ha insistido muy poco en el significativo papel que pueden desempeñar estas ciudades como polos de atracción turística. Cabe decir, como ejemplo, que entre los 100 destinos más visitados según Euromonitor International, 46 también se incluyan en el prestigioso listado de ciudades globales propuesto por el GaWC (2016; Alpha cities). Solo Bogotá, Luxemburgo y Santiago de Chile se identifican como nodos económicamente significativos, pero con funciones alejadas del sector turístico, o al menos no están entre los que más turistas reciben.

Sin duda, gran parte del desempeño económico desarrollado en las ciudades globales les hace ser polos atractivos para los negocios y el turismo MICE, pero más allá de esto, estas gozan de unos importantes atractivos de carácter cultural, confiriéndoles funciones de orden simbólico y con ello un carácter singular. Entre los trabajos que insisten en esta idea cabe señalar el trabajo pionero de A. D. King (1995), donde se pone de manifiesto el poder de la cultura, especialmente de la arquitectura y el diseño, como atributos de poder de los lugares. En este mismo sentido, otros autores insisten en cómo las actividades culturales juegan un papel fundamental, ya que se encuentran en la interfaz entre la producción y el consumo, al tiempo que son parte fundamental de las prácticas de marketing y branding de los lugares, con un doble fin, atraer inversión extranjera directa, pero también y en un contexto de crisis y competitividad, turistas (Pratt, A.C., 2012).

El análisis (tabla 2, figura 4) muestra un elenco de ciudades globales y a la vez turísticas, con una tasa de correlación turistas/frecuencias aéreas muy baja para el conjunto, pero cuya lógica se concreta en las escalas continentales en algunos de los casos (R Europa= 0,812; R Nodos asiáticos= 0,64; R Nodos norteamericanos= 0,586). Ello apunta al significado de los nodos globales como ciudades turísticas de primer nivel en los ámbitos regionales, debiéndose ser interpretado en función del aumento significativo del segmento del turismo urbano como una práctica amplia, no solo ligada al turismo patrimonial y también al papel que

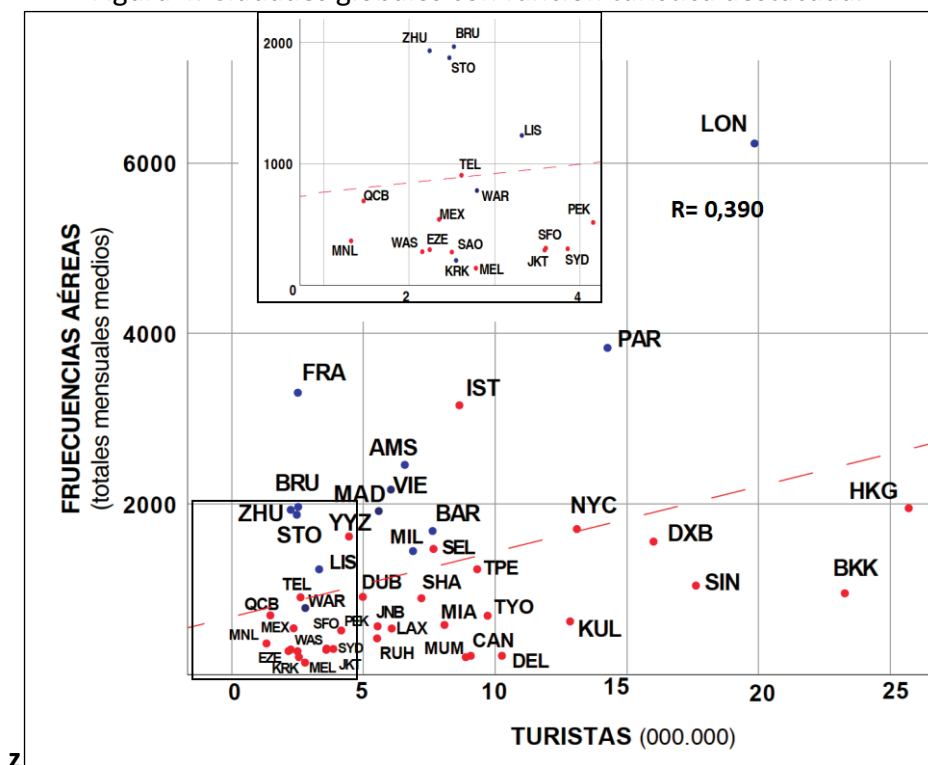
¹⁵ Se identifican los inicios de la puesta en marcha de una política estatal turística, bajo el mandato del Primer ministro Sarit Thanarats (finales de la década de 1950). El trabajo de Peleggi, 1996 ofrece una descripción detallada de la primera evolución de la política turística en Tailandia.



pueda tener el turismo de negocios. En la figura 2 se aprecia cómo la gran mayoría de los nodos europeos sobresalen en el número de frecuencias aéreas, poniendo de manifiesto la centralidad del sistema de conexión, mientras que el gran volumen de turistas en algunos de los asiáticos (Hong Kong, Singapur, alejados de la línea de tendencia) nos habla de su carácter eminentemente fronterizo, propio de países o enclaves pequeños; en el caso de Bangkok, la falta de correspondencia entre el total de vuelos y turistas es indicio de un “cuello de botella” en el sistema de conectividad aérea, que posiblemente está constriñendo la proyección internacional del nodo y del resto de ciudades nacionales a las que se accede a través de este *hub*.

Por último, el análisis se centra en los destinos con funciones eminentemente culturales, con importante patrimonio o con protagonismo de las industrias creativas (tabla 2, figura 5). En este se han incluido algunas ciudades como París, Londres, Barcelona o Shanghái cuya vocación global es evidente y que ya ha sido analizada¹⁶. Sin embargo, otras que albergan funciones eminentemente patrimoniales o culturales destacan igualmente, por su importante significado en el concierto internacional, en el mismo grado que muchas ciudades definidas como globales en lo económico, tanto por el nivel de conectividad como por el volumen de turistas que atraen. Este es el caso de los destinos de peregrinación (Roma, Jerusalén-Tel Aviv, Jeddah-La Meca) o destinos con un alto peso patrimonial (Florenia, Praga, Atenas, Venecia, San Petersburgo, Salzburgo, para el caso europeo, y Xi’an en Asia).

Figura 4. Ciudades globales con función turística destacada.

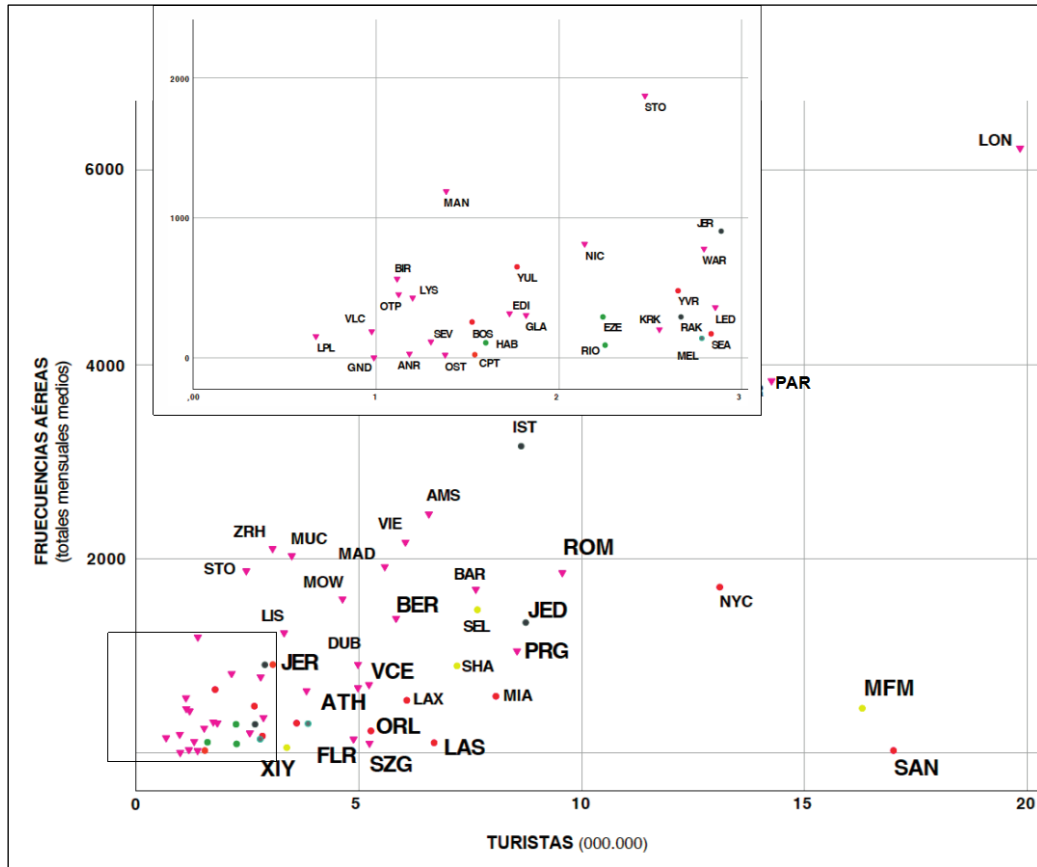


Fuente: Resultados de la investigación a partir de los datos de Euromonitor Internacional y OAG Worldwide, año 2016.

¹⁶ Como se ha indicado en el apartado metodológico, la selección de este grupo de ciudades está en relación con su declaración como ciudades Patrimonio de la Humanidad (conjuntos patrimoniales y bienes culturales) o por el significado que adquieren en ellas las industrias y actividades creativas, culturales e innovadoras (identificado en el trabajo de R. Díez-Pisonero, 2015).



Figura 5. Destinos patrimoniales y culturales.



Fuente: Resultados de la investigación a partir de los datos de Euromonitor International y OAG Worldwide, año 2016.

Nota: para la identificación de ciudades se ha utilizado el código IATA. Disponible en: <https://www.iata.org/publications/Pages/code-search.aspx>

De la misma manera puede verse el importante puesto que ocupan algunas ciudades, sin duda por la alta presencia de industrias culturales, creativas y de ocio, como los casos de Berlín, Montreal, Melbourne o por la presencia de parques temáticos (Orlando, completando la oferta de parques ofrecida por otras localizaciones de mayor peso económico como Miami, Tokio, París, Los Ángeles). Es destacable el número de turistas que mueven las ciudades del juego, Las Vegas y Macao; en ambos casos se vislumbra un déficit significativo de conectividad aérea, en parte porque la demanda proviene de las localizaciones cercanas. En el primer caso, se abastece de un turismo interior muy importante que la red internacional no refleja, en el segundo se accede por vía marítima o terrestre (las ciudades chinas de Hong Kong y Cantón distan respectivamente unos 50 y 100 Km de Macao y su población acude asiduamente buscando un tipo de ocio, como los juegos de azar, que están prohibidos en el resto de China). En relación con el conjunto de destinos patrimoniales resulta interesante también que algunos de ellos presentan un alto cociente de especialización geográfica de las conexiones aéreas (tabla 3). Aunque la casuística debiera ser analizada individualmente, ello es indicio de un área de influencia amplia, más allá de sus entornos regionales o nacionales a la hora abastecer la oferta turística, lo que insiste en la importancia que en el contexto global estos núcleos pueden adquirir.



Tabla 3. Índices medios de especialización geográfica de las conexiones aéreas. Grandes grupos de ciudades turísticas. 2016.

Ciudades globales	Destinos patrimoniales y culturales	Destinos de sol y playa
2,30	1,98	1,94

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de la investigación.

4. CONCLUSIONES

El análisis de las relaciones entre el volumen de turistas internacionales en las ciudades del mundo y la red transporte aéreo ha desvelado el alto grado de interdependencia entre estas dos variables y también la importancia que juega este medio de transporte a la hora de dotar de accesibilidad y centralidad a las localizaciones, y consecuentemente, la dependencia de algunos destinos a la hora de desarrollar el sector turístico. Además, en el trabajo se ha realizado una primera aproximación, de carácter descriptivo en relación con el peso y la evolución entre 2006 y 2016 de los núcleos turísticos más significativos, y ello ha puesto de manifiesto el significado que han adquirido recientemente las regiones de Asia-Pacífico y la de Oriente Próximo. Al mismo tiempo, el crecimiento ininterrumpido del volumen de turistas internacionales constata el mantenimiento de núcleos turísticos tradicionales, localizados fundamentalmente en Europa.

La distinción en esta investigación de una tipología de nodos turísticos según sus funciones, sol y playa, ciudades globales y destinos patrimoniales y culturales se ha desvelado muy útil a la hora de valorar el papel que estos juegan en el panorama internacional del turismo. Esta diversidad funcional resulta también relevante si se pretende valorar los reajustes recientes del sistema urbano en la escala global. En este sentido, es preciso señalar la irrupción de algunas ciudades turísticas con un papel destacado. El crecimiento en el número de turistas sin duda va acompañado de reajustes en los sistemas urbanos de los países y en las dinámicas socio-demográficas y económicas de las regiones donde ello se produce, aspectos que no pueden ser subestimados desde la óptica geográfica, y por ello, merecen estudios pormenorizados que permitan comprenderlos en profundidad. También merece un tratamiento profundo el análisis de las transformaciones de orden cultural que se desarrollan, muchas de ellas de orden simbólico y ligadas a la economía de la experiencia, que tienen como escenarios privilegiados los medios urbanos y donde el turismo adquiere un alto protagonismo económico, al ser utilizado como estrategia de desarrollo.

REFERENCIAS

Adey, P., Budd, L. y Hubbard, P. (2007). Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel. *Progress in Human Geography*, 31(6), 773-791. doi: <https://doi.org/10.1177/0309132507083508>

AMADEUS (2005): *Future Traveler Tribes 2020*. Henley Centre Headlight Vision. Recuperado de www.amadeus.com/web/.../TravellerTribes,2.pdf.

Anton Clavé, S., Saladié, O., Cortés-Jiménez, I., Fernández Young, A. y Young, R. (2015). How different are tourists who decide to travel to a mature destination because of the existence of a lowcost carrier route? *Journal of Air Transport Management*, 42, 213-218. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.11.001>

Revista de Estudios Andaluces, núm. 37 (2019) pp. 161-183. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

Bieger, T. y Wittmer, Al. (2006). Air transport and tourism—Perspectives and challenges. *Journal of air transport management*, 12(1), 40-46. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.09.007>

Castells, M. (1989). *The informational City*. Oxford, Basil Blackwell.

Cattan, N. (1995). Attractivity and internationalisation of major European cities: the example of air traffic. *Urban Studies*, 32(2), 303-312. doi: <https://doi.org/10.1080/00420989550013095>

Cohen, E.H. (Ed.). (2008). *Explorations in Thai tourism: Collected case studies*. Londres: Emerald Group Publishing.

Córdoba Ordóñez, J. y Gago García, C. (2010). Latin American cities and globalisation: Change and permanency in the context of development expectations. *Urban Studies*, 47(9), pp. 2003-2021. doi: <https://doi.org/10.1177/0042098010372680>

Córdoba Ordóñez, J. y Gago García, C. (2012). Globalización, movilidad y análisis de conectividad aérea: Una herramienta para la práctica interdisciplinar. *Revista de Antropología Social*, vol. 21(1), 117-146. doi: http://dx.doi.org/10.5209/rev_RASO.2012.v21.40052

Córdoba Ordóñez, J. y Gago García, C. (2018). Ciudades para el turismo: nuevas estrategias para el desarrollo regional en tiempos de crisis. En Márquez y Jordá: *Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel Marco Cano García*. Sevilla, Universidad de Sevilla, pp. 713- 732. Recuperado de <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/78274>

Córdoba, J., Gago, C. y Serrano, M. (2007). Transporte aéreo y especialidad diferencial. *Homenaje al Profesor J.M. Casas-Torres* (pp. 45-64). Madrid: UCM.

Debbage, K. G. y Delk, D. (2001). The geography of air passenger volume and local employment patterns by US metropolitan core area: 1973–1996. *Journal of Air Transport Management*, 7(3), 159-167. doi: [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(00\)00045-4](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(00)00045-4)

Derudder, B. (2006). On conceptual confusion in empirical analyses of a transnational urban network. *Urban Studies*, 43(11), 2027-2046. doi: <https://doi.org/10.1080/00420980600897842>

Derudder, B., Witlox, F., Faulconbridge, J., y Beaverstock, J. (2008). Airline networks and urban systems (Editorial). *GeoJournal*, 71(1), 1-3. doi: <https://doi.org/10.1007/s10708-008-9151-y>

Díez-Pisonero, R. (2015). Transporte aéreo, aeropuerto y ciudad Global. En *El aeropuerto y la ciudad en los escenarios de la globalización*. Tesis Doctoral (pp. 73-117). Madrid: Universidad Complutense. Recuperado de <https://eprints.ucm.es/38236/1/T37435.pdf>

Díez-Pisonero, R., Gago García, C. y Córdoba Ordóñez, J. (2016). Los aeropuertos de la globalización: espectacularización y teatralización de la infraestructura como herramienta de citymarketing. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (72), 221- 247. doi: <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2338>

Revista de Estudios Andaluces, núm. 37 (2019) pp. 161-183. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

- Dollfus, O. (1990). *Système Monde*. En Brunet y Dollfus, *Géographie universelle, Tomo 1*. Paris: Belin.
- Duval, D.T. (2013). Critical Issues in Air Transport and Tourism. *Tourism Geographies*, 15(3), 494-510. doi: <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.675581>
- Escalona Orcao, A.I., Sáez Pérez, L.A. y Sánchez-Valverde García, B. (2017). Patterns and drivers of cultural economy in Spain's extra-metropolitan small towns. *Investigaciones Regionales-Journal of Regional Research*, 38, 27-45.
- Eurobarómetro (2015). *Preferences of Europeans towards tourism. Report*. Comisión Europea, Dirección General de Comunicación, Bruselas. Recuperado de http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl_414_sum_en.pdf
- Euromonitor International (2006 y 2016). *Top 100 City destination Ranking*. Londres.
- ExcelTur (2013). *UrbanTur, 2012. Monitor de Competitividad de los destinos turísticos españoles*. Recuperado de https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2014/10/URBANTUR-2012_INFORME.pdf
- ExcelTur (2017). *UrbanTur, 2016. Monitor de Competitividad de los destinos turísticos españoles*. Recuperado de <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2017/06/URBANTUR2016-240517-documento.pdf>
- Gago García, C., Díez-Pisonero, R. y Córdoba Ordóñez, J. (2011). Low cost y actividad turística. Adaptaciones recientes en enclaves de alta especialización turística. En *Servicios, globalización y territorio. V Congreso Geografía de los Servicios* (pp. 469-494). Las Palmas: Grupo de Servicios de la AGE,
- Gago García, C. (1998). *Región, Política y transporte aéreo*. UCM, Madrid.
- GaWC (2016). The World According to GaWC 2016. Recuperado de <https://www.lboro.ac.uk/gawc/world2016t.html>
- Gottdiener, M., Collins, C. y Dickens, D.R. (2000). *Las Vegas: The social production of an all-American city*. Wiley-Blackwell.
- Hakfoort, J., Poot, T. y Rietveld, P. (2001). The regional economic impact of an airport: the case of Amsterdam Schiphol Airport. *Regional Studies*, 35(7), 595-604.
- Hanningan, J. (1998). *The Fantasy City: Pleasure and Profit in the postmodern metropolis*. Nueva York: Taylor and Francis.
- Harvey, D. (2001). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- Henderson, J.C. (2006). Tourism in Dubai: Overcoming barriers to destination development. *International Journal of Tourism Research*, 8(2), 87-99. doi: <https://doi.org/10.1002/jtr.557>
- Horner, S. y Swarbrooke, J. (2004). Las Vegas, USA: Portrait of a Market Leader. En *International cases in tourism management* (pp. 128-136). Londres: Routledge.
- Revista de Estudios Andaluces, núm. 37 (2019) pp. 161-183. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>



Hosteltur (2018). El Top 21 de los mayores puertos de cruceros del Mundo. Recuperado de https://www.hosteltur.com/124576_top-21-mayores-puertos-cruceros-mundo.html

Keeling, D. (1995). Transport and the world city paradigm. In Knox & Taylor, *World Cities in a World-system* (pp. 115-131). Cambridge: Cambridge University Press.

Keller, P. (2002). Introduction: air transport and tourism. *52nd AIEST Congress Publication*. In: AIEST (Eds.), *Air Transport and Tourism*. St. Gallen, AIEST.

Khadaroo, J. y Seetanah, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model-approach. *Tourism management*, 29(5), 831-840. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.09.005>

King, A.D. (1995). *Re-presenting the city: ethnicity, capital and culture in the twent-first century metropolis*. Basingstoke: Macmillan.

Lohmann, G., Albers, S., Koch, B. y Pavlovich, K. (2009). From hub to tourist destination—An explorative study of Singapore and Dubai's aviation-based transformation. *Journal of Air Transport Management*, 15(5), 205-211. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2008.07.004>

Markusen, A. y Gwiasda, V. (1994). Multipolarity and the layering of functions in world cities: New York City's struggle to stay on top. *International Journal of Urban and Regional Research*, 18(2), 167-193. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1994.tb00261.x>

Master Card (2016). Global Destination Cities Index by Mastercard. Recuperado de <https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2016/09/FINAL-Global-Destination-Cities-Index-Report.pdf>

Matsumoto, H. (2004). International urban systems and air passenger and cargo flows: Some calculations. *Journal of Air Transport Management*, vol. 10(4), 241-249. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2004.02.003>

Miles, S. (2012). The neoliberal city and the pro-active complicity of the citizen consumer. *Journal of Consumer Culture*, 12(2), 216-230. doi: <https://doi.org/10.1177/1469540512446881>

Navarro, C.J., Díaz-Luque, P. y Merinerom, R., (2012). *Regeneración Urbana y Turismo: Una aproximación desde las escenas culturales*. Recuperado de http://paperroom.ipsa.org/papers/paper_16812.pdf.

Njegovan, N. (2006). Elasticities of demand for leisure air travel: A system modelling approach. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 33-39. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.09.003>

OECD (2009). *The Impact of Culture on Tourism*. OECD Publishing, Paris. doi: <https://doi.org/10.1787/9789264040731-en>.

Revista de Estudios Andaluces, núm. 37 (2019) pp. 161-183. e-ISSN: 2340-2776
<http://dx.doi.org/10.12795/rea.2019.i37.08>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional

- Peleggi, M. (1996). National heritage and global tourism in Thailand. *Annals of Tourism Research*, 23(2), 432-448. doi: [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(95\)00071-2](https://doi.org/10.1016/0160-7383(95)00071-2)
- Porter, M.E. (1998). Location, clusters, and the “new” microeconomics of competition. *Business Economics*, 33, 77-90.
- Pratt, A.C. (2012). The cultural economy and the global city. In Taylor, Derudder *et al.* *International handbook of globalization and world cities* (pp. 265-275). Cheltenham, Edward Elgar.
- Prentice, R. (2006). Tourist Motivation and Typologies. In Lew, A. A., Hall, C. M., & Williams, A. M. *A Companion to Tourism* (pp. 262-279). John Wiley & Sons.
- Prideaux, B. (2009). City Destinations, The New Focus of Tourism Activity. In *Resort destinations: Evolution, management and development* (pp. 139-170). London: Routledge.
- Richards, G. (2011). Creativity and tourism: The state of the art. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1225-1253. doi: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.07.008>
- Sassen, S. (1991). *The Global City, London, New York, Tokio*. Oxford: Princeton University Press.
- Smith, D.A. y Timberlake, M. (1995). Conceptualising and mapping the structure of the world system's city system. *Urban Studies*, 32(2), 287-302. doi: <https://doi.org/10.1080/00420989550013086>
- Smith, D.A. y Timberlake, M. (2001) World city networks and hierarchies, 1977-1997: An empirical analysis of global air travel links. *American Behavioral Scientist*, 44(10), 1656-1678. doi: <https://doi.org/10.1177/00027640121958104>
- Taylor, P. J. y Derudder, B. (2015). *World city network: a global urban analysis*. Londres, Routledge.
- UNWTO/OMT (2016). *Panorama OMT del Turismo Mundial*. Madrid: OMT.
- UNWTO/OMT (2018a). *World Tourism Barometer. Vol 16*, Marzo- Abril. Madrid: OMT,
- UNWTO/OMT (2018b). *UNWTO Tourism Highlights*. Madrid: OMT.
- Urry, J. (1995). *Consuming Places*. London: Routledge.
- Urry, J. (2003). Social networks, travel and talk. *British Journal of Sociology*, 54(2), 155-75. doi: <https://doi.org/10.1080/0007131032000080186>
- Vanhove, N. (2011). *The Economics of Tourism Destinations*. Londres: Elsevier.

