

¿Existe *overtourism* en Santiago de Compostela?

Contribuciones para un debate ya iniciado

Is there *Overtourism* in Santiago de Compostela?

Contributions for an ongoing debate

Lucrezia Lopez 

lucrezia.lopez@usc.es

Miguel Pazos Otón 

miguel.pazos.oton@usc.es

María de los Ángeles Piñeiro Antelo 

manxeles.pineiro@usc.es

Departamento de Geografía

Universidades de Santiago de Compostela (España)

Resumen

A lo largo de la última década, el concepto de *overtourism* ha sido abordado tanto a nivel teórico, como a nivel empírico. La presente investigación analiza esta tendencia en Santiago de Compostela. Este destino de turismo urbano internacional es también la meta del Camino de Santiago, primer Itinerario Cultural Europeo, y una de las rutas de peregrinación más importantes del mundo. Su promoción desde el Año Santo 1993 ha consolidado un crecimiento continuo que se traduce en un aumento del número de llegadas de peregrinos. Los datos de los últimos años plantean debates acerca de la capacidad de carga y el *overtourism* en un centro histórico de 169,9 hectáreas. Por ello, el objetivo principal de este trabajo es analizar la evolución contemporánea marcada por estas tendencias turísticas y, sobre todo, introducir reflexiones y opiniones que parten de diversos actores locales para un desarrollo turístico sostenible. Desde el punto de vista

Recepción: 06.07.2019

Aceptación: 02.10.2019

Publicación: 15.12.2019

metodológico, se adoptan los enfoques múltiples de la investigación turística contemporánea y se combinan metodología cuantitativa y cualitativa. Los resultados introducen una nueva propuesta basada en la combinación de variables (espacio, tiempo y sociedad) a la hora de abordar el proceso de *overtourism* en Santiago de Compostela.

Palabras clave: Santiago de Compostela; *overtourism*; Camino de Santiago; desarrollo turístico sostenible.

Abstract

Over the past decade, the concept of “*overtourism*” has been approached both theoretically and empirically. This research analyses it in the city of Santiago de Compostela (Spain). It is the destination of an international urban tourism and of The Way of St. James, the First European Cultural itinerary and one of the most important pilgrimage routes in the World. Its marketing promotion since 1993 has produced a continuous growth that is translated into an increasing number of pilgrims’ arrivals. Tourism and pilgrimage data of the last years raise debates about the carrying capacity and *overtourism* in an historical centre of 169,9 hectares. For all that, the main aim of this work is to reflect on the contemporary evolution marked by these tourism trends and, above all, to introduce reflections and opinions of different local stakeholders to support a sustainable tourism development. From the methodological point of view, multiple approaches to contemporary tourism research are adopted and quantitative and qualitative methodologies are combined. The results introduce a new conceptual proposal based on the combination of variables (space, time and society) when dealing with the process of *overtourism* in Santiago de Compostela.

Key words: Santiago de Compostela; *overtourism*; The Way of St. James; sustainable tourism development.

o outro lado do Camiño

*vou cara a oficina de correos
rúa do vilar
hai un filme de terror que se esmaga nas paredes
da cidade
hai un filme de terror
de zombis de mochilas de trebellos
de inglés de castelán de airbnb
no último hostel prometemos
non volver
non ser así para infectarnos
devoramos a cidade como un menú happy meal
compartimos os residuos no instagram
non ser así para infectarnos
corre agora
antes de que morra este lugar tal e como o
coñecemos*
(A. Nogueira, *Spleen en catro tempos*, 2018, p. 18)

1 Introducción

Durante la última década, unos de los principales desafíos del desarrollo turístico en ciudades históricas en Europa, y cada vez más en todo el mundo, han sido enfrentar los efectos perniciosos de este fenómeno e involucrar al mayor número de actores en el proceso de reflexión sobre el modelo de turismo deseable para la ciudad y sus ciudadanos (García-Hernández et al., 2017; Mínguez et al., 2019). Asimismo, se han intensificado los estudios vinculados a los conceptos de “capacidad de carga” y de *overtourism*, que abarcan dimensiones relativas tanto a la calidad y autenticidad de la experiencia turística, como a la exclusión de los ciudadanos de los centros históricos y a la necesidad de la gestión sostenible del destino (Colomb & Novy, 2016; Koens et al., 2018; Milano, 2017; Nguyen & Shadrin, 2008; O’Reilly, 1986; UNWTO, 2018). Por ello, son muchos los destinos preocupados por el desarrollo de la industria turística, sobre todo los vinculados a ciudades patrimoniales, que por sus especificidades están expuestas de manera especial a los riesgos derivados del *overtourism*, plasmados en el avanzar de la turismofobia y de los movimientos antiturísticos (Blanco et al., 2018; Escudero Gómez, 2019; Séraphin et al., 2018a; Yazdi & Khanalizadeh, 2017).

Aunque haya grandes diferencias entre países, regiones y ciudades en cuanto a la problemática generada por la intensificación de la industria turística, existen desafíos comunes a todos los destinos. En este escenario, y para mitigar las consecuencias del exceso de turismo, se buscan soluciones para aplicar por parte de los planificadores del destino, en muchos casos orientadas a

incidir en el comportamiento de los turistas. Por otro lado, y en relación a esta problemática, destaca la aparición de nuevas formas de gobernar, menos orientadas por criterios economicistas, y más preocupadas por mantener los centros de las ciudades habitados, aún deseables para sus ciudadanos (Blanco et al., 2018; Koens et al., 2018; Milano, 2018).

Este trabajo busca contribuir a la investigación del concepto de *overtourism*, que ya ha sido abordado tanto a nivel teórico, como a nivel empírico a lo largo de la última década (Goodwin, 2017; Weiss & Cattaneo, 2017). El caso de estudio se centra en Santiago de Compostela, declarada en 1985 Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO. Esta ciudad, destino de turismo urbano internacional, es también la meta del Camino de Santiago, Primer Itinerario Cultural Europeo en el 1987 y una de las rutas de peregrinación más importantes del mundo. La intensiva promoción turística desde 1993 ha resultado en un incremento continuo del número de visitantes, gran parte de ellos peregrinos, que, según los datos publicados por la Archidiócesis de Santiago de Compostela, relativos a la entrega de las Compostelas, han pasado de 99 436 en 1993 a 327 378 en 2018. Este crecimiento, que parece mayor en vísperas del Año Santo Jacobeo 2021,¹ plantea problemas y debates acerca de la capacidad de carga y el *overtourism* en un centro histórico de 169.9 hectáreas, que comprende el antiguo recinto intramuros y los barrios históricos. Su ámbito fue delimitado por el Plan General Municipal, y reajustado por el Plan Especial de Protección y Rehabilitación, de 1997.

El objetivo principal de este trabajo es reflexionar sobre las consecuencias del desarrollo del fenómeno turístico en ciudades patrimonio. La contribución se organiza como sigue: en la primera sección se realiza una revisión de la literatura académica relativa al *overtourism* y a sus diferentes manifestaciones y tendencias. En segundo lugar, se introduce el caso de Santiago de Compostela desde el punto de vista turístico, se destacan las amenazas del *overtourism* y los signos de “turismofobia” en Santiago de Compostela. En tercer lugar, se explica la metodología de investigación, basada en una combinación de metodología cuantitativa y cualitativa. Sigue el apartado de los resultados, estructurado en diferentes puntos de reflexión extrapolados del análisis de los programas electorales municipales de mayo 2019 y de los resultados del trabajo de campo. En el apartado de discusión, se avanza una conceptualización de un *overtourism* a varias escalas. A través del mismo, se explican y se aplican las variables espaciales, temporales y sociales que interactúan en el espacio urbano y turístico compostelano, dando lugar a escenarios diferentes.

1 Año Santo Jacobeo es aquel en el que el 25 de julio, festividad de Santiago Apóstol, es domingo. En el siglo XX lo han sido el 2004 y el 2010.

2 El fantasma del *overtourism*

2.1 Orígenes y revisión teórica

Las ciudades albergan simultáneamente un número creciente de turistas, nacionales e internacionales, que las visitan por diferentes motivaciones; de hecho, están dotadas de infraestructura turística y no turística destinada a satisfacer las necesidades de usuarios diferentes, ya sean residentes, turistas, visitantes, etc. (de la Calle, 2002; García-Hernández et al., 2017). El resultado es un espacio urbano multifuncional que ofrece a comunidades locales y visitantes una gama de entornos multiusos y complejos (Koens et al., 2018). A esto se suman cuestiones como la mercantilización, la gentrificación y el aumento de precios, que constituyen algunos de los desafíos que el turismo trae consigo (González-Pérez, 2019; Gravari-Barbas & Guinand, 2017; Santos, 2013; Wilson & Tallon, 2012).

En general, el turismo desempeña un papel de intermediario cultural en la generación y difusión de nuevos discursos e imágenes (Colomb & Novy, 2016; Gravari-Barbas & Guinand, 2017). Si bien por un lado los turistas buscan lo único, lo local y lo auténtico a la vez, por otro lado, la mercantilización del turismo lleva a la pérdida de aquellas calidades que individualizan el sentido del lugar (Autores, 2016; Jover Báez, 2019; Kerstetter & Bricker, 2009). Como consecuencia, hoy en día, cada vez más destinos deben luchar para mantener este sentido del lugar vivo y único, frente a comportamientos turísticos que ponen en peligro su paisaje urbano y su identidad, y que a veces se justifican en el marco de un más amplio proceso de turistificación. De este modo, se podría hablar de un *overtourism* urbano, caracterizado por problemas como, por ejemplo, la congestión de espacios públicos (García-Hernández et al., 2017), el ruido nocturno y la basura (Sommer & Helbrecht, 2017), comportamientos disruptivos y antisociales (Pinkster & Boterman, 2017; Rouleau, 2017) y disturbios de la vida del vecindario (Gravari-Barbas & Jacquot, 2017).

El término *overtourism* se originó en los discursos mediáticos para referirse a los impactos negativos excesivos del turismo en las comunidades de acogida y en el medioambiente. A tal propósito, a principios de la década del 2000, se usaba para describir el peligro de un uso excesivo de los recursos naturales (Nguyen & Shadrin, 2008). Tras su aterrizaje en los medios turísticos, a finales del 2016 hizo su aparición en el ámbito académico junto con el término de “turismofobia”, una expresión que nace en España y que une diferentes perspectivas semánticas. Tal y como indican S. Yanes (2017) y A. Blanco Romero, M. Blázquez-Salom y M. Morell (2018), el concepto de turismofobia fue inaugurado por J. A. Donaire para: “referirse a la fase de antagonismo (...) que se empezaba a detectar en el ciclo de vida de los destinos turísticos”

(Blanco Romero et al., 2018, p. 56). Las investigaciones sucesivas han empleado el término para describir la indignación entre los residentes en respuesta al crecimiento ilimitado del turismo (Milano, 2018).

A lo largo de estos años se ha alimentado un sentimiento negativo hacia la figura del turista; como consecuencia la expresión turismofobia se ha asociado: “a la aparición de actitudes de rechazo al turismo que van inexorablemente unidas a acciones mediante las que ese rechazo se hace públicamente manifiesto” (Huete & Mantecón, 2018, p. 12), que en algunos casos desemboca en conflictos de convivencia. Desde luego, es un debate muy extenso y no se tiene aquí la intención centrarse en el miedo al turista, pero se cree que este sentimiento post-contemporáneo que las comunidades locales advierten es fundamental para comprender la percepción de *overtourism*, sobre todo en los destinos urbanos. De hecho, C. Milano (2017) definió el *overtourism* como un conjunto de “prácticas de turismo masivo insostenibles” (p. 5) que provocan un sentimiento de malestar a raíz de esta saturación turística (Colomb & Novy, 2016). En este sentido, para la UNWTO (2018), el *overtourism* define el impacto turístico en un destino, que influye en la calidad de vida percibida de los ciudadanos y, al mismo tiempo, afecta negativamente a la calidad de las experiencias turísticas.

Según K., Koens, A. Postma y B. Papp (2018), se podría afirmar que desde hace décadas ya existen factores que hoy, más que nunca, se vinculan al *overtourism*. Por ejemplo, los aspectos turísticos señalados por J. E. Rosenow y G. L. Pulsipher ya en el 1979, pueden hoy aplicarse a escenarios de *overtourism*:

1. Demasiados visitantes (posiblemente agravados por la estacionalidad);
2. Demasiado impacto adverso causado por los visitantes;
3. Demasiado impacto físico causado por la economía dirigida a los visitantes.

Estos aspectos están ya presentes en estudios anteriores como los de J. Forster (1964) y J. A. Wagar (1964); ambos autores discutieron las formas en que el turismo estaba afectando negativamente los destinos. Este debate ha desembocado en el modelo Irridex (Doxey, 1975) y en el modelo turístico de Butler (1980). Incluso los conceptos de costes sociales para la comunidad de Pizam (1978) y el de la capacidad de carga de A. M. O'Reilly (1986) son, de alguna manera, los precursores del actual *overtourism*.

En la actualidad, la cuestión de la capacidad de carga capta gran atención. UNWTO (1981) señalaba la capacidad de carga como el número máximo de personas que pueden visitar un destino turístico al mismo tiempo, sin causar destrucción del entorno físico, económico, socio-

cultural y una disminución inaceptable de la calidad de satisfacción de los visitantes. Unos pocos años más tarde, A. O'Reilly (1986) habló por primera vez de la capacidad de carga de un destino turístico para referirse más explícitamente a la cantidad de turistas que puede ser contenida en un cierto espacio. El compromiso con la definición de la capacidad de carga de un destino era (y todavía es) un tema relevante y el interés inicial era definir el número de turistas que podían visitarlo, sin consecuencias negativas. Dicho ejercicio de cuantificación depende de las características físicas de la ciudad, de la actitud de los residentes, de las infraestructuras turísticas, etc. Por ejemplo, para medir la capacidad de carga, C. Milano (2017) toma en cuenta variables importantes para un destino: "la distribución de visitantes en el área, las actividades que realizan, el comportamiento, o las infraestructuras turísticas existentes en un determinado territorio" (p. 35).

Overtourism y capacidad de carga se relacionan con la capacidad del área de destino de absorber los impactos negativos del turismo antes de que se noten. Además, ambos determinan los niveles más allá de los cuales los flujos turísticos disminuirán debido a que ciertas capacidades se pierden. Si el destino es capaz de absorber los impactos negativos del turismo antes de que se noten, tendrá capacidad de seguir acogiendo los flujos turísticos globales. Se trata de una consecuencia de la tradicional toma de decisiones estratégicas desde arriba por parte de los actores involucrados, mejor conocido como enfoque top-down, que los actores turísticos han mantenido en las últimas décadas (Colomb & Novy, 2016). Precisamente, este énfasis top-down ha llevado a una presión turística caracterizada por la propagación del turismo urbano en barrios residenciales previamente poco visitados por los turistas, con inevitables transformaciones y cambios en la cotidianeidad de los vecindarios (González-Pérez, 2019; Milano, 2017). Entre los responsables de estas transformaciones urbanas se puede citar en el síndrome de Airbnb, como lo define A. Mermet (2017), que altera las relaciones de vecindario y hace más evidentes los signos de gentrificación.

2.2 Enfoques de estudio: antecedentes y perspectivas futuras

Los primeros casos de estudio del *overtourism* se centraban en contextos urbanos, en concreto Barcelona y Venecia (Milano, 2017; Séraphin et al., 2018b; Sheivachman, 2017; Vianello, 2017; Visentin & Bertocchi, 2019). En el primer caso, los responsables políticos promovieron la vibrante vida nocturna barcelonesa como parte de un proceso de regeneración y desarrollo turístico. Actualmente, la ciudad está luchando en contra del "turismo basura", caracterizado por comportamientos antisociales, invasión turística en barrios, ruido nocturno y una gentrificación producida por Airbnb (Nofre et al., 2018; Rouleau, 2017). En el caso de Venecia, la ciudad está

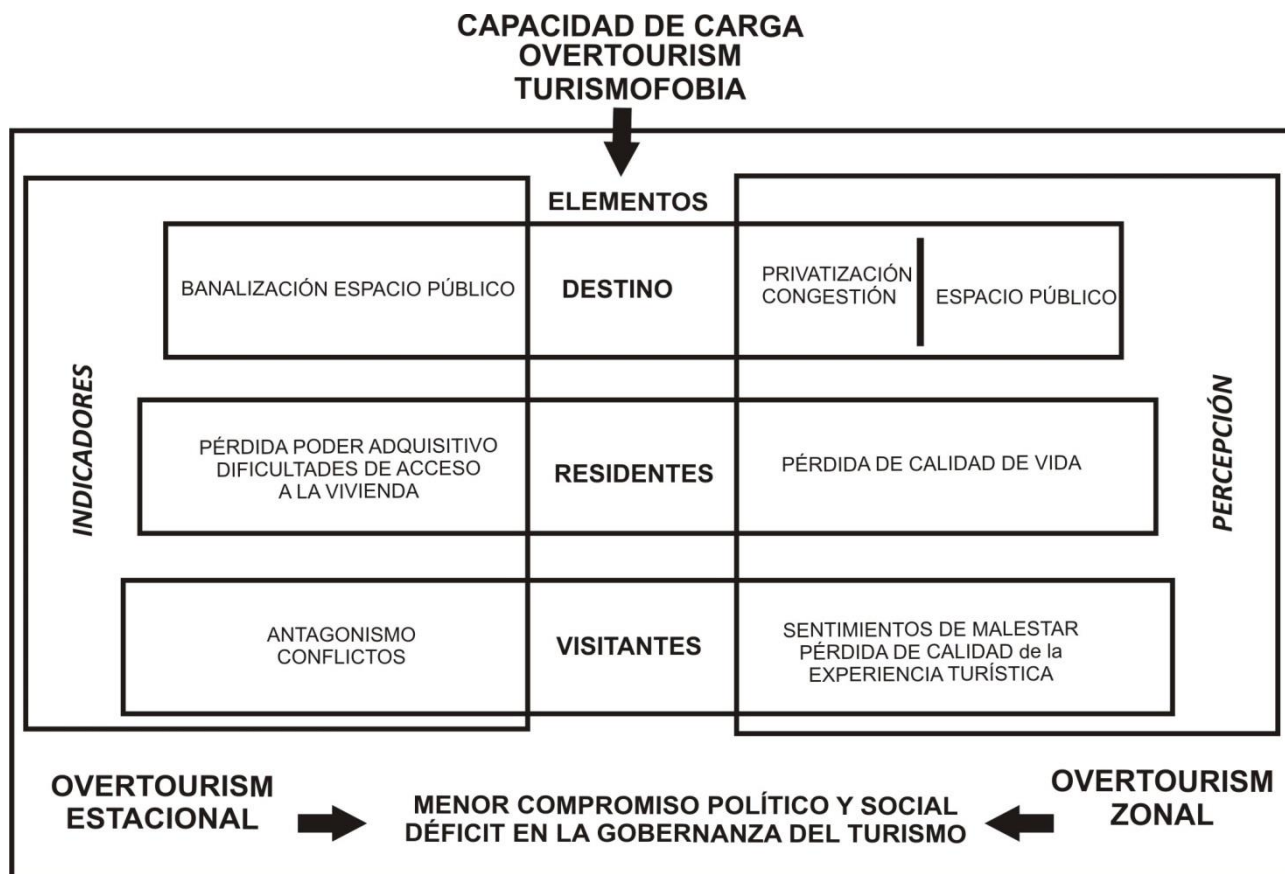
presente en periódicos e informativos precisamente por ser un ejemplo negativo de cómo la calidad de vida urbana sigue empeorando a raíz de un turismo (cultural, de cruceros, urbano, etc.) que asume de forma prepotente funciones residenciales y que, más que nunca, reclama atención en la agenda política hacia cuestiones medioambientales y ecológicas. El resultado de estos procesos ha sido la introducción de la expresión “el síndrome de Venecia” a partir de un documental producido y proyectado en el 2012 por A. Pichler. El documental muestra como la hiperturistificación de Venecia ha causado graves efectos sobre la vida urbana de la ciudad (Milano, 2017). Entre ellos destaca el sostenido incremento del valor de la vivienda, que ha llevado a una masiva expulsión de sus habitantes y a un consecuente pronóstico demográfico negativo, según el cual en el 2030 no quedará ningún habitante en la ciudad. Otro documental, no menos crítico y llamativo, es “Welcome Goodbye Berlin” dirigido y producido por la alemana Nana A. T. Rebhan. En el mismo, se ofrece una visión en profundidad sobre el impacto en la ciudad de Berlín del turismo de gente joven que visita la ciudad durante el fin de semana, atraído por los clubs y el ambiente de fiesta. Un turismo *low-cost* que aprovecha las numerosas conexiones aéreas de las compañías de bajo coste y su combinación con alojamientos baratos. Ante estas emergencias, los medios de comunicación y la literatura académica se han volcado con este filón de investigación, dando así visibilidad a otros casos de estudio, como por ejemplo Ámsterdam (Pinkster & Boterman, 2017), Budapest (Smith et al., 2019), Palma de Mallorca (González-Pérez, 2019), Toledo (Escudero Gómez, 2019) o Lisboa (Barata-Salgueiro et al., 2017).

El interés académico, junto al efecto propaganda que los medios de comunicación siguen aprovechando (y no menos en ocasión de cambios políticos), ejerce un poder de sensibilización por el cual los residentes están tomando conciencia de la importancia de reapropiarse y gestionar su espacio urbano. Así, en algunos casos, alzan su voz en relación a un malestar social causado, en realidad, ya no sólo por turistas, sino también por todos los actores involucrados en la gestión turística. Por un lado, el *overtourism* se caracteriza por un crecimiento turístico rápido y sin precedentes, con evidentes impactos adversos en las comunidades locales (Goodwin, 2017; Séraphin et al., 2018a). Por otro lado, estos problemas residen en una gestión poco coordinada y planificada del destino; de hecho, el sector turístico se funda en la coordinación de decisiones políticas y de gestión (Colomb & Novy, 2016), y por lo tanto es necesario que los actores políticos regulen y prioricen una serie de decisiones para asegurar las actividades locales. Entre varias medidas alternativas planteadas, constan la redirección de los flujos turísticos, nuevos modelos de planificación, la limitación del número de turistas y el aumento de los precios (Misrahi, 2017).

La complejidad del fenómeno y el compromiso con su definición ha llevado a hablar en los últimos años de un “*overtourism* estacional”, por el cual se registran picos de visitas nacionales e internacionales concentrados en determinadas épocas del año o por eventos especiales (Gössling et al., 2016). Se considera que este problema es causado por una gestión inadecuada cuando los destinos superan los umbrales tolerables que las comunidades pueden absorber (McKinsey & Company, 2017; Milano, 2018; Milano et al., 2018). Tampoco la estacionalidad es un concepto nuevo en los estudios turísticos, pero su relación con el *overtourism* abre nuevos caminos de reflexión y aplicación para destinos urbanos que viven una situación intermedia y de difícil definición. El *overtourism* temporal plantea dos preocupaciones clave: en primer lugar, mientras que las redes sociales humanas y la resiliencia de la comunidad se ven afectadas por el *overtourism* temporal, no se logra ningún compromiso político y social dejando el contexto local en déficit (Cheer, 2017). En segundo lugar, la gobernanza del turismo no logra negociar enfoques más favorables para la expansión del turismo a través de los procesos políticos y de planificación (Bramwell, 2006; Gössling et al., 2016). Por esta razón, una clave resolutive, por lo menos en la gestión del *overtourism* estacional, reside en planificación y gestión, o mejor dicho en la gobernabilidad de estas comunidades “sensibles” (Cheer et al., 2017; Papathanassis, 2017; Saarinen, 2013, 2018). Estas medidas estratégicas suponen en primer lugar identificar la problemática y señalar su delimitación, con el objetivo de conocer las necesidades de las comunidades afectadas y establecer un diálogo con las mismas, dando así lugar a unas prácticas de gestión bottom-up.

Tras todas las propuestas conceptuales y teóricas arriba indicadas, se elabora un mapa conceptual-relacional (Figura 1) a través del cual se quiere poner de relieve el carácter y las variables que interactúan en la dimensión turística de un destino, tal como es percibida por residentes y visitantes. Algunas de ellas fácilmente cuantificables a través de indicadores, y otras fundamentalmente perceptuales. Se tienen en cuenta su carácter estacional, zonal y social, que introduce nuevos escenarios y plantea la posibilidad de varias escalas de *overtourism*, medido en función de variables que más adelante se explican y se aplican al caso de estudio.

Figura 1. Mapa conceptual-relacional: capacidad de carga, *overtourism* y turismofobia



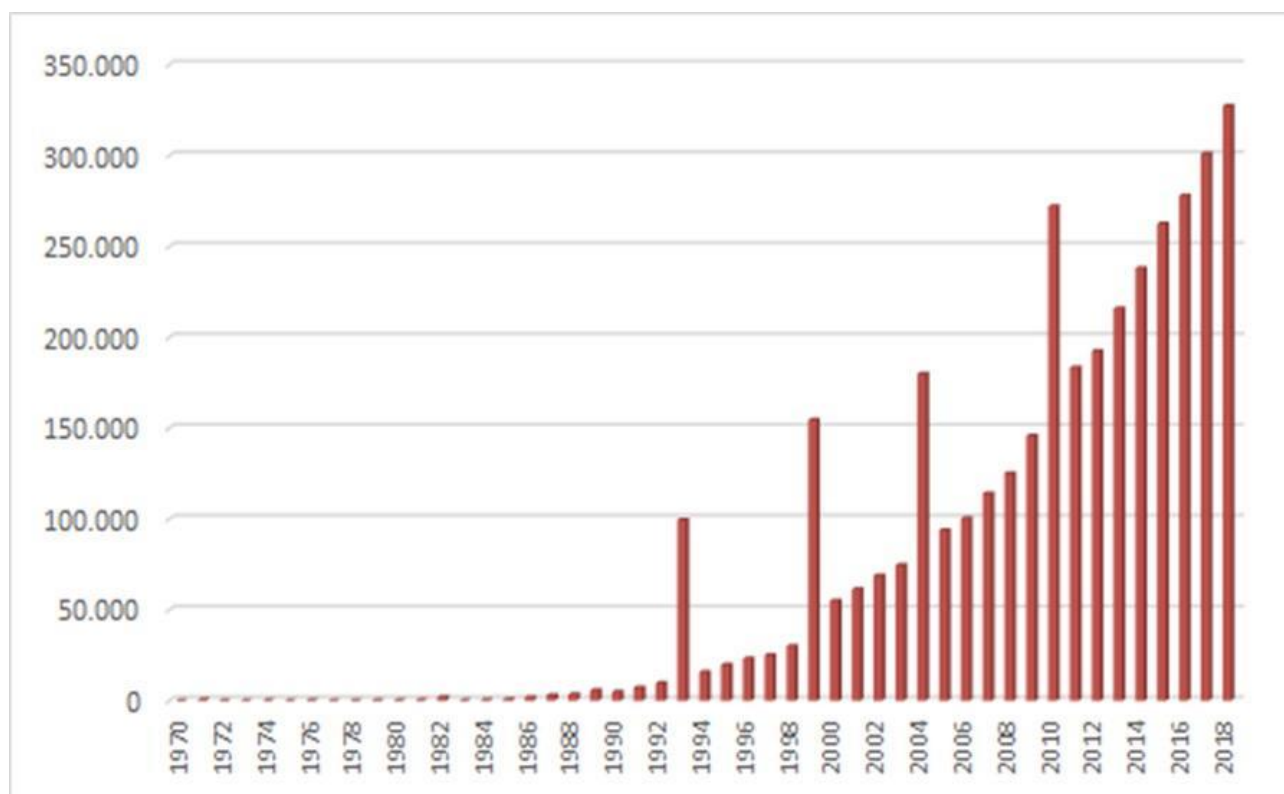
Fuente: elaboración propia

3 El caso de estudio: Santiago de Compostela

Santiago de Compostela es la capital de la Comunidad Autónoma de Galicia. Situada en el noroeste de la península Ibérica, tiene 96 405 habitantes (IGE, 2018). La ciudad es un importante foco de atracción turística y cada año experimenta un nuevo incremento en el número de visitantes. Así, en 2018, se registraron 1 285 416 pernoctaciones en establecimientos hoteleros (INE), se recibieron 2 724 750 pasajeros en el aeropuerto de la ciudad (AENA), y la Oficina del Peregrino expidió 327 378 compostelas, lo que supone 55 243 más que en 2010, el último Año Santo Jacobeo (Figura 2).

Algunos autores señalan que el atractivo de la ciudad se debe a tres factores principales: su patrimonio cultural, ya que la ciudad está incluida en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO; su universidad, que contribuye a los grandes flujos turísticos relacionados con el turismo de negocios/congresos; y su carácter de meta del Camino de Santiago, la primera ruta de peregrinación de Europa (Rodríguez et al., 2018; Santos & Lopez, 2019).

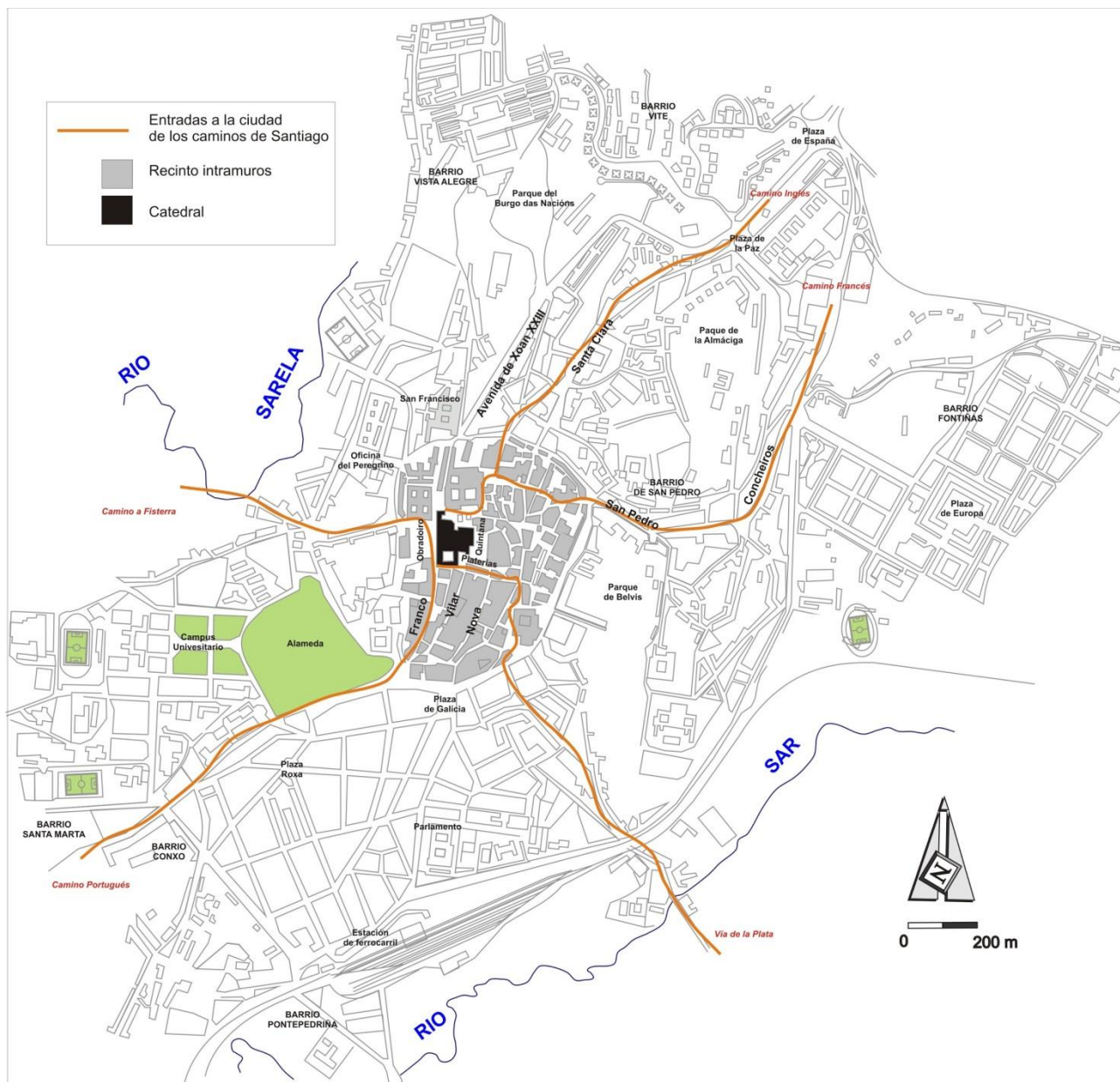
Figura 2. Compostelas entregadas entre 1970 y 2018



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Oficina del Peregrino

El año 1993 y la celebración del Año Santo Jacobeo marcaron un hito importante en el turismo de Galicia y sobre todo de Santiago porque, aprovechando del poder catalizador del Camino de Santiago, se reforzó la identidad de Santiago como ciudad española Patrimonio de la Humanidad y, de forma complementaria, se consolidó como urbe dinámica, importante centro de poder y decisión, y un buen lugar para la contemplación de propuestas artísticas contemporáneas y de disfrute de una amplia oferta de espectáculos de todo tipo (Novelli et al., 2013; Santos, 1999, 2006). Las repercusiones positivas de la creciente llegada de peregrinos a la ciudad supusieron una oportunidad para posicionarla en el circuito turístico europeo primero e internacional luego. Estos cambios se reflejan en el continuo incremento de tráfico en el aeropuerto de la ciudad, que alcanza máximos históricos continuados desde 2013, hasta alcanzar en 2018 los 2724750 pasajeros (AENA). En el año 2017, el 49% de los visitantes llegaba a Santiago en avión, y este porcentaje era especialmente alto entre los extranjeros (CETUR, 2018).

Figura 3. Santiago de Compostela



Fuente: elaboración propia

La ciudad tiene un perfil turístico específico, único y diferenciado, por su carácter de destino de peregrinación, sagrado y cultural (Castro et al., 2016; Santos, 2013). Santiago de Compostela no solo es el final del Camino Francés, el más conocido de todos ellos. El conjunto de los Caminos de Santiago constituye una auténtica constelación de rutas a pie que penetran en el tejido urbano de la ciudad desde todas las direcciones. Tres de ellos (los Caminos Francés, del Norte y Primitivo) comparten el mismo trazado, que entra en la ciudad desde el este, a través del Barrio de San Pedro. Además, por el sur llega el Camino Portugués, por el sudeste el Camino de la Plata, y por el Norte el Camino Primitivo. A mayores, hay que considerar el Camino de Fisterra y Muxía,

que sale de la ciudad por el noroeste a modo de colofón de las grandes peregrinaciones (Figura 3).

El 32,1% de sus visitantes son excursionistas, es decir, no pernoctan en la ciudad, frente a un 67,9% de turistas. Entre sus motivaciones destacan aquellas relacionadas con las vacaciones y el ocio (48%), y con la peregrinación (33,3%). Entre los principales atractivos de la ciudad para sus visitantes se encuentran la Catedral y su entorno (84,2%), el Camino de Santiago (53,5 %) y la ciudad histórica (46,5%) (CETUR, 2018). Estas circunstancias en su conjunto van a influir directamente en que las visitas se concentren en la Catedral, sus alrededores, y en el reducido casco histórico (José de Oliveira & Taboada de Zuñiga, 2015), lo que provoca importantes problemas relacionados con la capacidad de acogida en estos lugares tan emblemáticos (Castro et al., 2016; García-Hernández & de la Calle, 2012; Gigirey, 2003; Santos & Pena, 2014). Aspectos que se extienden al conjunto del Camino de Santiago, otro ámbito de estudio de la masificación turística y capacidad de carga (Fernández & Riveiro, 2018; Fraternidad Internacional del Camino de Santiago, 2014; Martín-Duque, 2017; Martín-Duque & Morère-Molinero, 2019), tema de gran actualidad y complejidad a raíz de las variables que interactúan en los diferentes espacios interesados.

Si bien por un lado las relaciones entre el rendimiento turístico compostelano y el *overtourism* están todavía inexploradas a nivel académico, el estudio de la capacidad de carga en Santiago de Compostela ha sido abordado anteriormente por F. Almeida García (2006). A su entender, la capacidad de carga social tendría que ser medida a partir de la percepción de la masificación. Los resultados de su investigación muestran que la masificación en Santiago de Compostela es percibida más claramente en temporada alta (casi un 20% de los turistas y visitantes). En lo que se refiere los lugares en los cuales se percibe mayor masificación, F. Almeida (2006) destaca la Catedral (58,5%), seguido de los restaurantes (16,5%) y, en tercer lugar algunas calles (Rúa do Franco, etc.) y como consecuencia ya hace trece años apuntaba a un comienzo de la masificación. Aun así, X. A. Rodríguez, F. Martínez-Roget y P. González-Murias (2018) sostienen que el destino todavía tiene un considerable potencial de crecimiento, basándose en las tasas de ocupación hotelera, con medias más bajas que otros destinos españoles equiparables en número de camas por habitante. Argumentan que la redistribución de los flujos turísticos dentro de la ciudad ayuda a ampliar la capacidad de carga y reducir la pérdida de calidad de la experiencia turística. Basándose en otros estudios (Alegre & Pou, 2006), consideran que las acciones destinadas a conseguir que los visitantes pernocten al menos una noche, junto con las políticas que favorecen el

incremento de la duración media de las estancias, contribuyen a reducir los efectos negativos del turismo. Estas consideraciones parecen ser las imperantes en las estrategias y políticas diseñadas a escala autonómica, que se traducen en un intento de promocionar la ciudad como destino bandera dentro de Galicia. De esta manera, la *Estrategia 2020 del Turismo de Galicia*, aunque reconoce la saturación puntual del destino, trata de aprovechar la “imagen fuerte de la ciudad” y promueve su fortalecimiento como meta de la ruta Jacobea (Xunta de Galicia, 2017).

En este marco, la ciudad se ve favorecida por la aparición en las últimas décadas de organismos e instituciones dedicados a mejorar la profesionalización, especialización y capacitación del sector (Autores, 2019). Por otra parte, INCOLSA-Turismo de Santiago ha contribuido a planificar, estructurar, comercializar y promocionar la ciudad. Un último aspecto clave para la ordenación turística de Santiago es la existencia de organismos de investigación, que trabajan muy de cerca los problemas de la ciudad, y entre los que hay que mencionar el CETUR, proyecto interdisciplinario entre la Universidad de Santiago de Compostela y organizaciones extrauniversitarias, que gestiona el Observatorio Turístico de Santiago de Compostela, cuyo trabajo permite identificar los principales componentes de la oferta y la demanda (Lopez & Otón, 2009).

Sin embargo, en los últimos años han surgido voces críticas con las posturas favorables a un incremento de la promoción turística en la ciudad, entre las que destacan asociaciones de vecinos, miembros de la comunidad académica, profesionales diversos y en general cada vez más ciudadanos a nivel particular. Esta preocupación por el encaje del turismo en la ciudad se ha puesto de manifiesto en la producción de informes técnicos, como los encargados por Turismo de Santiago sobre la posible introducción de una tasa turística en la ciudad o sobre las viviendas de uso turístico. Además, la revisión del Plan Especial del Casco Histórico de Santiago de 2018 contó con una sesión temática dedicada en exclusiva al turismo.

4 Metodología

Desde el punto de vista metodológico, se adoptan los enfoques múltiples de la investigación turística contemporánea sugeridos por G. Richards y W. Munsters (2010) y se combinan metodología cuantitativa y cualitativa. Los aportes cuantitativos provienen de la explotación de datos primarios del Observatorio de Turismo de Santiago de Compostela, gestionado por el CETUR (Centro de Estudios Turísticos) de la Universidad de Santiago de Compostela. Por otro lado, y para estimar el número de peregrinos llegados a la ciudad, se emplean los datos, que con carácter mensual, son publicados por la Oficina del Peregrino, y que resultan del registro del número de Compostelas entregadas. La Compostela es un documento expedido por la Iglesia que

acredita la realización del Camino por motivos espirituales y religiosos. Según el último informe publicado por el Observatorio del Camino (CETUR, 2007–2010), en el año 2009, el 85% de los peregrinos declaraba haber recogido la Compostela o tener la intención de hacerlo. Los Informes estadísticos relativos a la peregrinación jacobea publicados por la Oficina del Peregrino se complementan con aquellos obtenidos del INE, IGE, Agencia Gallega de Turismo y AENA, que permiten cuantificar el incremento de la oferta reglada en alojamientos turísticos, de las pernoctas, y de otros indicadores de interés para este estudio. Por último, también se ha considerado el estudio *As Vivendas de uso Turístico nas Cidades Históricas* (Ramil et al., 2018).

Considerada la variedad de objetivos y métodos en los estudios turísticos (Escudero Gómez, 2019), desde el punto de vista metodológico, se distinguen varias fuentes de investigación empírica, con el fin de averiguar opiniones y percepciones de *overtourism* en Santiago. Hemos tratado de utilizar diferentes metodologías de investigación, conscientes de que la información cualitativa es de gran utilidad en un tema que presenta una indudable dimensión subjetiva, y basada en la percepción. También hemos realizado un tratamiento de los programas de los diferentes partidos políticos considerándolos como actores en sí mismos, analizando sus puntos de vista en relación con los principales temas del turismo en la ciudad. Al mismo tiempo, hemos utilizado también información cuantitativa en los casos en que ha sido posible.

En primer lugar, se han analizado los programas electorales de las principales fuerzas políticas con representación municipal y que concurrieron a las elecciones municipales de mayo de 2019. De hecho, de acuerdo con R. Huete y A. Mantecón (2018), el debate turístico es un debate ideológico porque se nutre también de enfrentamientos sociopolíticos que tienen eco en los medios de comunicación y juegan un papel relevante en la percepción de la turismofobia por parte de los residentes.

En segundo lugar, durante los meses de abril a septiembre de 2019 se han realizado 126 entrevistas a turistas extranjeros en el recinto intramuros en Santiago de Compostela, en concreto en la Plaza del Obradoiro y en calles aledañas, siempre en jornada laboral, y en día laborable, tratando de evitar la mayor afluencia de turistas en días festivos y fin de semana. Las entrevistas incluían preguntas relativas a la percepción de signos de saturación turística en la ciudad. En su reciente investigación C. Martín-Duque y N. Morère-Molinero (2019) se sirven de la metodología de la "crowding perception" para evaluar la capacidad de carga en el Camino de Santiago Francés; asimismo, también en este caso asumimos que la percepción de la masificación se define como la evaluación negativa de los niveles de uso o encuentros con otros visitantes (Shelby

& Heberlin, 1986). Este tipo de enfoque perceptual y cualitativo se justifica debido a la naturaleza del universo objeto de la investigación, es decir turistas internacionales, cuyas diferencias culturales y motivacionales se reflejan también en la diferente percepción del entorno urbano en el cual se mueven y su consecuente satisfacción (Arnberger & Haider, 2005; Navarro et al., 2013). Además, consideradas las dificultades de la recopilación de información en diferentes lenguas, se consideró pertinente realizar entrevistas cualitativas, en tanto en cuanto que están diseñadas para que los entrevistados respondan libremente, expresando sus opiniones y puntos de vista sobre los temas en cuestión (Corbetta, 2003).

Siguiendo las indicaciones de B. Shelby y T. Heberlin (1986), el guion incluye unas preguntas destinadas a medir la percepción de saturación por parte de los encuestados. A tal fin, destacamos aquellas relacionadas con la valoración del destino, cuyo objetivo es estudiar la valoración global sobre Santiago (satisfacción vs. insatisfacción) y las eventuales quejas relativas al espacio turístico. De manera más concreta, se ha preguntado por su percepción de la masificación en el casco histórico compostelano, invitando a explicar su respuesta, también en varios casos motivada por haber hecho el Camino de Santiago. A partir de las respuestas cualitativas obtenidas, se realizó una codificación a posteriori para averiguar la actitud de los entrevistados sobre la percepción o no de *overtourism*. Algunos de los fragmentos de estas entrevistas han sido incorporados al texto indicando el número de referencia de la entrevista.

Tabla 1. Ficha técnica de las entrevistas cualitativas a turistas en Santiago

TIPO DE ENCUESTA	ENTREVISTA CUALITATIVA CON GUIÓN
Tamaño de la muestra	126 entrevistas
Lugar de realización	Recinto intramuros de Santiago de Compostela
Fecha de realización	De abril a septiembre de 2019

Fuente: elaboración propia.

En tercer lugar, se adopta un enfoque cualitativo para realizar entrevistas semiestructuradas en profundidad dirigidas a las partes interesadas y partícipes de las prácticas políticas (residentes y actores locales) (Almeida García et al., 2015; Dredge, 2017; Escudero Gómez, 2019; Goodson & Phillimore, 2004). Las mismas han sido seleccionadas buscando una participación equilibrada del sector público, privado y tercer sector (Tabla 2).

Tabla 2. Entrevistas realizadas y opiniones cualificadas en el marco de esta investigación.

ENTREVISTADO/A	CARGO/RESPONSABILIDAD	FECHA
Xosé Allegue (XA)	Arquitecto del Consorcio de Santiago	Junio 2019
Flavia Ramil (FR)	Gerenta de Turismo de Santiago de Compostela	Abril 2019
Jorge Duarte (JD)	Concejal de Urbanismo de Santiago de Compostela (2015-2019)	Junio 2019
Carlos Neira (CN)	Asesor del gobierno municipal (2015-19) en temas de vivienda de uso turístico	Mayo 2019
Juan Requejo Liberal (JR)	Coordinador técnico de la revisión del <i>Plan Especial del Casco Histórico de Santiago de Compostela</i> (CLAVE, S.A.)	Junio 2019
Mercedes Vázquez Bertomeu (MV)	Asociación de Vecinos A Xuntanza (Barrio de San Pedro)	Junio 2019
Residente 1 (R1)	Residente en la calle San Pedro, propietario de un negocio de restauración tradicional	Junio 2019
Residente 2 (R2)	Residente en la calle San Pedro, propietario de un negocio de servicios personales orientado a un público local	Junio 2019

Fuente: elaboración propia

Además, se ha realizado observación participante en dos sectores de la ciudad: por una parte, en el antiguo recinto intramuros (Figura 3), el espacio que más presión turística soporta. Por otra, el Barrio de San Pedro, un sector de la ciudad de carácter histórico, fuera de las antiguas murallas de la ciudad medieval, e inmediatamente anexo a ella. Por el Barrio de San Pedro (Rúas dos Concheiros y Rúa de San Pedro) entran la mayor parte de los peregrinos a la ciudad, ya que estas calles comparten el tramo final de los Caminos Francés, Primitivo y del Norte. Por último, se han aprovechado otras fuentes para indagar en las posturas mantenidas por los diferentes actores locales en relación a la gestión del turismo en la ciudad, o sobre la eventual existencia de *overtourism*. Ese es el caso de foros realizados en la ciudad en los últimos meses como el Foro de Ciudades Patrimonio de la Humanidad organizado por el Consorcio de Santiago de Compostela en 2018.

5 Resultados

En este apartado tratan de sintetizarse los resultados relativos, por un lado, a la percepción que desde los diferentes partidos políticos se tiene sobre la amenaza del *overtourism* en Santiago de Compostela, teniendo en cuenta de que este problema es interiorizado por la mayoría de las sensibilidades políticas, aunque existan divergencias en cuanto a la valoración de la magnitud del mismo. Por otro lado, se aborda la percepción de vecinos y agentes sociales, cuyo

posicionamiento es mucho menos ambiguo, y donde los efectos perniciosos del *overtourism* son descritos de manera clara.

5.1 El futuro del turismo en Santiago: diferentes políticas y diferentes visiones

Los diferentes partidos políticos en el ámbito municipal poco a poco van haciéndose eco del mismo y lo van incorporando a su lenguaje político. Ya está lejos la época en la que el turismo se valoraba inequívocamente como algo positivo, sin ni siquiera considerar la posibilidad de que implicase algún tipo de impacto económico, social o ambiental en el destino. Las elecciones municipales, celebradas en mayo de 2019, constituyeron una excelente ocasión para conocer los planteamientos de los principales partidos políticos en la ciudad en relación con el turismo en general y con el *overtourism* en particular. Para ello, se analizan los programas electorales de los partidos con representación en el pleno del ayuntamiento de Santiago de Compostela en la pasada legislatura (Compostela Aberta, Partido Socialistas de Galicia, Partido Popular de Galicia y Bloque Nacionalista Galego). Además, se incorpora al análisis al partido Ciudadanos Galicia (CsGalicia).² En el espectro político se encuentran posiciones muy diversas e incluso opuestas en relación con los diferentes aspectos que se consideran a la hora de hablar de *overtourism*.

Tabla 3. Síntesis de los programas electorales de los principales partidos en las elecciones municipales de 2019

PARTIDO	VISIÓN GENERAL	VUT	TASA TURÍSTICA	CAMINO DE SANTIAGO
CA	Preocupación por saturación turística e impactos en la población local. Índice de progreso social del turismo.	Alta sensibilidad ante las viviendas de uso turístico (VUT) ilegales. Campañas. Reforzamiento del control e inspección.	A favor. Con el objetivo de mantener los espacios y los barrios frente a los efectos de los flujos turísticos.	Actuaciones en accesos a Caminos de Santiago. Creación de un polo cultural en entrada Camino Francés (Barrio San Pedro).
PSdG	Preocupación por <i>overtourism</i> y por la gestión del Xacobeo. Impulso a medidas de sostenibilidad. Mejorar la convivencia de la población local con los turistas.	Amenaza para la ciudad y el casco histórico. Ordenanza reguladora de viviendas de uso turístico. Creación de un registro de VUT. Control de los usos urbanísticos autorizados	No se posiciona.	"El Xacobeo 2021, el primer reto". Comisión interdepartamental que aglutina a diferentes concejalías, policía local, etc. Plan Director.

² A pesar de que no tenía representación en el ayuntamiento, la importancia que está teniendo en la política española en la actualidad y el hecho de que presentó un programa electoral detallado para la ciudad nos animaron a incluirlo en nuestro análisis

Tabla 3. Continuación

<i>PP</i>	Es necesario diversificar el modelo productivo. Potenciar la marca Santiago e internacionalizar	No se posiciona.	No se posiciona.	Observatorio del Camino. Promoción cultural del Camino de Santiago. Coordinación con otras administraciones
<i>BNG</i>	Conseguir equilibrio visitantes-residentes. Rechazo del turismo "a granel y de baja calidad". Evitar "aluviones de visitas rápidas que solo conducen a la masificación y turistificación". Marca Santiago como capital de la nación gallega.	Inspección de alojamientos ilegales. Continuación de la moratoria de nuevos alojamientos en el casco histórico. Diversificación de usos en el casco histórico.	Referendum a la ciudadanía para consultar conformidad.	Xacobeo 2021 como oportunidad para trabajar por un turismo sostenible y de calidad.
<i>Cs</i>	Plan Turismo Sostenible. Plan para atajar los impactos negativos del turismo.	Cerrar alojamientos ilegales.	No se posiciona.	Creación de una Concejalía de Turismo y Fomento del Camino de Santiago. Colaboración de manera proactiva con todas las instituciones.

Fuentes. Programas electorales 2019. Elaboración propia.

A continuación, se detallan las categorías interpretativas sintetizadas en la Tabla 3. A través de los mismos es posible analizar, comparar y valorar la visión general sobre el turismo, sector clave para la ciudad de Santiago de Compostela.

1. *Visión general sobre el turismo:* si bien, evidentemente, las propuestas de actuación para enfrentarse al turismo son diferentes, cabe señalar un elemento en común en todos los programas, que se concreta en la preocupación que el rumbo del desarrollo turístico compostelano está tomando. Para empezar, Compostela Aberta, el partido que ha gobernado la ciudad entre 2015 y 2019, reconoce al turismo un rol esencial en la vida de Santiago, aunque no descarta peligros de la turistificación. Esta preocupación por la desafección creciente de la población local por el turismo se dejó notar también en el programa del Partido Socialista de Galicia (PSdeG-PSOE), según el cual el incremento continuo de las cifras de turistas implica una progresiva banalización turística. Precisamente por eso, por ejemplo, el Partido Popular de Galicia (PPdeG) ha expresado la necesidad de diversificar el modelo

productivo compostelano, más allá del turismo. Por su parte, el Bloque Nacionalista Galego (BNG), defiende la necesidad de conseguir un equilibrio entre residentes y visitantes y minimizar las molestias generadas por turistas. Algunas de las propuestas avanzadas por los partidos políticos para hacer frente a esta turistificación y banalización consisten en campañas de sensibilización y creación del Índice de Progreso Social del Turismo (Compostela Abierta), la gestión integral del espacio urbano (PSdeG-PSOE) o un Plan de Turismo Sostenible (CsGalicia). En cualquier caso, hay que tener en cuenta que los partidos de orientación económica más liberal (PP y Ciudadanos) consideran que aún existe más espacio para el crecimiento turístico, al contrario que la postura de CA y BNG.

2. *Las viviendas de uso turístico*: uno de los temas de máxima actualidad en el debate político municipal son las viviendas de uso turístico, que en los últimos años han proliferado por toda la ciudad. Por ejemplo, en el programa de Compostela Aberta³ y del PSdeG-PSOE las viviendas de uso turístico son consideradas una clara amenaza para la ciudad en general y para el casco histórico en particular. El primero proponía consolidar un área de protección dentro de la cual prohibir la apertura de nuevas viviendas de uso turístico e incentivar la inspección y el control de apartamentos turísticos. También CsGalicia incluía como objetivo localizar y cerrar los alojamientos turísticos ilegales. El PSdeG-PSOE, por su parte, quería aprobar una ordenanza reguladora de las viviendas turísticas para respetar la legalidad y crear un equilibrio entre el uso turístico y habitacional. Y el BNG propugnaba en su programa recuperar dinamismo habitacional y comercial para el casco histórico, al margen del uso exclusivamente turístico.
3. *La tasa turística*: en la última legislatura municipal los responsables políticos municipales plantearon la oportunidad de establecer una tasa turística. A raíz de esto, se generó un intenso debate en la ciudad, que contó con partidarios y detractores. El debate trascendió a los órganos de decisión colegiados tanto de la ciudad (Consello Municipal de Turismo) como de Galicia (Consello Galego de Turismo). El principal detractor fue la Xunta de Galicia, quien considera que no existe un problema de saturación en Santiago y que la puesta en marcha de una tasa turística es algo que no está de momento en la agenda. Mientras tanto, Turismo de Santiago (INCOLSA) encargó un estudio sobre su conveniencia, que concluyó que la introducción de una pequeña tasa estaría justificada, y ayudaría a una mejor gestión y

3 El gobierno municipal de Compostela Aberta aprobó al poco de llegar al poder una moratoria (disposición transitoria) a la espera de la actualización del Plan Especial en la que se recogió la prohibición de abrir nuevos pisos turísticos y nuevos hoteles en el Casco Histórico de Santiago. La incorporación de esta moratoria a la actualización del Plan Especial se realizó en noviembre de 2018, con los votos a favor de Compostela Aberta, la abstención del PSdeG-PSOE y BNG y el voto en contra del PP

ordenación del turismo para hacer frente a los desafíos que enfrenta la ciudad. A pesar de todas estas consideraciones, solo Compostela Aberta llevó en su programa la propuesta de introducir una tasa turística. El otro partido tímidamente favorable a la tasa es el BNG, quien sin embargo no prometía poner en marcha la tasa, sino celebrar una consulta popular para decidir la instauración o no de la misma. El resto de los partidos guardan silencio al respecto en sus respectivos programas electorales, lo que puede ser entendido como prudencia por no posicionarse en un asunto polémico que podría acarrear pérdida de votantes.

4. *El Camino de Santiago*: el *overtourism* asociado al incremento exponencial de las peregrinaciones debe ser tenido en cuenta en las políticas autonómicas y, desde luego, municipales. Por esa razón, como no podía ser menos, dada la proximidad del Año Santo Jacobeo del 2021, los programas electorales también contemplan algunas medidas relativas a las actuaciones a seguir en lo referente el Camino. En la mayoría de los casos (PSdeG-PSOE, PPdeG y CsGalicia) sus propuestas reconocen atención especial al Año Santo Jacobeo 2021, si bien se diferencian en cuanto a medidas de gestión turística. Las mismas varían desde la propuesta de una comisión interdepartamental del ayuntamiento y un Plan Director de Acción Local avanzados por el PSdeG-PSOE, a un Observatorio del Camino, por parte del PPdeG. En cuanto al BNG, considera al Xacobeo 2021 una oportunidad para impulsar la sostenibilidad y calidad del turismo.

5.2 Los síntomas de *overtourism* en Santiago de Compostela.

Según C. Milano (2017), los síntomas de *overtourism* son la privatización y la congestión del espacio público, el aumento de los precios de la vivienda (alquiler y metro cuadrado) y la pérdida del poder adquisitivo por parte de los residentes los destinos. Efectivamente, en el caso de estudio ha sido posible clasificar los resultados de las encuestas y de las entrevistas según las siguientes categorías de análisis, que recuerdan dichos síntomas.

1. Percepción de saturación en las calles y aceras. Dificultades crecientes para la movilidad.
2. Pérdida de servicios y comercios para los residentes debido a la progresiva especialización turística de la ciudad.
3. Un acceso a la vivienda cada vez más problemático
4. Gentrificación y pérdida de identidad.

a) *Percepción de saturación en las calles y aceras. Dificultades crecientes para la movilidad*

La realización de entrevistas ha permitido conocer las diferentes sensibilidades que en torno a esta cuestión conviven en la ciudad. La responsable de INCOLSA (Información y Comunicación Local,

S.A.) la empresa municipal de promoción y marketing turístico, Flavia Ramil (FR) sostiene que “en Santiago de Compostela hay problemas de saturación turística en algún momento del año y en algunos sectores del casco histórico, pero en conjunto no se puede hablar de *overtourism*”. Entiende que haya ciertas voces que se alcen poniendo de relieve la existencia de un exceso de turistas, pero en todo caso afirma que en general no existe esa percepción y recuerda que es necesario introducir criterios de relativismo, sobre todo si se compara con otras ciudades europeas o asiáticas. Una opinión contraria es la que defiende Xosé Allegue (XA), arquitecto jefe del Consorcio de Santiago de Compostela⁴, que entiende que hay datos objetivos y subjetivos para la alarma debido a la situación actual, y ya desde hace años. Y también existen posturas intermedias, como la de Juan Requejo (JR), responsable de la revisión del *Plan Especial* de Santiago de Compostela,⁵ según el cual se trata de una concentración espacio-temporal, ya que no está permanentemente saturada.

Por otro lado, es de gran interés la opinión de los colectivos de vecinos de los barrios y calles más afectadas por el tránsito de peregrinos y turistas. Por ejemplo, Mercedes Vázquez (AA.VV. A Xuntanza) (MV) afirma que existe una actitud cada vez más contraria al tránsito de peregrinos por el Barrio de San Pedro, camino de la Catedral, por unas calles con aceras estrechas y un enlosado problemático por las deficiencias constructivas. Explica que en muchos momentos se produce una gran aglomeración de peregrinos, provistos con frecuencia de bastones, que lleva a un cierto conflicto por el espacio. La situación es particularmente grave cuando se trata de grupos medianos y grandes, que pueden llegar a colapsar el espacio del peatón, dificultando la circulación de la población local (Figura 4).⁶

4 En el Consorcio de Santiago de Compostela se materializa la cooperación institucional entre los gobiernos estatal, autonómico y local. Creado en 1992, es de titularidad municipal, con personalidad jurídica propia y con patrimonio propio

5 El Plan Especial de Protección y Rehabilitación de la Ciudad Histórica de Santiago de Compostela (revisado en 2018) tiene como objetivo la recuperación urbana y la regeneración ambiental del casco histórico, Patrimonio Mundial. El plan fue galardonado el Premio Europeo de Urbanismo 1997–1998 de la Comisión Europea y el Consejo Europeo de Urbanistas, entre otros premios. El plan se ocupa fundamentalmente del mantenimiento de los usos residenciales a través de la rehabilitación de vivienda y la recuperación ambiental de los espacios libres infrutilizados o no utilizados.

6 Se estima que un grupo pequeño sea formado por menos de 25 personas; mediano, entre 25 y 50 personas, y grande por más de 50 personas.

Figura 4. Grupos de peregrinos ocupando la acera en la Rúa dos Concheiros



Fuente: elaboración propia (2019)

En lo referente a la codificación de las respuestas de las entrevistas relacionadas con la percepción de saturación en las calles y aceras y las dificultades crecientes para la movilidad, se sintetizan los resultados en la siguiente Tabla 4.

Tabla 4. ¿Considera que Santiago de Compostela es un destino turístico saturado?

RESPUESTA	CASOS	%
No está saturado	56	44,44
No está saturado si lo comparamos con otros destinos turísticos	8	6,34
Existe saturación zonal y/o temporal	37	29,36
Está saturado	17	13,49
NS/NC	8	6,34
TOTAL	126	100,00

Fuente: elaboración propia

Las respuestas de las entrevistas confirman que la percepción de saturación en Compostela es un hecho profundamente subjetivo. Es interesante comprobar que el 44,44% de los entrevistados (turistas y peregrinos, que constituyen el público objetivo de las entrevistas) no considera que la ciudad esté saturada, y el prácticamente el 30% limita la saturación a determinados momentos y lugares. El porcentaje de entrevistados que percibe saturación es poco significativo y considera que en Santiago: “hay gente pero no es molesto como en otros destinos” (E70). Un hecho relevante es que, según los encuestados que han también hecho el Camino, la percepción de

saturación es mayor a lo largo del mismo que en la propia ciudad, por ejemplo: “la ciudad no está masificada aunque recibe mucho peregrino, ya que la mayoría pasa una noche en Santiago y sigue a Finisterre o vuelve a casa. El Camino sí está masificado, hay tramos muy concentrados que es incómodo seguir y es necesario parar para dejar pasar a los grupos. Además los albergues durante el camino están llenos y es difícil encontrar alojamiento porque a veces entre albergue y albergue hay varios kilómetros y la gente está cansada” (E92). En el caso de Santiago la percepción de saturación se circunscribe a determinadas calles y espacios públicos o por ejemplo “por la mañana hay mucha gente para visitar la catedral y los monumentos” (E73).

b) Pérdida de servicios y comercios para los residentes debido a la progresiva especialización turística de la ciudad

J. González y X. Santos (2007) han concluido, en relación a la Santiago de Compostela, que el turismo ha contribuido a la desaparición de las tiendas de conveniencia, y al aumento de las restricciones (circulación, renovación o reconstrucción de viviendas,...) debido al valor simbólico de tales espacios (González & Santos, 2007). Para analizar cómo el turismo está implicando cambios en la funcionalidad comercial de la ciudad y las posibles consecuencias que puede tener se considera el caso del Barrio de San Pedro, especialmente interesante por encontrarse ahora mismo en un proceso de transición funcional⁷. La Asociación de Vecinos A Xuntanza, del Barrio de San Pedro, por boca de su presidenta Mercedes Vázquez (MV), comenta que se puede ver claramente cómo ha proliferado la apertura de nuevos negocios orientados al “monocultivo turístico”. En todo el Camino Francés, desde San Lázaro, incluida la Rúa dos Concheiros, han abierto en los últimos años varios albergues al cerrar los negocios tradicionales debido a la jubilación de sus propietarios sin relevo generacional, o bien debido al elevado precio que los nuevos rentistas pagan a los antiguos propietarios. La preocupación de la Asociación de Vecinos es que la Rúa dos Concheiros, uno de los ejes vertebradores del Barrio, se transforme en una calle funcionalmente especializada en establecimientos turísticos, y en consecuencia la dotación comercial para los habitantes del barrio vaya siendo cada vez menor, al desaparecer el comercio tradicional (de proximidad). Para MV la falta de dotación de servicios básicos en el barrio favorecerá la marcha de muchas familias a otros barrios de la ciudad con modernas dotaciones

⁷ En él conviven vecinos de toda la vida con población joven que se ha trasladado al barrio atraída por el ambiente bohemio y por el carácter *trendy* del barrio. El “SoHo compostelano”, como se conoce de manera informal, se encuentra en plena transformación, con procesos de proto-gentrificación y turistificación, debido a la proliferación de viviendas turísticas, negocios orientados al turista y un incremento continuo y cada vez mayor de flujos peatonales de peregrinos y también turistas en general, que salen cada vez más del antiguo recinto intramuros.

comerciales y de servicios. A mayores, la eliminación de plazas de aparcamiento y las restricciones que se aplicarán a la circulación de vehículos rodados plantearán serios problemas para la movilidad de los residentes. Según Carlos Neira (CN), asesor del gobierno municipal (2015–2019) en temas de vivienda de uso turístico, esta situación no es exclusiva de la Rúa Concheiros, ya que también en el casco histórico y en la entrada a la ciudad del Camino Portugués está teniendo lugar una expansión de negocios orientados al turismo, expulsando así el comercio de proximidad. Juan Requejo (JR), coordinador técnico de la revisión del Plan Especial del Casco Histórico de Santiago de Compostela, afirma que una de las componentes clave del *overtourism* es precisamente la sustitución de los usos tradicionales comerciales por otros nuevos, lo que implica una pérdida de valor identitario de la ciudad y que los habitantes dejen de considerar estas partes de la ciudad como suyas.

Reflejo de los cambios de uso en la ciudad, son las Figuras 5–8 a continuación (y anexos I–IV), que muestran el antes y del después de unos edificios localizados en el casco histórico. Hace 10 años, exactamente en junio 2009, los mismos estaban siendo reformados o estaban a la venta. En la actualidad son establecimientos hoteleros. Esta “reinención turística” de la ciudad queda inevitablemente marcada en el paisaje urbano de una ciudad histórica en la cual avanza un proceso de gentrificación y turistificación a los cuales, evidentemente, también contribuyen los inversores locales y foráneos.

Figuras 5–6. Cambio de uso residencial a turístico en el casco histórico (I)

Rúa da Acibechería, 14 (junio 2009)



Hotel Carris Casa de la Troya (junio 2019)



Fuente: elaboración propia

Figuras 7–8. Cambio de uso residencial a turístico en el casco histórico (II)



Fuente: elaboración propia

c) Un acceso a la vivienda cada vez más problemático

Al margen de que Santiago de Compostela presente una tendencia negativa imparable en los últimos años hacia el vaciado demográfico de su casco histórico (Aldrej, 1999), es evidente que se está produciendo un cambio en la vivienda, con la sustitución de la función residencial tradicional por la vivienda de uso turístico. A pesar de la moratoria sobre la construcción de nuevas viviendas en el casco histórico, aparecen cada vez más pisos turísticos (Ramil et al., 2018). La Xunta de Galicia ha puesto en marcha con el Decreto 12/2017 un registro de pisos turísticos, que en la práctica resulta un trámite administrativo que los propietarios pueden realizar con relativa facilidad. La laxitud en las comprobaciones y las inspecciones implica que la existencia del censo en sí mismo no es suficiente como herramienta de regulación. En relación a este tema, CN reflexiona sobre las competencias distribuidas entre diferentes administraciones, que viene a

complicar una gestión eficaz y sostenible de estas viviendas puesto que sólo los aspectos urbanísticos son competencia municipal.

Parece haber cierta unanimidad entre los actores consultados en relación a la amenaza que las viviendas de ocupación turística suponen para la ciudad de Santiago de Compostela, y muy especialmente para el casco histórico. Esta conclusión se extrae del informe *As Viviendas de uso Turístico nas Cidades Históricas* (Ramil et al., 2018); según Carlos Neira (CN), uno de sus autores, Santiago está saturado y añade “hay un conjunto de población que vive del turismo (alojamientos turísticos, hostelería, etc.) y esta gente, al igual que la que está instalada en el *mainstream*, probablemente piensen que no haya nada más que hacer que seguir promocionando la ciudad, que aunque sea turismo low-cost”.

La visión crítica con las viviendas de uso turístico es compartida por Xosé Allegue (XA), arquitecto jefe del Consorcio de Santiago de Compostela, quien se une a las críticas por la falta de inspección en las viviendas rehabilitadas con subvención pública en la ciudad a lo largo de los últimos años. Según XA se han puesto en el mercado turístico viviendas que deberían desempeñar un papel clave para fijar la población local en el casco histórico compostelano. Y esta situación se ha agravado con las nuevas políticas de promoción de vivienda en la periferia del casco histórico.

En lo referente al Barrio de San Pedro, MV comenta que en el barrio hay un número cada vez más importante de viviendas de uso turístico. Muchas no están dadas de alta en el registro correspondiente, y se comercializan de manera ilegal/alegal a través de plataformas digitales como Airbnb, Home Away o similares. Es importante destacar que una parte del Barrio de San Pedro está dentro del recinto delimitado del *Plan Especial del Casco Histórico de Santiago de Compostela*, revisado en el año 2018. A los dos lados del eje constituido por la Rúa de San Pedro, desde la Cruz de San Pedro hasta la Porta do Camiño, la legislación municipal prohíbe en la actualidad la apertura de nuevas viviendas de uso turístico. Sin embargo, fuera del recinto del Plan Especial es posible convertir un piso en una vivienda de uso turístico y esto afecta a la Rúa dos Concheiros, anteriormente mencionada, siendo de este modo una amenaza más para el futuro del barrio.

d) Gentrificación y pérdida de identidad

Como consecuencia de los tres procesos anteriores, la población local va perdiendo progresivamente el sentimiento de identidad. La continua llegada, y el tránsito de un número

elevado de turistas,⁸ que ocupan los espacios vividos de los residentes, provocan una sensación de indiferencia primero, molestia después y, posteriormente rechazo hacia el turista, que copa y ocupa espacios destinados a la vida del día a día del local. En el caso de Santiago de Compostela, la figura del peregrino, equipado con una mochila más o menos voluminosa, que a su vez puede llegar a ocupar el mismo espacio que otra persona más, constituye un elemento alóctono claramente identificable (Figuras 9–10).

Figuras 9–10. Ocupación del espacio público con señales no permitidas por la legislación.
Banalización del Camino de Santiago (peregrinos vestidos con camisetas "El Cavino")



Fuente: elaboración propia

Esta valoración negativa del impacto del peregrino sobre el espacio público y la vida diaria es fácilmente observable entre los representantes del movimiento vecinal. Como indica MV: “llegará un momento en que esto se convierta en un parque temático”. Lo curioso es que esta sensación llega a verbalizarse con un ilustrativo “nos invaden” o “esto es una invasión” incluso en propietarios de negocios en los cuales los turistas son clientes habituales (R1, R2). Los resultados de las entrevistas muestran opiniones críticas en negocios como cafeterías o peluquerías en el entorno de la Rúa de San Pedro. Precisamente en este emblemático barrio, la turistificación puede estar llegando después de un proto-proceso de gentrificación. El proceso de gentrificación (inconcluso pero en marcha) parece haber creado las condiciones para el proceso de

8 Durante el Año 2018, 327 378 peregrinos fueron registrados por la Oficina del Peregrino. De ellos, 22 277 entraron en la ciudad por el Barrio de San Pedro, procedentes de los Caminos Francés, Primitivo, y del Norte.

turistificación que se vive en la actualidad. Ambos procesos socioeconómicos se superponen y se retroalimentan en estos momentos. Y ante la inminencia del Año Santo Jacobeo 2021, los agentes sociales prevén que la turistificación se va a incrementar de forma exponencial en los próximos años.

6 Discusión

Los intereses académicos actuales se dirigen hacia las relaciones entre turismo y contextos urbanos, al fin de señalar los aspectos políticos del crecimiento excesivo del turismo (Freytag & Bauer, 2018; Milano, 2018; Shoval, 2018) y las consecuencias de estas transformaciones en el paisaje urbano (García-Hernández et al., 2017; Nofre et al., 2018; Novy, 2018; Postma et al., 2017). Tanto la turistificación como el *overtourism* ponen en riesgo el sentido del lugar y amenazan con impactos negativos a largo plazo.

La relación entre estacionalidad y *overtourism* ha abierto nuevas posibilidades de reflexión y aplicación de este último concepto sobre todo en los destinos urbanos que viven una situación intermedia y de difícil definición. Considerando los datos estadísticos y los resultados de las entrevistas, el caso de Santiago de Compostela representa un situación intermedia respecto a las grandes ciudades turísticas indicadas en el apartado teórico (Barcelona, Venecia, etc.), como indican los mismos turistas encuestados: “No considero que esté masificado en comparación a otros destinos europeos. Pero a ciertas horas del día se concentran muchos peregrinos en la plaza del Obradoiro. Pero en ningún momento me he sentido saturado” (T13).

A raíz de la necesidad de contextualizar percepciones y resultados, en esta investigación se avanza la necesidad de asumir una visión multifacética, por la cual se postula la oportunidad de considerar varias escalas de *overtourism*”, conformadas por distintos factores que plantean escenarios variables:

- *Factor temporal*: la estacionalidad turística hace que en Santiago haya picos de visitas nacionales e internacionales, relacionadas con festividades pero también con las temporadas marcadas por las conexiones aéreas. Por ejemplo, la Figura 2 muestra como tradicionalmente durante los Años Santos Jacobeos se registren cifras récords en cuanto a Compostelas entregadas. Tradicionalmente la Semana Santa (Figura 11) y la temporada de verano son estaciones turísticas más complicadas, quizás sea en estos momentos que Santiago supere su umbral tolerable. Además, la temporalidad se relaciona con momentos del día, como indica T16: “No está masificado, pero a ciertas horas del día se encuentran muchos grupos de turistas”.

Figura 11. Plaza de Cervantes, Semana Santa 2019



Fuente: elaboración propia

- *Factor espacial:* a partir del Año Santo Jacobeo 1993, la llegada de peregrinos ha ido en aumento de una forma continua. El tránsito cotidiano de peregrinos y turistas por el casco histórico primero y por las periferias en la actualidad supone un reto formidable en relación con la gestión de los flujos de la movilidad (ANEXO VI). Aunque hay también peregrinos que hacen el Camino en bicicleta, el gran reto es tratar de absorber los grandes flujos en condiciones de seguridad y correcta convivencia con la población local. Como consecuencia de ello, desde hace unos años se comenzó a formular la necesidad de mejorar la accesibilidad a Santiago de Compostela en el tramo común de los Caminos Francés, Norte y Primitivo. La proximidad del Año Santo Jacobeo 2021 precipitó la puesta en marcha de un proyecto de mejora de la accesibilidad desde el Barrio de San Lázaro hasta la Catedral, final del camino, que no es bien acogido por ciertos vecinos debido al supuesto privilegio al peregrino frente al residente. Por ejemplo, en su programa electoral, el PSdG-PSOE otorgó relevancia al Camino de Santiago poniendo de manifiesto la progresiva toma de conciencia de la necesidad de regular el fenómeno jacobeo y controlar todos sus impactos. Por todo esto, como indicado en el apartado anterior, la concentración turística con un fuerte impacto tiene lugar en determinadas calles y plazas, que en la mayoría de los casos coinciden con dichos tramos urbanos del Camino de Santiago (Figura 3).

- *Factor social*: el “mundo” que actúa en el espacio turístico compostelano está formado por actores diferentes, y sobre todo, con diferentes intereses. Volviendo por un momento al punto anterior, el casco urbano compostelano muestra ejemplos de gentrificación, proliferan hoteles, viviendas turísticas, restaurantes, bares, tintorerías low-cost, etc. Pero, ¿quién apuesta por estas nuevas actividades? ¿Quién está dotando el espacio urbano de estos servicios turísticos? En este escenario conviven ciudadanos, empresarios e inversores que consideran apetecible este espacio, y no perciben ni son sensibles a esta amenaza del *overtourism* y continúan haciendo negocios y conviviendo con otro sector de la ciudad que sí percibe este riesgo.

El poema con el que se ha empezado este artículo señala una delimitación espacial de este problema; la percepción de saturación turística que A. Nogueira (2018) expresa en sus palabras se contextualiza en rutas típicas de peregrinos en su caso, pero también de turistas. Calles y edificios con usos y funciones orientados por peregrinos y turistas y respaldados por empresarios provocan una “apropiación turística” de los centros histórico (Mínguez et al., 2019), que se hace evidente en nuestro caso compostelano. Su espacio turístico se expande como una mancha de aceite (o a través de “antenas”, como indica CN) y empiezan a hacerse ver en barrios más periféricos (Basquiños, A Estila o Santa Marta), alertando de cara el futuro, como también emerge en algunas encuesta: “No está masificado por el momento, pero cada vez adquiere más popularidad y pienso que en un futuro lo estará” (E16). El llamamiento poético no es nada abstracto; el servicio de alojamiento online Airbnb penetra en la dimensión local y en algunos casos sobrepasa los límites de espacios tradicionalmente turísticos, contribuyendo a que el fenómeno del *overtourism* se mida sobre todo en términos de “percepción residencial”.

Si por un lado, se puede medir el impacto de los turistas en el entorno físico, los impactos sociales son en realidad más difíciles de medir. ¿Hasta qué punto vecinos y actores locales advierten que se están sobrepasando los límites de la “capacidad turística”? ¿Cómo se mide esta sensación? Considerado que la percepción es difícilmente cuantificable, su exploración reside en la dimensión cualitativa, es necesario para ello tener en cuenta la tolerancia de la comunidad de acogida hacia el turismo, el tipo de turismo, o la “antigüedad” de la vocación turística del espacio en cuestión, en otras palabras la interacción con los protagonistas de un potencial problema de *overtourism*. Así mismo, hablar de *overtourism* o de amenaza del mismo significa en primer lugar entrar en contacto con las comunidades locales como “medidores” de este escenario (Figura 12).

Figura 12. Calle Preguntoiro, Santiago de Compostela (4 de junio de 2009)



Fuente: elaboración propia

7 Conclusiones

El objetivo de este trabajo ha sido investigar y debatir signos de *overtourism* y turismofobia en una ciudad Patrimonio de la Humanidad, convertida en destino turístico urbano, cultural y de peregrinación. Hace una década, en un precedente estudio de Autores (2009), se señalaban ya algunos *fantasmas* que amenazaban el escenario turístico compostelano: riesgos de banalización, excesiva turistificación y elitización del espacio histórico de Santiago. En la actualidad, se registran unas consecuencias negativas del desarrollo turístico que perjudica al espacio cotidiano, como es el caso de la expulsión creciente de las tradicionales funciones residenciales y la sustitución de un comercio tradicional, minorista y enfocado a la población local por nuevos usos comerciales destinados a los turistas, con profusión de cadenas, franquicias y establecimientos sin identidad local, lo que M. Augé (1984) denomina *no-lugares* o lugares banales, o Muñoz (2008) encuadra dentro del proceso conocido como *urbanalización*.

El análisis de los programas electorales y las entrevistas revelan la existencia del espectro político y social en relación a los signos de *overtourism* en Santiago de Compostela. Se reconoce la amenaza que supone un turismo descontrolado para la ciudad, que utiliza alojamientos ilegales, fuera de los circuitos oficiales y del censo de viviendas de uso turístico de la Xunta. En general, hay variedad de posiciones, desde las más permisivas con el turismo, que priorizan fundamentalmente los aspectos positivos y su importancia económica para la ciudad. Hasta aquellas posturas más

propicias a la regulación de la actividad turística para poner freno al crecimiento de esta industria, centrando el foco en los problemas derivados de la turistificación de la ciudad. Sin embargo, este trabajo ha constatado que gran parte de los actores locales han tomado conciencia de la amenaza o de la existencia del *overtourism*, por lo que han empezado a surgir voces y propuestas que caminan en la dirección de la sostenibilidad.

El auge de movimientos y debates de los últimos años señala la urgencia de un nuevo paradigma de gobernanza turística, por el cual los residentes tengan un rol activo para diseñar el futuro de sus ciudades. El primer paso es reconocer que el destino está experimentando un crecimiento turístico rápido y sin precedentes y, de ahí, escuchar a las voces de la comunidad local.

Santiago de Compostela es un destino de turismo urbano-cultural poco convencional, dado que hay que tener en cuenta la importancia de los peregrinos que llegan a través de los Caminos de Santiago. Los mismos resultados del trabajo de campo y las reflexiones que se introducen no pueden dejar de lado el éxito incuestionable del Camino de Santiago. Su continua promoción y marketing turístico nutren la llegada masiva de grupos cada vez más numerosos y una desestacionalización creciente de las peregrinaciones, que implica que la temporada alta abarque ya desde abril a noviembre, si bien se pueden ver cada vez más peregrinos incluso en temporada baja. Por lo tanto, la gestión turística de un destino peculiar, como es la meta de la peregrinación más importante en el mundo, no es nada sencilla, ni se circunscribe a los límites municipales, sino interesa actores e instituciones a distintas escalas, que deberían coordinarse y dialogar para lograr un desarrollo sustentable. De hecho, como indicado por Y. Pérez Guilarte y R. Lois González (2018), en las ciudades históricas, la integración de políticas culturales, turísticas y urbanas necesita de sinergias entre las diferentes partes interesadas, comunidad local incluida. Precisamente a raíz de este papel central del Camino de Santiago, se necesita un plan de ámbito supramunicipal de ordenación de los flujos existentes. Frente a esta realidad sin punto de retorno, las inversiones presupuestadas de cara el Año Santo Jacobeo 21 deberían ser aprovechadas para paliar estos efectos negativos marcados por el prevalecer del objetivo de crecimiento frente al intento de limitar molestias y efectos negativos (CN).

A partir del caso de estudio, se avanza en la conceptualización de varias escalas de *overtourism*, en relación a consideraciones espaciales, temporales y sociales. A las puertas del Año Santo Jacobeo 2021, esta investigación ha concluido que la existencia o no de *overtourism* no es una verdad absoluta e inmutable en Santiago de Compostela, y en el Barrio de San Pedro, al igual que no existe un único límite para la capacidad de carga y no se pueden ofrecer respuestas

concluyentes. La percepción de la existencia de *overtourism* aparece condicionada por las circunstancias personales de los consultados, sus intereses económicos y profesionales, y sobre todo por la variable espacio-temporal.

La congestión turística y el problema del *overtourism* (aunque sea estacional) se intensifican pues, como ya se ha indicado, en el “originario” espacio turístico de Santiago (que corresponde al centro histórico), que siendo de pequeño tamaño provoca una fuerte concentración de turistas alrededor de los sitios más atractivos de la ciudad histórica, entre ellos la Catedral, plazas del Obradoiro y de la Quintana, Rúa do Vilar, Rúa Nova y Rúa do Franco. Se emplea el adjetivo “originario” precisamente para indicar que la presencia turística, bajo forma de viviendas, comercios o servicios turísticos se extiende hoy a los barrios próximos al centro histórico, como señalan las entrevistas. Si ya el centro histórico se ha convertido en un espacio hecho a medida para los turistas, ahora el peligro de cara el futuro es hasta donde llegan los efectos perniciosos del turismo. A esto hay que añadir el agravante de que el carácter espacial y temporal del *overtourism* influyen en el interés, la concienciación y la capacidad de las administraciones para tomar medidas correctoras (Cheer, 2017), lo que también se hace palpable en Santiago, donde algunas propuestas políticas se orientan al refuerzo de la vertiente turística de la ciudad.

El éxito de la promoción de los sucesivos Años Santos Jacobeos desde 1993 y la emergencia de las aerolíneas de bajo coste a comienzos de la década pasada han sido elementos clave para explicar el gran incremento de la llegada de turistas. Gestionar este constante flujo de turistas plantea importantes retos y el debate, ya iniciado, sobre la existencia o no de *overtourism* es fundamental para mentalizar a agentes públicos y privados de la importancia de evolucionar hacia la sostenibilidad del destino. De cara el futuro, se considera necesario abordar investigaciones para conocer de manera más profunda las motivaciones, opiniones y expectativas del sector empresarial en la ciudad y desde luego seguir dialogando con las comunidades locales en calidad de usuarios principales de estos espacios en transformación.

Agradecimientos: La presente investigación se realiza en el marco del proyecto “Transformaciones del paisaje urbano histórico inducidas por el turismo: contradicciones y controversias, gobierno y gobernanza local”, CSO2016-75470-R / PAITUR-Ciudad 2017–2019.

Declaración responsable: Las/os autoras/es declaran que no existe ningún conflicto de interés con relación a la publicación de este artículo. La presente investigación deriva de la reflexión conjunta de los autores para aproximarse al estudio del *overtourism* en Santiago de Compostela. Por ello, han diseñado de forma conjunta la metodología, han colaborado en la redacción de la

discusión de los resultados y de las conclusiones. Específicamente, Lucrezia Lopez se ha encargado de la revisión bibliográfica. Miguel Pazos Otón se ha ocupado de analizar los resultados. María de los Ángeles Piñeiro Antelo se ha responsabilizado de redactar la introducción al trabajo, del trabajo gráfico y cartográfico y de analizar el caso de estudio: Santiago de Compostela.

Bibliografía

Aldrey, J. A. (1999). *Análise da poboación na área urbana de Santiago de Compostela*. Santiago de Compostela: Consorcio de Santiago.

Alegre, J., & Pou, L. (2006). The length of stay in the demand for tourism. *Tourism Management*, 27, 1343–1355. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2005.06.012>

Almeida García, F. (2006). Tipología de visitante turístico y satisfacción de la experiencia turística en Santiago de Compostela. *Baetica. Estudios de Arte Geografía e Historia*, 28, 231–258. <http://dx.doi.org/10.24310/baetica.2006.v1i28.260>.

Almeida García, F., Balbuena Vázquez, A., & Cortés Macías, R. (2015). Resident's attitudes toward the impacts of tourism. *Tourism Management Perspective*, 13, 33–40.

Arnberger, A., & Brandenburg, C. (2007). Past On-Site Experience, Crowding Perceptions, and Use Displacement of Visitor Groups to a Peri-Urban National Park. *Environmental Management*, 40(1), 34–45. <http://dx.doi.org/10.1007/s00267-004-0355-8>

Augé, M. (1984). *Los no-lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

Barata-Salgueiro, T., Mendes, L., & Guimarães, P. (2017). Tourism and urban changes: Lessons from Lisbon. In M. Gravari-Barbas & S. Guinand (Coords.), *Tourism and gentrification in contemporary metropolises* (pp. 255–275). London: Routledge.

Blanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M., & Morrell, M. (2018). Turismofobia como arma arrojadizo. *ABACO. Revista de Cultura y Ciencias Sociales*, 4, 55–64.

Bramwell, B. (2006). Actors, power, and discourses of growth limits. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 957–978. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2006.04.001>

Butler, R. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *Canadian Geographer. Le Géographe Canadien*, 24, 5–12. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>

Calle Vaquero, M. de la (2002). *La ciudad histórica como destino turístico*. Barcelona: Ariel.

Caramés Viéitez, L. (2018). *Informe ejecutivo sobre a taxa turística*. Retrieved from <http://www.santiagoturismo.com/files/2018/03/InformeTaxaTursticaPdf.pdf>

Castro Fernández, B. M., Lois González, R., & Lopez, L. (2016). Historic city, tourism performance and development: The balance of social behaviours in the city of Santiago de Compostela (Spain). *Tourism and Hospitality Research*, 16(3) 282–293. <https://doi.org/10.1177/1467358415578473>

CETUR, & SA Xacobeo (2007–2010). *Observatorio Estadístico do Camiño de Santiago 2007, 2008, 2009 e 2010*. Universidade de Santiago de Compostela: Xunta de Galicia y Centro de Estudios Turísticos.

CETUR (2018). *Estudo da caracterización da demanda turística de Santiago de Compostela. Ano 2017*. <http://www.santiagoturismo.com/files/2018/04/INFORMEANUAL2017.pdf>

Cheer, J. (2017). Resilience in the visitor economy: Cultural economy, human social networks, and slow change in the regional periphery. In J. Cheer & A. A. Lew (Coords.), *Tourism, resilience and sustainability: Adapting to social, political and economic change* (pp. 103–115). London: Routledge.

Cheer, J., Cole, S., Reeves, K., & Kato, K. (2017). Tourism and Islandsapes-Cultural realignment, social-ecological resilience and change. *Shima*, 11(1), 40–44. Retrieved from <http://eprints.uwe.ac.uk/31751/1/g.-Cheer-et-al-Shima-v11n1.pdf>

Colomb, C., & Novy, J. (2016). *Protest and resistance in the tourist city*. London: Routledge.

Doxey, G. (1975). A causation theory of visitor–resident irritants, methodology and research inferences. The impact of tourism. In *Proceedings of the Sixth Annual Conference Proceedings of the Travel Research Associations* (pp. 195–198). San Diego, CA, USA, September.

Dredge, D. (2017). "Overtourism" Old wine in new bottles? <https://www.linkedin.com/pulse/overtourism-old-wine-new-bottles-dianne-dredge>

Escudero Gómez, L. A. (2019). Residents' Opinions and Perceptions of Tourism Development in the Historic City of Toledo, Spain. *Sustainability*, 11, 3854. <http://dx.doi.org/10.3390/su11143854>

Fernández, M., & Riveiro, D. (2018). *Estudio del impacto socioeconómico del Camino de Santiago*. Universidade de Santiago de Compostela & Axencia de Turismo de Galicia.

Forster, J. (1964). The sociological consequences of tourism. *International Journal of Comparative Sociology*, 5, 217–227.

Fraternidad Internacional del Camino de Santiago (2014). *Manifiesto de Villafranca del Bierzo*. I Foro Internacional "El Legado de Elías Valiña". Villafranca del Bierzo: FICS. Retrieved from http://www.xacobeo.fr/ZF1.05.gest_Villafranca-2014_es.pdf

Freytag, T., & Bauder, M. (2018). Bottom-up touristification and urban transformations in Paris. *Tourism Geographies*, 20(3), 443–460. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1454504>

- García-Hernández, M., & de la Calle-Vaquero, M. (2012). Capacidad de carga en grandes recursos turístico-culturales. *Anales de Geografía*, 32(2), 253–274.
- García-Hernández, M., de la Calle-Vaquero, M., & Yubero, C. (2017). Cultural Heritage and Urban Tourism: Historic City Centres under Pressure. *Sustainability*, 9(8), 1346. <https://doi.org/10.3390/su9081346>
- Gigirey, A. (2003). Turismo cultural en espacios sagrados desde la perspectiva de los residentes. Un estudio de la Catedral de Santiago de Compostela. *Estudios Turísticos*, 158, 79–108.
- González-Pérez, J. (2019). The dispute over tourist cities. Tourism gentrification in the historic Centre of Palma (Majorca, Spain). *Tourism Geographies*. <https://doi.org/10.1080/14616688.2019.1586986>
- González, J., & Santos Solla, X. (2007). Historical cities and tourism in Spain. In D. Guoqing (Ed.), *Tourism and urban transformation* (pp. 49–72). Tokio: Rikkyo University Press.
- Goodwin, H. (2017). *Seasonality, Cruises and Overtourism: Coping with Success* Retrieved from <https://news.wtm.com/seasonality-cruises-and-overtourism-coping-with-success/>
- Goodson, L, & Phillimore, J. (2004). *Qualitative Research in Tourism. Ontologies, Epistemologies and Methodologies*. London: Routledge.
- Gössling, S., Ring, A., Dwyer, L., Andersson, A. C., & Hall, C. M. (2016) .Optimizing or maximizing growth? A challenge for sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(4), 527–548. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1085869>
- Gravari-Barbas, M., & Guinand, S. (2017). *Tourism and gentrification in contemporary metropolises*. London: Routledge.
- Gravari-Barbas, M., & Jacquot, S. (2017). Tourism-related tensions in Paris. In C. Colomb & J. Novy (Coords.), *Protest and resistance in the tourist city* (pp. 73–89). London: Routledge.
- Huete, R., & Mantecón, A. (2018). El auge de la turismofobia ¿hipótesis de investigación o ruido ideológico? *Pasos*, 16(1), 9–19. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.001>.
- José de Oliveira, I., & Taboada-de-Zuñiga Romero, P. (2015). Cartografía do turismo em Santiago de Compostela, Espanha. *Boletim Goiano de Geografia*, 35(3), 397–416. <https://doi.org/10.5216/bgg.v35i3.38831>

- Jover Báez, J. (2019). Geografía comercial de los centros históricos: entre la gentificación y la patrimonialización. El caso de Sevilla. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 82, 2788, 1-33. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2788>
- Kerstetter, D., & Bricker, K. (2009). Exploring Fijian's sense of place after exposure to tourism development. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(6), 691–708. <https://doi.org/10.1080/09669580902999196>
- Koens, K., Postma, A., & Papp, B. (2018). Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context. *Sustainability*, 10, 4384. <https://doi.org/10.3390/su10124384>
- Lopez, L., & Pazos Otón, M. (2009). La Rivalutazione Turistica di Santiago de Compostela e del suo Cammino". In P. Persi (Coord.), *Territori contesi—Campi del sapere, identità locali, istituzioni, progettualità paesaggistica* (pp. 415–420). Pollenza (Macerata): Grafiche Ciocca.
- Martín-Duque, C. (2017). Los impactos del turismo en el Camino de Santiago Francés: una aproximación cualitativa. *Methaodos. Revista de ciencias sociales*, 5(1), 62–73. <http://dx.doi.org/10.17502/m.rcs.v5i1.155>
- Martín-Duque, C., & Morère-Molinero, N. (2019). La evaluación de la capacidad de carga perceptual en el Camino de Santiago Francés: una aproximación cuantitativa. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 82, 2682, 1–33. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2682>
- McKinsey & Company. (2017). *Coping with Success: Managing overcrowding in tourist destinations*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Travel%20Transport%20and%20Logistics/Our%20Insights/Coping%20with%20success%20Managing%20overcrowding%20in%20tourism%20destinations/Coping-with-success-Managing-overcrowding-in-tourism-destinations.ashx>
- Mermet, A. (2017). Critical insights from the exploratory analysis of the 'Airbnb syndrome' in Reykjavík. In M. Gravari-Barbas & S. Guinand (Coords.), *Tourism and gentrification in contemporary metropolises* (pp. 52–75). London: Routledge.
- Milano, C. (2017). *Overtourism y Turismofobia. Tendencias globales y contextos locales*. Barcelona: Ostelea School of Tourism & Hospitality.
- Milano, C. (2018) Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(3), 551–564. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.041>

- Milano, C., Cheer, J. M., & Novelli, M. (2018). Overtourism: A growing global problem. *The Conversation*. Retrieved from <https://theconversation.com/overtourism-a-growing-global-problem-100029>
- Mínguez, C., Piñeira, M. J., & Fernández-Tabales, A. (2019). Social Vulnerability and Touristification of Historic Centers. *Sustainability*, 11(16), 4478. <https://doi.org/10.3390/su11164478>
- Misrahi, T. (2017). Wish you weren't here: What can we do about over-tourism? *World Economic Forum Weekly Update*, 19 September. Retrieved from <https://www.weforum.org/agenda/2017/09/what-can-we-do-about-overtourism/>
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Navarro, E., Damian, I. M., & Fernández, A. (2013). Carrying Capacity model applied in coastal destinations. *Annals of Tourism Research*, 43, 1–19. <http://dx.doi.org/10.1016/j.annals.2013.03.005>
- Nguyen, T. A., & Shadrin, N. V. (2008). Integrated Coastal Zone Management in Vietnam: Pattern and Perspectives. *Journal of Water Resources and Environmental Engineering*, 23, 297–304.
- Nofre, J., Giordano, E., Eldridge, A., Martins, J.C., & Sequera, J. (2018). Tourism, nightlife and planning: Challenges and opportunities for community liveability in La Barceloneta. *Tourism Geographies*, 20, 377–396. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1375972>
- Nogueira, A. (2018). *Spleen en catro tempos*. Noia: Toxosoutos.
- Novelli, S., Martínez Roget, F., Murias Fernández, P., & De Miguel Domínguez, C. (2013). *Xacobeo. De un recurso a un evento turístico global*. Santiago de Compostela: Andavira Editora.
- Oficina del Peregrino. *Informes Estadísticos*. Retrieved from www.archicompostela.org
- O'Reilly, A. M. (1986). Tourism carrying capacity: Concept and issues. *Tourism Management*, 7(4), 254–258. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(86\)90035-X](https://doi.org/10.1016/0261-5177(86)90035-X)
- Papathanassis, A. (2017). Over-tourism and anti-tourist sentiment: An exploratory analysis and discussion. *Ovidius University Annals, Economic Sciences Series*, 17(2), 288–293. Retrieved from <http://stec.univ-ovidius.ro/html/anale/RO/2017-2/Section%20III/25.pdf>
- Pérez Guilarte, Y., & Lois González, R. C. (2018). Sustainability and visitor management in tourist historic cities: the case of Santiago de Compostela, Spain. *Journal of Heritage Tourism*, 13(6). <https://doi.org/10.1080/1743873X.2018.1435665>

- Pinkster, F. M., & Boterman, W. R. (2017). When the spell is broken: Gentrification, urban tourism and privileged discontent in the Amsterdam canal district. *Cultural Geographies*, 24(3), 457–472. <https://doi.org/10.1177/1474474017706176>
- Pizam, A. (1978). Tourism's Impacts: The Social Costs to the Destination Community as Perceived by Its Residents. *Journal of Travel Research*, 16, 8–12. <https://doi.org/10.1177/004728757801600402>
- Ramil, F., Casado, C., Fernández, J., & Neira, C. (2018). *As Vivendas de uso Turístico nas Cidades Históricas*. Retrieved from <http://santiagodecompostela.gal/medi/Baners/Estudovivendasusoturisticofinal.pdf>
- Richards, G., & Munsters, W. (2010). Developments in Tourism Research. In G. Richards & W. Munsters (Coords.), *Cultural Tourism Research Methods* (pp. 1–12). Oxfordshire: CABI International Publishing.
- Rodríguez, X. A., Martínez-Roget, F., & González-Murias, P. (2018). Length of stay: Evidence from Santiago de Compostela. *Annals of Tourism Research*, 68, 9–19. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.11.001>
- Rosenow, J. E., & Pulsipher, G. L. (1979). *Tourism the Good, the Bad, and the Ugly*. Lincoln: Media Productions & Marketing.
- Rouleau, J. (2017). Every (nocturnal) tourist leaves a trace: Urban tourism, nighttime landscape, and public places in Ciutat Vella. Barcelona. *Imaginations*, 7(2), 58–71.
- Santos Solla, X. M. (1999). Mitos y realidades del Xacobeo. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 27, 103–117. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1318654>
- Santos Solla, X. (2006). El Camino de Santiago. Turistas y Peregrinos hacia Compostela. *Cuadernos de Turismo*, 18, 135–150. Retrieved from <https://revistas.um.es/turismo/article/view/17791>
- Santos Solla, X. M. (2013). Living in the same but different city. *Plurimondi*, VI, 65–84.
- Santos, X., & Lopez, L. (2019). Gestión Turística en Ciudades Históricas. Santiago de Compostela. *Estudios Turísticos*, 217–218, 195–204.

- Santos Solla, X. M., Pena Cabrera, L. (2014). Management of Tourist Flows. The Cathedral of Santiago de Compostela. Pasos. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(4), 719–735. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2014.12.052>
- Saarinen, J. (2013). Critical sustainability: Setting the limits to growth and responsibility in tourism. *Sustainability*, 6(1), 1–17. <https://doi.org/10.3390/su6010001>
- Saarinen, J. (2018). What are wilderness areas for? Tourism and political ecologies of wilderness uses and management in the Anthropocene. *Journal of Sustainable Tourism*, 1–16. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1456543>
- S eraphin, H., Yallop, A., C ap at ın a, A., Gowreesunkar, G. B. (2018a). Heritage in tourism organisations' branding strategy: The case of a post-colonial, post-conflict and post-disaster destination, *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 12(1), 89–105. <https://doi.org/10.1108/IJCTHR-05-2017-0057>
- S eraphin, H., Sheeran, P., & Pilato, M. (2018b). Over-tourism and the fall of Venice as a destination. *Journal of Destination Marketing & Management*, 9, 374–376. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.01.011>
- Sheivachman, A. (2017). *Proposing Solutions to Overtourism in Popular Destinations: A Skift Framework*. Retrieved from <https://skift.com/2017/10/23/proposing-solutions-to-overtourism-in-popular-destinations-a-skift-framework/>
- Shelby, B., & Heberlin, T. (1986). *Carrying capacity in recreation settings*. Oregon: Oregon State University Press.
- Shoval, N. (2018). Urban planning and tourism in European cities. *Tourism Geographies*, 20, 371–376. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1457078>
- Smith, M. K., Sziva, I. P., & Olt, G. (2019). Overtourism and Resident Resistance in Budapest. *Tourism Planning & Development*. <https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1595705>
- Sommer, C., & Helbrecht, I. (2017). Seeing like a tourist city: How administrative constructions of conflictive urban tourism shape its future. *Journal of Tourism Futures*, 3(2), 157–170. <https://doi.org/10.1108/JTF-07-2017-0037>
- UNWTO (2018). *Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*; Madrid: UNWTO.

Vianello, M. (2017). The no grandi campaign: Protests against cruise tourism in Venice. In C. Colomb & J. Novy (Coords.), *Protest and resistance in the tourist city* (pp. 171–190). London: Routledge.

Visentin, F. & Bertocchi, D. (2019). Venice: An Analysis of Tourism Excesses in an Overtourism. In C. Milano, J. Cheer, & M. Novelli (Coords.), *Overtourism: Excesses, Discontents and Measures in Travel and Tourism* (pp. 18–38). Oxfordshire: CABI.

Wagar, J. A. (1964). The carrying capacity of wild lands for recreation. *Forest Science*, 10. Retrieved from

http://www.nstrail.com/carrying_capacity/carrying_capacity_of_wild_land_for_recreation_wagar_1964.pdf

Weiss, M., & Cattaneo, C. (2017). Degrowth – Taking Stock and Reviewing an Emerging Academic Paradigm. *Ecological Economics*, 137, 220–230. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2017.01.014>

Wilson, J., & Tallon, A. (2012). Geographies of gentrification and tourism. In J. Wilson (Coord.), *The Routledge Handbook of Tourism Geographies* (pp. 103–112). London: Routledge.

Xunta de Galicia (2017). *Estrategia 2020 del turismo de Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, Cluster de Turismo, Turismo de Galicia, Santiago de Compostela, 2017. Retrieved from <https://www.turismo.gal/canle-institucional/turismo-de-galicia/a-axencia/estrategia-do-turismo-de-galicia-2020>

Yanes, S. (2017, August 15). Operación turismofobia. *El País. Cinco Días*. Retrieved from https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/08/14/companias/1502723297_610226.html?id_exte_rno_rsoc=TW_CC

Yazdi, S. K., & Khanalizadeh, B. (2017). Tourism demand: A panel data approach. *Current Issues in Tourism*, 20(8), 787–800. <https://doi.org/10.1080/13683500.2016.117077>

Referencias online

AENA. *Estadística de tráfico aéreo*. Retrieved from <http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home>

Consortio de Santiago (2018). *Ayuntamiento de Santiago*. Jorge Duarte y Marta Lois González. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=eF2g-sFyCqw>

IGE, Instituto Gallego de Estadísticas (2019). Retrieved from https://www.ige.eu/web/mostrar_actividade_estadistica.jsp?idioma=es&codigo=0305002

Agencia Gallega de Turismo. Retrieved from <https://www.turismo.gal/aei/portal/index.php>

INE, Instituto Nacional de Estadística (2019). *Encuestas de ocupación hotelera*. Retrieved from <http://www.ine.es/dynt3/inebase/es/index.htm?padre=238&dh=1>

Pichler, A. (2012). *The Venice Syndrome* [Documentary]. Retrieved from <http://www.rai.it/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-7756e595-90c1-4c05-ba8c-36b46a617c7a.html>

Rebhan, N. A. T. (2009). *Welcome Goodbye Berlin* [Documentary]. Retrieved from <https://www.welcomegoodbye.de/>

Anexos I–III. Rúa de Altamira, 18

Hotel Altamira (2009)



Hotel Altamira (2019)



Fuente: elaboración propia

Anexos III–IV. Cantón de San Bieito, 1

Hotel San Bieito (junio 2009)



Hotel San Bieito (junio 2019)



Fuente: elaboración propia

Anexo V. Turistas en el casco histórico de Santiago de Compostela



Fuente: elaboración propia (11 de junio de 2019)