

Este modelo de reforma urbanística aprovechando la celebración de un evento internacional para realizar obras y que al mismo tiempo sirvieran como medio de regeneración urbana dentro de la propia ciudad, fue algo innovador para su momento y sentó un precedente, siendo un modelo a seguir para los futuros JJOO, ya que hasta ese entonces se solían construir complejos a las afueras de la ciudad para tal acontecimiento que solían terminar vacíos y semi abandonados, sin realizar un aporte de valor hacia la ciudad una vez pasado el evento.

Los Juegos Olímpicos cumplieron con creces sus objetivos, situaron a la ciudad en el mapa del mundo, regeneraron la ciudad y dejaron un sinfín de intervenciones e infraestructuras. Barcelona es hoy una gran ciudad turística cuando anteriormente casi no lo era, a pesar que las costas catalanas y españolas han sido siempre grandes receptoras de turistas. Los promotores de los Juegos supieron desde un principio que un evento de tal magnitud difícilmente movilizase a una gran masa de viajeros justo en el momento de su realización, sino que principalmente han de servir para proyectar el turismo a futuro.

Por eso, desde una observación turística, los JJOO además de regenerar la ciudad de cara al mar, construyeron un nuevo escenario turístico en la ciudad.



Figura 1.22: Moll d'Espanya antes de su transformación y delante el Moll de Pescadores.

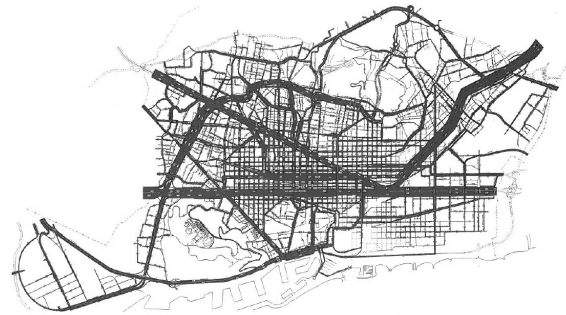


Figura 1.23: Volumen de tráfico pre-rondas en 1990.



Figura 1.24: Volumen de tráfico post-rondas en 1993.



Figura 1.25: Moll de Fusta antes de los JJOO.



Figura 1.26: Antiguo puerto de Barcelona.

## Nuevo Escenario Turístico



Figura 1.27: Areas de reforma del *waterfront* de Barcelona, el Puerto Olímpico, el paseo Marítimo de la Barceloneta, el Moll de la Barceloneta, el Moll de Fusta y el Moll d'Espanya.

>Figura 1.30: Moll d'Espanya hasta principios de los '90, cuando todavía tenía actividad portuaria y la ciudad vivía de espaldas al río.

>Figura 1.31: Nuevo escenario turístico y recreativo del Port Vell de Barcelona. Rambla del Mar, Maremagnum, Cines Imax, L'Aquarium, Palau de Mar, Museo de Historia de Catalunya, nuevos paseos del Moll de Fusta, Moll de Barceloneta y paseo Marítimo.

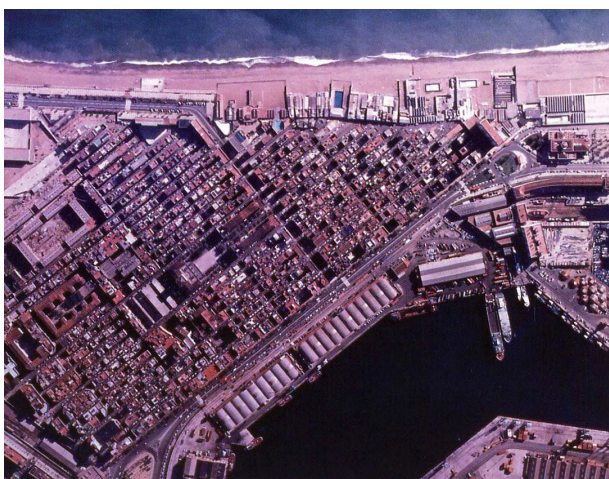


Figura 1.28 y 1.29: Vista aérea de la Barceloneta antes y después de las reformas para los JJOO. Hasta entonces, los tinglados del puerto ocupaban los diferentes muelles, y los clubes de playa y chiringuitos ocupaban el frente costero. La ciudad no tenía continuidad con su fachada marítima, la remodelación del puerto viejo y la Barceloneta supuso además la creación de una nueva zona de recreación y ocio tanto para ciudadanos como para visitantes.



## 1.6 Las infraestructuras y las nuevas dinámicas en el turismo

En los noventa el cambio turístico abrió las puertas del turismo urbano a ciudades que antes tenían un claro predominio industrial, frente a una actividad masiva en sol y playa. Las grandes transformaciones del turismo siempre se han producido en paralelo con cambios en los medios de transporte. La construcción y ampliación de nuevas infraestructuras y accesos, fue un punto muy importante a desarrollar en las ciudades turísticas. De esta manera vemos distintas obras que han marcado un punto de inflexión en la ciudad. Según Manuel Castells (1998), el éxito de las ciudades depende mucho de los niveles de conectividad, y no solo de construir un monumento. El diseño urbano puede ayudar mucho cuando va de la mano de la planificación

Las obras de reforma y ampliación del Aeropuerto del Prat llevadas a cabo entre 1989 y 1992 con motivo de los Juegos, fueron decisivos para impulsar el turismo en la ciudad, logrando un crecimiento sostenido de llegadas. En 1995 se inaugura la nueva torre de control. Y con el Plan Barcelona aprobado en 1999, se realiza la segunda ampliación, inaugurando dos nuevas pistas en 2004 y la nueva terminal en el 2009, además de nuevos accesos, que supuso un paso adelante importante para ampliar su capacidad operativa. La construcción de nuevas autopistas de acceso alrededor de la ciudad también ha sido importante, haciendo conexiones más ágiles desde distintos puntos. Pero más aún lo fueron las Rondas, que logró alivianar el tráfico en la ciudad reduciéndolo hasta un 20%, permitiendo un vial a modo de circunvalación, mejorando la utilización del tejido urbano y evitando aglomeraciones que ahogaban la movilidad de la ciudad.

Con respecto al ferrocarril, fue la empresa FGC creada en 1979 quien gestó la conexión de la ciudad con sus alrededores. Y también se encargó de algunas líneas de montaña de carácter turístico como las de cremallera. La llegada del AVE en 2008 fue el hito más significativo para la llegada de pasajeros por este medio, compitiendo por fin con el avión en cuanto a velocidad, costes y comodidad. La adaptación de las vías de la estación Sants al ancho europeo, junto con el túnel de Mallorca y la futura estación intermodal de La Sagrera, conectara la alta velocidad con Francia y toda Europa, dando un papel estratégico primordial a la ciudad.

Por el lado marítimo, la transformación del puerto no ha sido menor. Luego de trasladar el puerto industrial al sur, el cual está en plena expansión incluyendo la desviación del Río Llobregat, se reconvirtió el puerto antiguo (Port Vell) en puerto deportivo junto con zonas lúdicas como Maremàgnum y Rambla de Mar, y se inauguraron distintas terminales para Ferris y Cruceros. La explosión del turismo de cruceros junto con sucesivas ampliaciones y la apertura de una nueva entrada junto con el puente levadizo Porta d'Europa para una mejor distribución del tráfico, han convertido hoy al puerto líder de Europa en cruceros y base en el Mediterráneo.

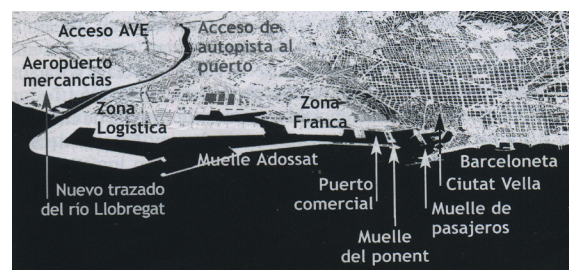


Figura 1.32: Infraestructuras de Barcelona, puerto, aeropuerto, acceso AVE y autopistas.

Junto con las infraestructuras, diferentes dinámicas y coyunturas han afectado al desarrollo del turismo en la ciudad. La devaluación de la peseta primero en 1982 y luego en sucesivas oportunidades en la década del '90 ayudó la competitividad del turismo español en general y a consolidar el boom turístico. Luego con el ingreso de España en Comunidad Económica Europea en 1986 se produce un despegue de su economía, que en 2000 vería los ojos del Euro prescindiendo del cambio monetario para muchos países y facilitando la circulación de sus habitantes.

Figura 1.33: Nueva del terminal del Aeropuerto de El Prat de Barcelona, obra de Ricardo Bofill.



Si en los ochenta fueron los vuelos chárter quienes jugaron un papel fundamental, en los años '90 fueron las aerolíneas low cost o de bajo coste las que cambiarían el contexto. Y junto con ellas, otro revulsivo en la actividad: internet. El abaratamiento de costes en los desplazamientos sumados al proceso de desintermediación a causa de la irrupción de las nuevas Tecnologías de Información y Comunicación (Tics), especialmente internet, permitió a los turistas consumir en masas nuevos productos y destinos de manera más accesible, y la creación de los city breaks o short breaks, escapadas cortas a destinos urbanos, del cual Barcelona es hoy uno de los líderes. Esto también trajo aparejado una saturación de la ciudad, junto con una sobreoferta de alojamiento de baja calidad, todo ello derivados en conflictos con sus ciudadanos.

Figura 1.34: El puente levadizo Porta d'Europa para conectar el muelle adosado y el nuevo Puerto de cruceros fue una obra de vital importancia para el incrementar el número de cruceristas.



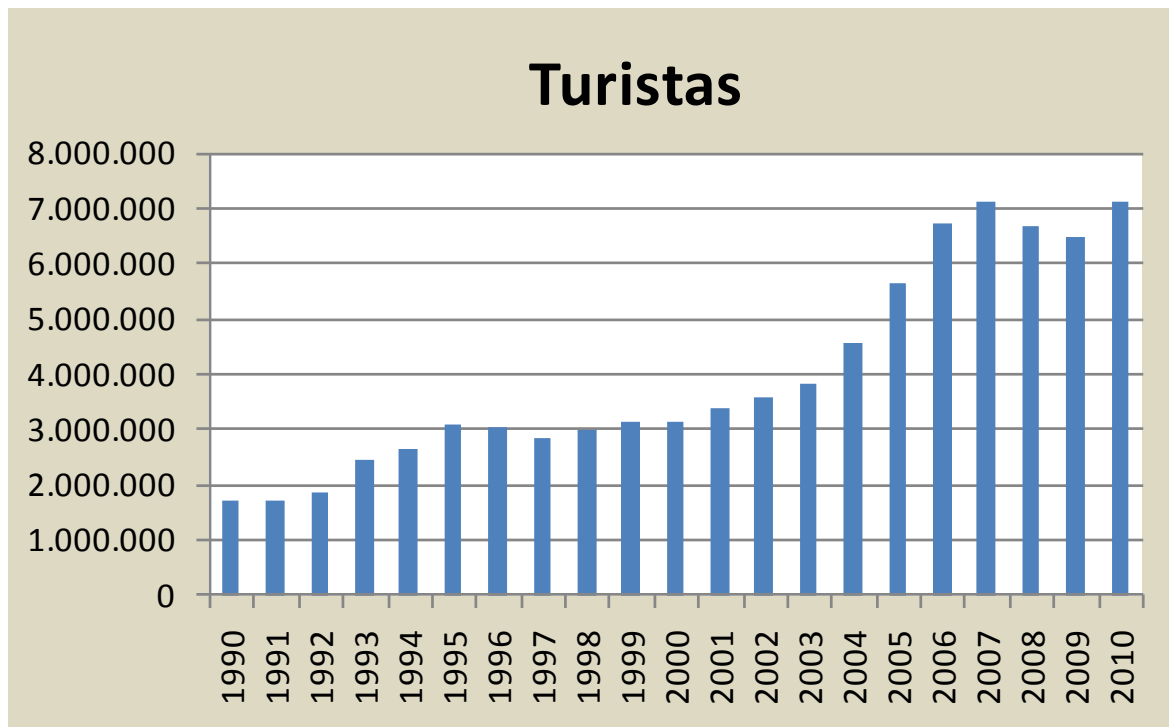
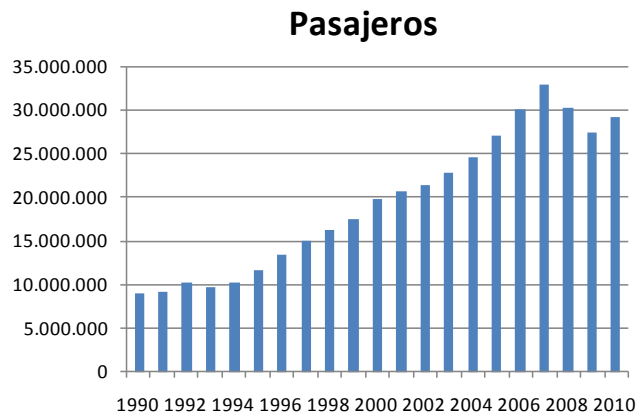
## - Los números de la evolución del turismo

En los siguientes gráficos, se refleja el crecimiento turístico de la ciudad de Barcelona a través de distintas estadísticas. En la figura 1.35, el gráfico nos muestra el aumento de llegadas de turistas en millones, el cual pasó de 1.737.902 en el año 1990, a 7.133.524 en el 2010, un progresivo aumento desde los JJOO y la regeneración de la ciudad. En la figura 1.36 vemos la evolución de las llegadas de pasajeros, donde sobresale la importancia de las sucesivas ampliaciones del aeropuerto para permitir el incremento de turistas y ampliar su operatividad.

Figura 1.35: Gráfico de evolución de llegadas de turistas en millones.

Figura 1.36: Gráfico de llegadas de pasajeros en millones.

Como ya mencionamos, el fenómeno de las líneas aéreas de bajo coste o *low-cost* en el aeropuerto del Prat ha crecido mucho y potenció de sobre manera el turismo de la ciudad como lo refleja la figura 1.36 de llegadas de pasajeros. Hoy día operan líneas como Vueling (compañía catalana con base en el Prat, que luego se fusiono con Clickair), Easyjet o Ryanair entre otras.



En la figura 1.37 se observa la evolución de los hoteles de la ciudad, y como ha crecido de manera numerosa en cantidad y plazas.

AÑO	HOTELES	HABITACIONES	PLAZAS
1990	118	10.265	18.569
1991	128	10.812	19.749
1992	148	13.906	25.055
1993	155	13.906	26.191
1994	158	14.830	27.542
1995	160	15.076	27.988
1996	162	15.090	28.040
1997	165	15.273	28.770
1998	165	15.157	28.607
1999	174	15.656	29.559
2000	187	16.561	31.338
2001	203	18.141	34.303
2002	215	19.267	36.574
2003	232	20.852	39.632
2004	255	23.739	45.286
2005	268	25.355	49.235
2006	285	26.968	52.484
2007	295	27.806	54.036
2008	312	29.292	56.983
2009	321	30.933	60.331
2010	328	31.776	61.942

Figura 1.37: Gráfico de aumento de plazas y hoteles en la ciudad.

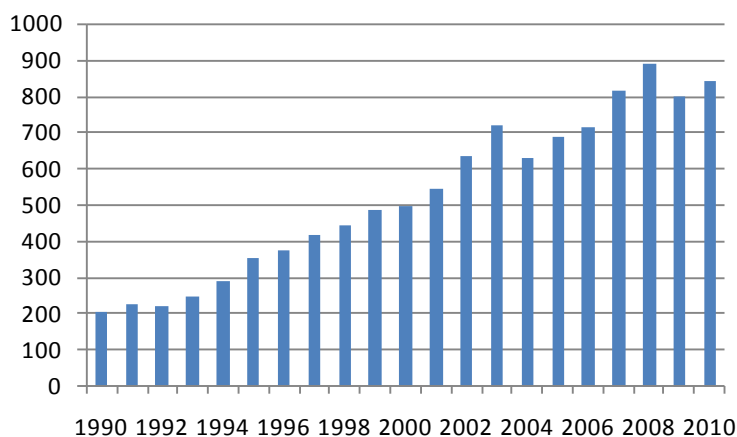
Figura 1.38: Aumento de la cantidad de cruceros en el puerto de la ciudad, con un crecimiento de más de 400 por ciento.

**Para mayor información de datos y estadísticas de crecimiento del turismo dirigirse al apartado de Anexos.**

El resurgir del turismo de cruceros ha experimentado en Barcelona, un auge único sin precedentes, siendo hoy el principal puerto del continente de este tipo de modalidad. Solo entre 1992 y 2005 el número de pasajeros ha crecido más de un 200%. Para su gran éxito, Barcelona también ofrece un aeropuerto con buenas conexiones internacionales, una ciudad atractiva, y un volumen de plazas hoteles para satisfacer las necesidades pre y post crucero. Junto con el tráfico de pasajeros regulares y el de mercancías, apoyado por el Plan Estratégico de ampliación con miras a 2015, el puerto de Barcelona vuelve a ser una infraestructura básica de gran envergadura recobrando su posición de liderazgo en el Mediterráneo. En la figura 1.38 vemos la cantidad de cruceros por año, donde en 1990 hubo 207 cruceros y en el 2010 hubo 841 con más de 2 millones de pasajeros.

Por último, al fenómeno de las *low-cost* y los cruceros se suma el resurgir del ferrocarril y más específicamente los trenes de alta velocidad. En 2010, 2.682.633 de personas utilizaron el AVE que une Madrid con Barcelona. Todavía en etapa de expansión, está pendiente unir a la ciudad con Francia y el resto de Europa, además de construir la gran Estación Intermodal de La Sagrera.

## Cruceros



*"El turismo es importante para las ciudades.  
Las ciudades son importantes para el turismo"*  
(Ashworth 1990)

# TURISMO Y CIUDAD

## TURISMO Y CIUDAD

- El Espacio Público en el Turismo
- El Diseño Urbano como Identidad Urbana
- La Marca Barcelona: La Cultura y los Eventos como eje del Modelo





## EL ESPACIO PÚBLICO EN EL TURISMO

### 2.1 La ordenación de los espacios urbanos

El principal instrumento de planificación y ordenación de los espacios urbanos es el plan general de ordenación urbana (PGOU), regulando los criterios de urbanización. En los últimos años, los nuevos planes han ido incorporando condiciones que favorezcan un desarrollo turístico más racional (Antón Clavé 2005):

- Preservar y valorar elementos de identidad local (paisaje, tipología de edificios, cromatismo)
- Limitar la capacidad de crecimiento de los espacios residenciales
- Aparición de grandes operaciones recreativas y turísticas

La incidencia del planeamiento en el suelo urbano sobre la actividad turística afecta de múltiples maneras, de allí su importancia. Define usos turísticos en una parcela (hoteles, recreativos, culturales, etc.). La regulación del paisaje construido mantiene la identidad de áreas históricas. El control de alturas, materiales, cromatismos o la vialidad potencia la atracción turística. También, fija la protección de edificios y monumentos de carácter artístico o histórico. Y desarrolla planes de recuperación de áreas, además de catalogar y rehabilitar edificios monumentos y/o singulares. En este sentido, vemos como los diferentes Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) llevados a cabo a los centros históricos de Barcelona, ha tenido como objetivos la mejora de las edificaciones y de los equipamientos, permitiendo el cambio de

actividades y funciones, incluso derribando edificios para esponjear el área, y que han logrado recuperar barrios, espacio público y desarrollar nuevos equipamientos y cubrir necesidades abriendo calles y plazas, rehabilitando así áreas urbanas históricas degradadas.

El buen funcionamiento del territorio es uno de los elementos claves de la competitividad turística. La calidad de organización y de funcionamiento del territorio urbano es un factor necesario para la atracción y motivación de los flujos turísticos. Por eso es fundamental la cualificación del territorio urbano como indispensable para el buen desempeño de la función turística (Vera Rebollo 1997). Por ello, el territorio urbano y la función turística, son dos factores indisolubles en la ecuación del éxito del turismo urbano. En este sentido, la calidad de sus espacios públicos tiene un rol primario, junto con una buena señalética, y el correcto funcionamiento de servicios como el transporte, la limpieza y el mantenimiento de áreas públicas y servicios generales. Además, la falta de planificación en el caso de los cascos históricos, puede llevar a la degradación del espacio urbano, la pérdida de identidad del espacio histórico, la desertificación y a la mono funcionalidad turística. La ciudad de Venecia es un ejemplo paradigmático de los impactos negativos del turismo en las ciudades monumentales, donde su población se redujo de 174.000 habitantes en 1950 a sólo 64.000 en 2002 (Antón Clavé 2005).

Similar a Barcelona, podríamos ver que tres principios rigen la política territorial británica:

- el principio de no duplicidad;
- el uso mixto del suelo;
- la protección de la estética.

Esta planificación se complementa con la planificación turística. Así, el desafío en la planificación estratégica es integrar turismo, territorio y sostenibilidad. Por todo ello, en el desarrollo turístico, los diferentes tipos de planes urbanísticos han actuado a su vez como mecanismos para la rehabilitación de áreas históricas degradadas que han recuperado las condiciones estéticas y funcionales (a menudo de la mano de su revitalización turística), y como mecanismos para la creación de urbanizaciones y complejos recreativos, y la formación de distritos turísticos.

## 2.2 El espacio público como elemento del sistema turístico

El espacio público es sin lugar a dudas uno de los elementos más importante dentro del sistema turístico de las ciudades porque es el territorio en el cual el turista se mueve. Del mismo modo que sus ciudadanos, los turistas son usuarios de la ciudad y sus espacios públicos. En el turismo urbano, generalmente una de las razones principales de la visita del turista es conocer la ciudad, y en su visita la actividad principal es el paseo, el deambular por la ciudad. De esta manera, una de las particularidades del turismo urbano, es que se practica esencialmente en el espacio público: calles, plazas, terrazas, parques, paseos, etc. De allí la importancia por la que radica el diseño de los mismos, a la vez que observar la influencia que ambos se ejercen mutuamente. Como vemos en la figura 2.1, los elementos del diseño urbano forman parte del sistema turístico.

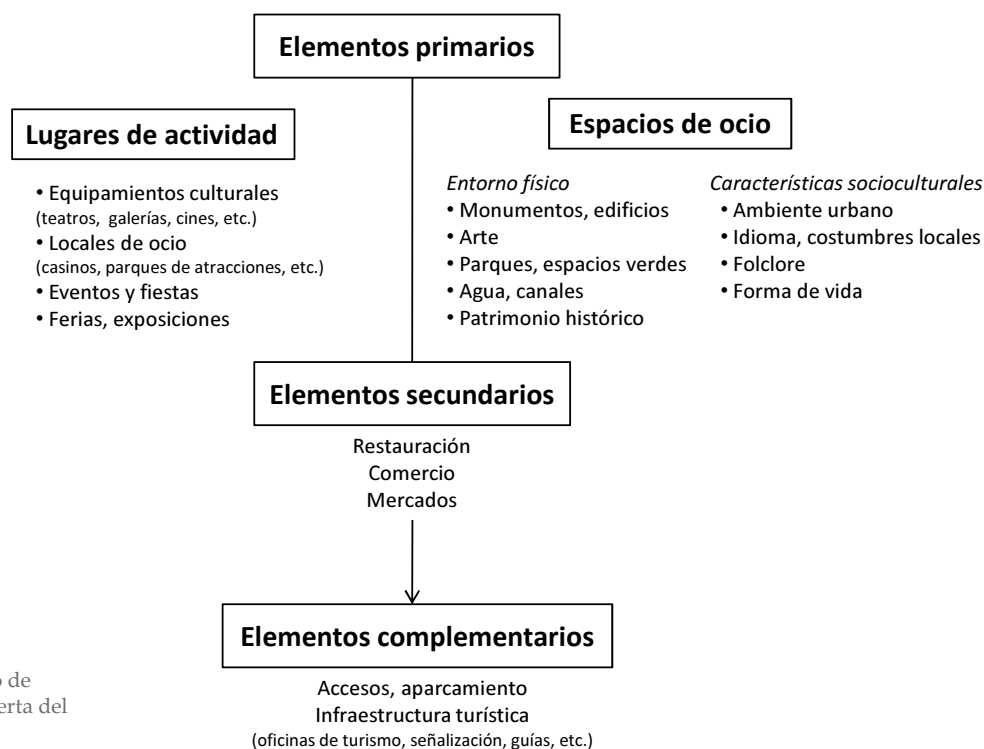


Figura 2.1: Cuadro de elementos de la oferta del sistema turístico.

A partir del estudio hecho por la Agencia de Desarrollo Turístico de Francia (Odit 2008) en siete ciudades, ha conducido a diferentes observaciones. Las necesidades primarias más comunes de los turistas son sobretodo referidos al acceso, la orientación, la información y el suministro de servicios base de confort (para descansar, lavabos públicos, papeleras, etc.).

Sin embargo, el espacio público cumple distintas funciones para sus residentes, así también como para los turistas:

- funciones de llegada y movilidad por todos los medios de transporte
- descansar, orientarse e informarse
- desplazarse, pasear, deambular (a pie o a través de otros medios)
- observar y admirar
- encontrarse y reunirse
- satisfacer necesidades fisiológicas y también de confort
- aprender, descubrir, cultivarse
- distraerse, jugar, divertirse, fiestas
- mirar escaparates, compras, consumir en el lugar

De esta manera, es necesario que el espacio público este diseñado de manera que satisfaga ambas necesidades, residentes y visitantes. Pero en cuanto a los turistas exclusivamente, podemos agrupar las necesidades de estos en cuatro familias de usos:

- los accesos (la llegada y salida de la ciudad)
- ubicarse, orientarse e informarse
- descubrir la ciudad, deambulando fácilmente por el espacio público
- beneficiarse de condiciones que favorezcan el descubrimiento y la comprensión de la ciudad (servicios básicos, elementos de apropiación, movilidad)



Figura 2.2: Turistas al sol en las terrazas de la Rambla.

¿Pero qué desean encontrar turistas en el espacio público? Siguiendo la encuesta realizada en dicha publicación menciona diversos elementos:

- atractivos en términos de patrimonio, de servicios y de funciones
- accesibilidad abierta para todos
- espacios acogedores y seguros que inviten a pararse y descansar
- que pertenezcan a los habitantes
- que sean singulares y particulares

Teniendo en cuenta estas necesidades de usos del espacio público por parte de los turistas y sus expectativas en él, el diagnóstico por parte de dicha agencia ha supuesto una política integrada de gestión del espacio público y acondicionamiento, para incidir en la satisfacción de la experiencia de la visita en los siguientes puntos:

- la accesibilidad
- la señalética
- los servicios públicos ofrecidos
- la seguridad

Y además:

- el confort del ambiente
- el ambiente y la apropiación
- la identidad de los lugares y el simbolismo urbano

## 2.3 El uso intensivo del espacio público

La investigación etnográfica realizada por Palou Rubio (Palou Rubio 2009) permitió comprobar varios aspectos en relación al turista con la ciudad de Barcelona. Entre otras cosas, permitió demostrar que las visitas a los puntos más importantes de la ciudad no eran exhaustivas, sino que sólo bastaba con admirar unos momentos el monumento para darlo por conocido. Por ejemplo, la Sagrada Familia es el monumento más visitado, sin embargo alcanzaba con pasearse a su alrededor, tomarse fotos y comprar algún recuerdo para vivir y disfrutar del templo sin necesidad de hacer una cola de horas para entrar y visitarlo.

Otro punto que el estudio aclaraba era la confusión en torno a los nodos y los arcos turísticos. A pesar que los turistas resaltaban la importancia de conocer los lugares emblemáticos de la ciudad, los valores intercambiaban, pasando menos tiempo en los nodos (puntos de interés turísticos) y más en los arcos (espacios de tránsitos entre un nodo y otro). Así se confirmaba nuevamente que los turistas destinaban más tiempo en la calle y menos en los iconos, monumentos o museos. En ocasiones, los arcos turísticos suelen ser paseos públicos que son objetos de importantes remodelaciones pero en el que automáticamente se va produciendo una *turistificación*.

El valor otorgado a la ciudad como espacio para pasear era muy remarcado por la mayoría de los turistas, que pasaban más tiempo paseando por sus calles que en los lugares de interés. Así llegamos a ver que el espacio público se convierte en un elemento de interés turístico dentro de la ciudad como sintetizamos en la figura 2.4.



**Nodos:** para Kevin Lynch los nodos son puntos estratégicos de una ciudad a los que puede entrar el observador y suele confluír las sendas. Desde el punto de vista turístico podríamos considerar que un nodo turístico es un elemento del espacio turístico que capta la atención del visitante, un punto de interés turístico, también llamado *sight seens*.



**Sendas o Arcos:** los arcos turísticos son los espacios de tránsitos entre un nodo turístico y otro. Para Lynch, podríamos ejemplificarlo en sendas e incluso bordes (por ejemplo playas). Debido al intenso tráfico de turistas, estos espacios también terminan absorbiendo el proceso de *'turistificación'*.



**Turistificación:** proceso por el cual se transforma un recurso o hecho histórico, social o cultural en un producto valioso en el mercado turístico. En la territorialización turística se refiere aquí a la apropiación del espacio por la actividad turística.



Figura 2.3: La Rambla ofrece un espacio singular y con ambiente bullicioso, un espacio público como arco turístico que termina siendo una atracción en sí misma.

De esta manera, junto con el peatón se fueron configurando nuevas modalidades de desplazamiento para el disfrute del espacio urbano y el descubrimiento de la ciudad, que fueron diversificando la oferta de movilidad en el espacio público, a través de todo tipo de propuestas con itinerarios guiados, libres o puntualizados. Y con variado ingenio para moverse: bicicletas, motocicletas, patines, skateboards, segways, carruajes, autobuses turísticos y automóviles eléctricos. Estamos ante un nacimiento de una nueva territorialización turística, la Movilidad Turística, basada en el uso intensivo de las calles y el espacio público. Una movilidad y también una accesibilidad turística, a través de una peatonalización de calles y paseos, y la creación de aparcamientos y accesos para estos medios en el borde del casco antiguo y los principales puntos de interés (Ramos Linaza, 2007).

*Estamos ante un nacimiento de una nueva territorialización turística, la Movilidad Turística, basada en el uso intensivo de las calles y el espacio público.*

Uno de los inconvenientes del tráfico turístico es la proliferación de autobuses en el centro histórico. Esta circunstancia obliga a la construcción de dársenas para autobuses en los bordes del casco histórico. Otras soluciones también utilizadas en sitios de gran interés y concurrencia pero con fuertes pendientes, son los sistemas hectométricos (funiculares, ascensores, rampas y escaleras mecánicas) viendo estos por ejemplo en Montjuïc, Plaza España o el Parc Güell.

Todas estas nuevas ofertas de desplazamientos invitan a “descubrir” la ciudad. A continuación detallamos las principales modalidades, cada vez más crecientes, de esta nueva Movilidad Turística.

*“A pesar que los turistas resaltaban la importancia de conocer los puntos de interés de la ciudad (nodos), los valores intercambiaban, pasando menos tiempo en ellos y más en los espacios de tránsito entre ellos (arcos)”*  
Palou Rubio 2009



Figura 2.4: Gráfico sinóptico de nodos y arcos turísticos.

## 🚶 Nueva Movilidad Turística

### Autobuses Turísticos:

Sin dudas, es el medio turístico que más ha crecido. La ciudad dispone de hasta cinco rutas que recorren los lugares más emblemáticos, tres de ellas gestionadas por TMB bajo el nombre de Barcelona Bus Turístic y las otras dos operadas por la UTE formada por el Grup Julià, Moventis y Trapsa con la denominación de Barcelona City Tour. El Bus Turístic es el de mayor volumen, con 3 rutas (azul, roja y verde), 44 paradas y un elevado índice de participación por parte de los turistas. Su rotundo éxito es también un ejemplo del éxito turístico de la ciudad. También tiene un recorrido nocturno en verano. La segunda línea es el Barcelona City Tour. Con dos rutas, la este (también verde) y la oeste (naranja) maneja también un interesante número de visitantes.

Además, hay que mencionar que la ciudad también dispone de numerosos buses turísticos metropolitanos y regionales con diferentes temáticas que parten de la ciudad, e innumerables que llegan a ella procedentes de localidades de la costa.

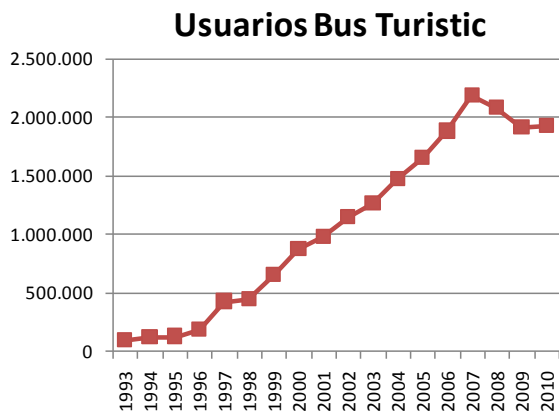


Figura 2.5: Crecimiento de usuarios del Bus Turístic.

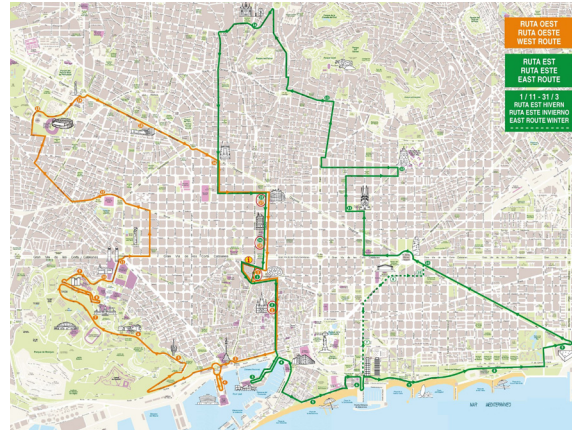


Figura 2.6: Recorridos del Barcelona City Tour.

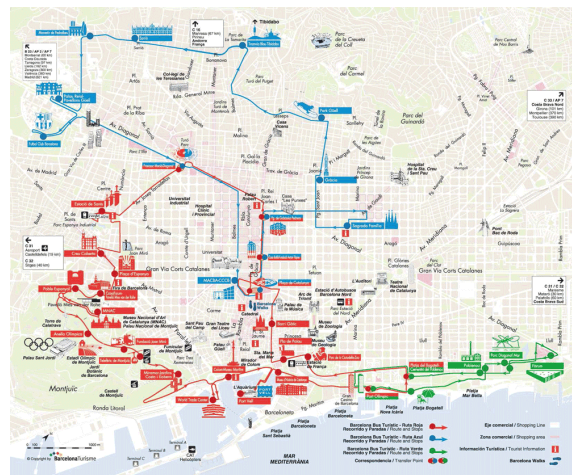


Figura 2.7: Rutas del Bus Turístic.



Figura 2.8: Las dos líneas de autobuses turísticos, el Bus Turístic y el Barcelona City Tour, se superponen en la mayoría de sus recorridos.

### GoCar:

Son pequeños coches descapotables amarillos de dos plazas para conocer la ciudad. Llevan incorporados un GPS que te guía por la ciudad y te permite conocer los puntos de interés frente a los que se encuentra, relatando la historia del entorno y dándole vida a la ciudad. El ordenador de a bordo con altavoces y el GPS reconocen los puntos por los que pasa, comentando los edificios y los monumentos, permitiendo una entretenida visita informativa. Se puede escoger la ruta que a uno le sugieren o ir por su propia cuenta sin itinerario definido.



Figura 2.9: Recorrido sugerido del GoCar, donde el GPS reconoce la señal y describe las características del entorno .



Figura 2.10: Imagen de los pequeños coches amarillos, los GoCar, "The Talking Tour Car".

Los GoCars permiten una mayor libertad de movimientos y de recorridos, aunque solo en determinados sitios reconocen la señal de las atracciones. Se pueden aparcar y luego continuar, ya que utilizan las mismas vías y aparcamientos que las motos y coches. Aunque es una forma divertida de conocer la ciudad, pareciera un poco peligroso que convivan los pequeños cochecitos con el pesado tráfico de una gran ciudad.

### Segways:

Es un vehículo de transporte unipersonal, ligero, giroscópico, eléctrico y de dos ruedas, con auto balanceo controlado por ordenador. Los motores y el ordenador y situados en la base imitan el equilibrio humano manteniendo la base del Segway horizontal todo el tiempo. A diferencia del GoCar, este medio usa el mismo espacio que el peatón. El usuario se debe inclinar hacia la dirección que quiera tomar (delante, atrás, derecha o izquierda) para que el vehículo se desplace. El uso del segway al guíaje turístico esta comportando una serie de cambios que se



Figura 2.11: Diferentes recorridos de los Segways sobre el frente marítimo de la ciudad.

deben tener en cuenta. Por un lado, permite realizar itinerarios de mayor recorrido que a pie. Por otro, el uso de dicho sistema de transporte ayuda a optimizar notablemente el tiempo de recorrido. Por todo ello, al hacer un recorrido más amplio en menos tiempo, se visitan una mayor cantidad de nodos en un mismo itinerario. Además, la transición de un espacio nodal a otro espacio nodal se convierte en una diversión y en un entretenimiento.

Hay que añadir que los Segways poseen un espacio de recorrido autorizado por el Ayuntamiento de Barcelona bastante más limitado, que se reduce al frente marítimo y algunas calles del Casco Antiguo.



Figura 2.12: Itinerario de otra empresa, dentro de la misma área autorizada por el Ayuntamiento para los recorridos de los Segways, donde vemos que se superponen los espacios.

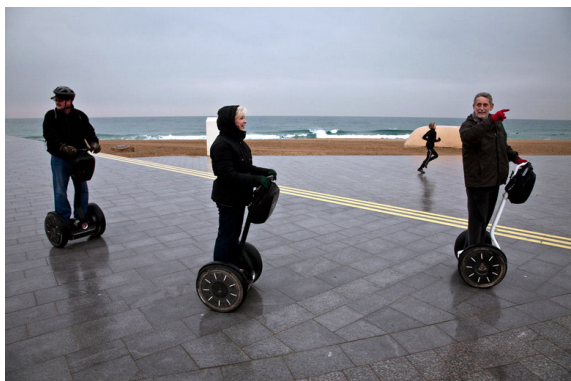


Figura 2.13: Imagen de los Segways en el paseo marítimo de la Barceloneta.

### Barcelona Walks:

Las visitas a pie guiadas por la ciudad han ido creciendo en cantidad y diversidad, como lo demuestra el siguiente gráfico. Los más conocidos son los Barcelona Walking Tours que tienen diferentes rutas temáticas como Tour Modernismo, Gòtic, Picasso, Gourmet y Marina. Además también hay otros recorridos como el Nocturno, de Compras, de Cine, el Bohemia, el Literario, naturales como el Collserola, el Tibidabo o el Montjuïc, el tour de la Guerra Civil o gastronómicos como los Tapas Tour.

### Usuarios Barcelona Walk

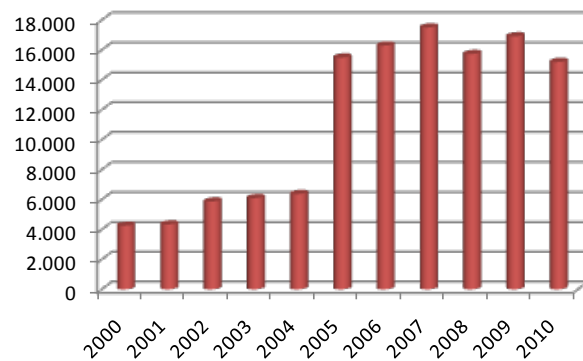


Figura 2.14: Crecimiento de la cantidad de usuarios de los Barcelona Walks.



Figura 2.15: Las visitas guiadas por la ciudad son una imagen cada vez más frecuentes en el Casco Antiguo.



### Bicitaxis Trixis:

Los Bicitaxis o Trixis Tours, son triciclos al estilo asiático pero con un moderno diseño que se utilizan como mini taxis para recorrer y conocer la ciudad. Es un medio de transporte divertido, ecológico y silencioso, equipado con un pequeño motor eléctrico que le ayuda al conductor al pedalear. Barcelona fue la primera ciudad en todo el sur de Europa con este servicio, que también funcionan en otras ciudades nórdicas. Este medio utiliza el carril bici y también el espacio para el peatón. Se puede coger para un trayecto corto o para un recorrido temático visitando la ciudad.



Figura 2.16: Bicitaxis Trixis.

### Sidecars:

El alquiler de sidecars para recorrer la ciudad es una de las nuevas incorporaciones a la ciudad. Se trata de transporte en motos clásicas con sidecar, conducidas por guías expertos que nos acompañan en nuestro recorrido y con capacidad para dos pasajeros. Utiliza los mismos espacios que los GoCars, pero sin audioguía y con un conductor que nos lleva a recorrer la ciudad. Con motos similares a las de la 2ª Guerra Mundial, es sin dudas es un modo original de conocer la ciudad



Figura 2.17: El alquiler de sidecars, es una de las últimas incorporaciones a la Movilidad Turística.

### Otros medios:

Además de los mencionados, la variedad y cantidad de movilidad turística no ha dejado de crecer en Barcelona. De esta manera se encuentran otros de menor volumen, como son:

- paseos en carruajes
- rutas guiadas en bicicletas
- bicicletas eléctricas
- salidas en velero
- tours fotográficos
- salidas en scooter
- patinetes o kickbikes
- salidas en helicóptero
- recorridos en patines y rollers



Figura 2.18: Carruajes para paseos sobre la Rambla.



Figura 2.19: Imagen de turistas observando la ciudad desde el Bus Turístico.



Figura 2.20: Gráfico de superposición de todos los tours y recorridos turísticos.