

## Artykuły

Joanna Kowalczyk-Anioł, joanna.kowalczyk@geo.uni.lodz.pl

Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Instytut Geografii Miast i Turyzmu

Piotr Zmysłony, piotr.zmyslony@ue.poznan.pl

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Wydział Gospodarki Międzynarodowej, Katedra Turystyki

### Turystyka miejska jako źródło protestów społecznych: przykłady Wenecji i Barcelony

**Słowa kluczowe:** turystyka miejska, protest miejski, konflikty społeczne, ruchy miejskie, Wenecja, Barcelona.

#### Abstrakt

Wzrost znaczenia turystyki miejskiej jako siły zmieniającej miasta staje się źródłem konfliktów, szczególnie w miastach cennych pod względem kulturowym. Emanacją tych zmian są obserwowane w ostatnich latach w wielu miastach przybierające różne formy protesty mieszkańców przeciw niekontrolowanemu rozwojowi turystyki masowej. Celem artykułu jest wyjaśnienie głównych przyczyn oraz identyfikacja sposobów (w rozumieniu strategii i taktyk) oraz form protestów miejskich skierowanych przeciw rozwojowi turystyki. Badania oparto o metodę studium przypadku protestów antyturystycznych odbywających się w dwóch miastach europejskich: Wenecji i Barcelonie. Badania przeprowadzono na źródłach wtórnych, zastosowano metodę opisową oraz fotograficzną. Sformułowane na tej podstawie wnioski dotyczą zmiany znaczenia turystyki jako współczesnej funkcji miejskiej oraz jako czynnika aktywizacji społecznej.

#### Wprowadzenie

Koniec XX i początek XXI wieku sprzyjał rozwojowi światowej turystyki. Wzrastająca w skali i różnorodności form, stała się ona niespodziewanie ważnym nośnikiem, jak skutkiem globalizacji, modernizacji społeczno-gospodarczej i szeroko rozumianych przemian kulturowych. Zwiększyła się zarazem jej ranga i rola odgrywana w życiu współczesnych miast. W konsekwencji turystyka stała się znaczącą i niespodziewanie gwałtowną siłą przeobrażającą miasta. W obiektywny sposób, jednocześnie z jednoznacznie pozytywnymi zmianami uwidaczniają się negatywne aspekty tych przeobrażeń.

Przemiany zachodzące z udziałem turystyki mogą dotyczyć wszystkich płaszczyzn funkcjonowania miasta – od morfologii i tkanki materialnej, przez gospodarkę, kulturę aż do życia społecznego oraz działania marketingowe [Füller, Michel 2014; Kowalczyk-Anioł 2015; Mikos von Rohrscheidt 2010; Russo 2002; Szmatała, Zmysłony 2013; Zmysłony 2015]. W wielu miastach, zwłaszcza tych, które notują bardzo wysoki stopień rozwoju funkcji turystycznej przy jednoczesnym jej istotnym znaczeniu w strukturze funkcjonalno-przestrzennej, obserwuje się zmianę postaw mieszkańców (a nawet szerzej – opinii publicznej) wobec turystyki i turystów [Russo, Scarnato 2016].

Problematyka oceny rozwoju turystyki przez mieszkańców jest podejmowana w piśmiennictwie naukowym (głównie zagranicznym) już od lat 70. XX wieku [Jurowski i in. 1997; Lankford, Howard 1994; Sharpley 2014; Tucki, Skowronek 2015; Vargas-Sanchez 2011]. Początkowo przeważały w niej zagadnienia dotyczące wpływu turystyki na lokalną gospodarkę, zmian w środowisku przyrodniczym i sferze społeczno-kulturowej. Aktualnie

wiele prac odnosi się do znaczenia turystyki dla lokalnych społeczności, a spektrum uwagi coraz częściej skierowane jest na negatywne skutki rozwoju turystyki [m.in. Meyer 2009; Nunkoo i in. 2013; Tucki, Skowronek 2015; Uysal i in. 2012], w tym turystyki w miastach [Gaweł 2013; Kowalczyk-Anioł 2015; Russo 2002, Stors, Kagermeier 2016, Wójtowicz 2016; Zmysłony 2011]. Jak zauważa R. Sharpley [2014], jedną z najczęściej badanych i opisywanych kwestii w piśmiennictwie zagranicznym jest stosunek społeczności lokalnej do turystyki, co wynika z przekonania, że jego zrozumienie stanowi fundament rozwoju zrównoważonego rozwoju obszaru recepcji turystycznej. Najczęściej przywoływanym modelem – ilustrującym proces zmian nastawienia mieszkańców do turystów (od euforii do antagonizmu) jest model irytacji Doxey'a (*Doxey's „irridex” model*) [Doxey 1975]. Znamienne, że w innym, częstokroć rozważanym alternatywnym modelu „strategii zachowań mieszkańców” zaproponowanym przez Ap i Cromptona [1993] znalazły się takie postawy jak przyjęcie, tolerancja, dostosowanie i wycofanie, natomiast pominięto protest czy sprzeciw.

Wzrost znaczenia turystyki miejskiej jako siły zmieniającej miasto staje się źródłem konfliktów w mieście [Kowalczyk-Anioł, Włodarczyk 2017]. Emanacją tych relacji są obserwowane w ostatnich latach w wielu europejskich miastach przybierające różne formy protesty mieszkańców przeciw niekontrolowanemu rozwojowi turystyki masowej i turystom. Sytuacje te, jakkolwiek widoczne znacznie częściej w panoramie zachodnioeuropejskich – największe ich natężenie obserwuje się w dwóch miastach europejskich – Wenecji i Barcelonie – stanowią inspirację dla podjęcia rozważań nad kwestią turystyki miejskiej jako źródła protestów mieszkańców. Pomimo swojej aktualności oraz narastającego znaczenia są to kwestie dotychczas mało dyskutowane w polskim piśmiennictwie naukowym z zakresu badań nad turystyką.

Celem artykułu jest wyjaśnienie głównych przyczyn oraz identyfikacja sposobów (w rozumieniu strategii i taktyk) oraz form protestów miejskich skierowanych przeciw rozwojowi turystyki. Dzięki temu możliwe jest także dokonanie oceny skuteczności tych protestów w odniesieniu do turystyki (zmniejszenie negatywnych zjawisk będących ich przyczynami) oraz funkcjonowania społeczno-gospodarczego miast (zmiany polityczne, zmiany postaw, efekty pośrednie). Badania oparto o metodę studium przypadku, przy czym wyboru miast dokonano według kryterium stopnia nagłośnienia medialnego protestów. Analiza przypadków ma charakter opisowy oraz fotograficzny. Badania zostały oparte na źródłach wtórnych. Opracowanie ma charakter zarówno przeglądowy, jak i eksploracyjny, toteż obok przeglądu literatury naukowej autorzy pozyskali materiał źródłowy w wyniku kwerendy materiałów dostępnych w międzynarodowych mediach elektronicznych.

Artykuł został podzielony na cztery zasadnicze części. W pierwszej podjęto próbę określenia istoty protestów jako emanacji konfliktu wokół zjawisk i działań zachodzących w przestrzeni kulturowej miast. Kolejna część poświęcona jest głównym źródłom konfliktów i przyczyn protestów związanych z rozwojem funkcji turystycznej w miastach. Następnie – po krótkim opisie metodycznym – dokonano charakterystyki przyczyn oraz eskalacji konfliktów oraz wynikającego z nich protestów mieszkańców miast w Wenecji oraz Barcelonie. Całość zamyka zakończenie, w której autorzy dokonują oceny różnic i podobieństw w dynamice konfliktu oraz formach protestu w obu miastach oraz formułują wnioski dotyczące zmiany znaczenia turystyki jako współczesnej funkcji miejskiej oraz czynnika aktywizacji społecznej.

## Istota protestu miejskiego

Pojęcie protestu ma wieloznaczny i tylko pozornie łatwo definiowalny charakter. Jest bowiem uwikłane w „różne porządki języka polityki, publicystyki i nauki” [Kowalewski 2016, s. 10]. Według *Słownika Języka Polskiego* [1996, s.747] protest oznacza „ostre











członków społeczności lokalnych. Faktyczne oraz ewentualne skutki protestów skierowanych przeciw masowej turystyce dotyczą zatem ich.

Obok potrzeby regulacji rzeczywistości społecznej część źródeł protestów wynika z dokonywanych przez turystykę zmian (szczególnie zawłaszczania, komercjalizacji i homogenizacji) przestrzeni publicznej i jej symboli (dziedzictwa, kultury materialnej i niematerialnej).

## Przyczyny i formy protestów antyturystycznych w Wenecji i Barcelonie

O ile w piśmiennictwie naukowym rozwój turystyki miejskiej bywa ujmowany perspektywie źródła rzeczywistego lub potencjalnego) konfliktu [zob. m.in. Colomb, Novy 2017; Russo 2002; Yang i in. 2013], o tyle znacznie rzadziej można wskazać prace ilustrujące i analizujące bezpośrednie przyczyny, a następnie sam proces eskalacji społecznego protestu przeciw współczesnej turystyce miejskiej [np. Colomb, Novy 2017]. Jednakże ożywiona aktualna dyskusja w tym zakresie toczy się w przestrzeni wielu europejskich miast (Lizbony, Hamburga, Pragi, Berlina, Brugii), jak i na łamach międzynarodowych mediów i portali branżowych (m.in. *The Guardian*, *The Telegraph*, *Financial Times*, *Independent*, *The Atlantic*, *The Art Newspaper*, *Skift*) oraz w formie filmów dokumentalnych.

Z uwagi na konieczność uzyskania wszechstronnego opisu skomplikowanego procesu konfliktu społecznego oraz osadzenia go w szerszym kontekście zdarzeń, a także rozproszenie oraz różnorodność typologiczną dostępnego materiału źródłowego, przyjęto metodę wielokrotnego studium przypadku [Silverman 2009; Yin 2003]. Biorąc pod uwagę eksploracyjny cel badania oraz zachowując rygor metodyczny [Yin 2003], zdecydowano się na wybór jednostek skrajnych do analizy, tj. charakteryzujących się najwyższym poziomem badanego zjawiska. Wybór miast został przeprowadzony według kryterium stopnia medialnego nagłośnienia protestów (liczonego liczbą oraz natężeniem przekazów w mediach elektronicznych oraz odwołaniami w literaturze naukowej), przyjmując założenie, że jest ono skorelowane z siłą protestu oraz natężeniem problemu, na bazie którego powstał. Jako zakres przestrzenny przyjęto kontynent europejski.

Na podstawie dotychczasowej wiedzy autorów dotyczącej konfliktów miejskich w kontekście rozwoju funkcji turystycznej, do wstępnej selekcji przyjęto następujące miasta: Amsterdam, Ateny, Barcelona, Berlin, Brugia, Dubrownik, Lizbona, Paryż, Praga, Rzym, Wenecja. Ostatecznego wyboru miast dokonano na podstawie liczby wyników wyszukiwania kombinacji nazw poszczególnych miast z wyrażeniem „protest against tourism” w wyszukiwarce internetowej Google oraz bazie publikacji naukowych Google Scholar (w tym drugim przypadku weryfikowano, czy wyszukiwane publikacje zawierają charakterystykę konfliktu w danym mieście). Na podstawie tej kwerendy ustalono, że najczęściej opisywane są trzy miasta: Wenecja (22% wszystkich wyników), Paryż (21%) oraz Barcelona (15%). Po głębszej weryfikacji odrzucono Paryż z uwagi na to, że materiały prasowe dotyczyły głównie manifestacji antyterrorystycznych, w których zginęli także turyści.

Przedstawione studia przypadków mają charakter opisowy, natomiast w odniesieniu do charakterystyki form protestów opis wspomagany jest materiałem fotograficznym. Badania zostały oparte tylko na wspomnianych źródłach wtórnych. Na jej podstawie, jak i szerszej kwerendy źródeł internetowych – m.in. konferencyjnych komunikatów naukowych [Manente 2015; Russo, Scarnato 2016], aktów prawnych, a także filmów dokumentalnych – przygotowano studia konfliktu i protestów mieszkańców przeciw turystyce w Wenecji i Barcelonie.



## Wenecja: wspólnota przeciw wielkim statkom

Trzeba przyznać, że panorama weneckiej starówki z Bazyliką i plac Św. Marka, Pałacem Dożów czy Bazyliką Santa Maria della Salute, obserwowana z wysokości dziesiątego lub dwunastego pokładu wielkiego wycieczkowca sunącego przez kanał Giudecca, jest olśniewająca. Widok tego statku z kilkunasto- lub najwyżej kilkudziesięciometrowej perspektywy brzegu kanału robi równie wielkie wrażenie, jednak nie z powodów estetycznych, ale efektu przeskalowania. W czasie przepływania przez kanał wycieczkowce stają się najbardziej monumentalnymi obiektami starówki, wydają się przybywać dosłownie z innego świata. Ich wielkość przekłada się na generowany ruch wycieczkowców – każdorazowo z pokładu do portu staromiejskiego schodzi od 2 do nawet 3,5 tysięcy osób (w ciągu roku ich liczba sięga 1,8 mln) [Tattara 2013]. Widoku tego nie można też nazwać niepowtarzalnym, ponieważ w sezonie turystycznym przepływają przez kanał co najmniej 4 razy dziennie, natomiast w ciągu roku 700 razy.

Masowy napływ wycieczkowców stał się ciężarem nie do zniesienia dla mieszkańców Wenecji w połowie pierwszej dekady XXI wieku. Warto jednak podkreślić, że jest on trzecim z kolei poważnym utrudnieniem życia miasta, dodatkowo intensyfikującym przejawy dwóch już wcześniej istniejących, czyli „wysokiej wody” (*alta aqua*) zalewającej systematycznie oraz powodzi masowej turystyki, mierzonej w liczbach stale przekraczających progi pojemnościowe miasta [Deckstein 2016]. Dodatkowo, w ostatnich latach nałożył się na nie kryzys władz miejskich dziesiątkowanych aferami korupcyjnymi, związanymi z trwającą od 2003 roku megainwestycją polegającą na budowie systemu ruchomych zapór przeciwpowodziowych *MOSE* [Ross 2015; Taylor-Foster 2017; Vianello 2017]. Zatem pomimo tego, że niezadowolone mieszkańców historycznej części miasta z kierunku i tempa rozwoju turystyki obserwowane jest już od lat 90. XX wieku, to dopiero problem wielkich wycieczkowców skonsolidował różne grupy społeczne oraz wywołał protesty w skali i formie dotąd w tym mieście niespotykanej.

Aby zrozumieć strukturę i dynamikę rozwoju weneckiego konfliktu napędzanego przez rozwój turystyki oraz dokonać właściwej charakterystyki form protestów z niego wynikających, należy wcześniej poznać ich przyczyny. Jak wyjaśnia Vianello [2017], depopulacja Starego Miasta, która jest najbardziej spektakularną emanacją „syndromu weneckiego” [Kowalczyk-Anioł 2015; Pichler 2012], nie jest kwestią ostatnich lat, ponieważ rozpoczęła się już w latach 70. poprzedniego wieku. Nie była ona wywołana wyłącznie niekontrolowanym rozwojem turystyki napędzanym przez wyjątkowe dziedzictwo oraz niepowtarzalnej siatki ulic i kanałów wolnych od ruchu kołowego [Palej 2012]. Jest wynikiem przede wszystkim deindustrializacji całego obszaru miasta (warto pamiętać, że granice administracyjne Wenecji są o wiele większe i obejmują wyspy oraz obszar na lądzie stałym, który gospodarczo ukształtował przemysł stoczniowy oraz logistyka międzynarodowa) oraz wzrost wartości nieruchomości wywołany wolnorynkową grą deweloperów.

Ważnym wydarzeniem na ścieżce ewolucji funkcji turystycznej Wenecji było wpisanie miasta wraz z laguną w 1987 roku na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO [<http://whc.unesco.org/en/list/394>, 15.02.2017]. Do tego czasu turystyka – wbrew rosnącym statystykom – nie była traktowana przez władze lokalne jako istotna funkcja miasta i tym samym nie była brana pod uwagę w debatach na temat kierunków jego rozwoju. Dopiero w latach 90. przyjęto strategiczną formułę rozwoju miasta poprzez wsparcie miejskiej przedsiębiorczości opartej o sektor prywatny. Przejawem jej realizacji była sprzedaż lub prywatyzacja dużej części zasobów publicznych miasta, w tym morskiego terminala pasażerskiego, Arsenału, fundacji Biennale oraz wielu miejskich pałaców i innych historycznych budynków. W ten sposób turystyka stała się funkcją miasta o znaczeniu podstawowym, a jej rozwój oparto o prymat własności i inicjatywy prywatnej, wsparcie

eventów miejskich oraz rozwój pasażerskiego transportu morskiego [Vianello 2017]. Mimo pewnych fluktuacji politycznych, zasady te pozostają niezienne do dziś.

Pośrednim efektem realizacji tej czysto rynkowej strategii rozwojowej, obok niewątpliwego wzmocnienia miejskich przedsiębiorców, było wystawienie tego unikatowego pod względem światowego dziedzictwa miasta na arenę globalnej gry korporacji transnarodowych działających w branżach: touroperatorskiej, noclegowej, gastronomicznej oraz transportowej [Devaney 2015; Russo 2002]. W tym ostatnim przypadku w kolejnych dekadach nastąpiła zbieżność „otwarcia rynkowego” Wenecji z ekspansją niskokosztowych przewoźników lotniczych [Williams, Bałaż 2009] oraz wzmożonym wyścigiem konkurencyjnym operatorów statków wycieczkowych [Sampson 2016, 2017]. W ten sposób, mimo wyspiarskiej formy przestrzennej, starówka wenecka stała się „ofiara” dogodnego położenia geograficznego oraz ponadprzeciętnej dostępności komunikacyjnej, można bowiem do niej dotrzeć wykorzystując wszystkie możliwe środki transportu pasażerskiego. Największą (po przekształceniu przez władze miasta stoczni w dzielnicę Marghera w bazę konstrukcyjno-operacyjną statków pasażerskich) inwestycją zrealizowaną przez sprywatyzowany Port Wenecja była budowa w latach 2003-2009 na zachodnim brzegu Starego Miasta trzech terminali do obsługi wielkich statków wycieczkowych [Tattara 2013; Vianello 2017].

Skutkiem powyższych decyzji politycznych i działań inwestycyjnych stał się gwałtowny wzrost liczby odwiedzin Wenecji<sup>3</sup>, a także zaburzenie struktury przestrzenno-czasowej ruchu turystycznego i, w konsekwencji, zakłócenia w lokalnym rozwoju przestrzennym, społecznym i gospodarczym spowodowane koncentracją przestrzenną kosztów przy jednoczesnym rozproszeniu przestrzennym korzyści ekonomicznych płynących z turystyki, powodujące w ostateczności degradację jakościową oferty kulturowej i turystycznej miasta oraz gentryfikację turystyczną. Ten dysfunkcyjny proces, nazwany błędnym kołem rozwoju turystyki, został poddany wyczerpującej analizie w literaturze przedmiotu [Kowalczyk-Anioł 2015; Manente 2015; Russo 2002, 2006; van der Borg 1991; Zmysłony 2009]. Na tej podstawie został zidentyfikowany nowy typ odwiedzających, nazwanych „fałszywymi wycieczkowiczami” (ang. *false excursionist*) ze względu na fakt zwiedzania przez nich historycznego centrum w ciągu dnia i korzystania z usług noclegowych zlokalizowanych poza jego granicami [Manente 2015; Russo 2002]. Wenecja stała się symbolem miasta, którego wizerunkowy „mit” oraz pierwotny charakter oferty turystycznej zostały zduszone przez komercjalizację i turystyfikację [Michelson 2006; Russo 2006].

Znając przyczyny i dynamikę rozwoju funkcji turystycznej Wenecji znamienne jest to, że pierwsze działania regulacyjne w stosunku do ruchu turystycznego podjęto dopiero pod koniec lat 90. Działania te były jednak wywołane dwoma przeciwstawnymi celami, związanymi z „logiką” przyjętej koncepcji rozwojowej: próbą regulacji strumieni turystów

---

<sup>3</sup> Dynamikę tego wzrostu warto prześledzić odwołując się do wczesnych danych. W 1949 roku zanotowano 400 tys. odwiedzin turystów, którym udzielono 1 mln noclegów, natomiast w 1987 roku liczby te wyniosły odpowiednio 1,1 mln odwiedzin i 2,5 mln udzielonych noclegów [Massiani, Santoro 2012; Montanari, Muscara 1995]. Wtedy też E. Canestrelli i P. Costa [1991] dokonali szacunku jednodniowego prognozy pojemności turystycznej dla staromiejskiej części Wenecji (wynoszącego optymalnie 22,5 tys. odwiedzin, w tym nie więcej niż 10,7 tys. odwiedzin wycieczkowiczów, a maksymalnie 25 tys. odwiedzin), a następnie zmierzli, że został on przekroczony w ciągu roku aż 156 razy. Paradoksalnie biorąc pod uwagę kolejne lata – sytuacja nie była jeszcze bardzo dramatyczna. Od 2004 roku, kiedy oddano do użytku pierwszy terminal morski, liczba odwiedzin turystów wzrosła do 1,7 mln, a liczba udzielonych noclegów do 4,4 mln, natomiast najnowsze dane dotyczące 2014 roku informują o 2,6 mln odwiedzin i 6,4 mln noclegów [Comune di Venezia 2015]. Nie jest to jednak pełny obraz skali ruchu turystycznego. Z dodatkowo prowadzonych szacunków, które uwzględniają aktywność wszystkich użytkowników miasta odwiedzających je w czasie wolnym drogą samochodową, kolejową, lotniczą i morską oraz wszystkie rodzaje zakwaterowania, wynika, że w 2012 po raz pierwszy przekroczony został próg 25 mln odwiedzin dla całego miasta [Vianello 2017]. Relacja odwiedzających jednodniowych do turystów wynosi 70:30 [Manente 2015]. Dodatkowo, w ostatnich latach rośnie liczba prywatnych apartamentów wynajmowanych za pośrednictwem platform społecznościowych [Leocha 2016].

przybywających do Starego Miasta oraz odwróceniem trendu odpływu stałych mieszkańców z jednej strony, natomiast z drugiej dążeniem do wzmocnienia dostępności komunikacyjnej Wenecji, w szczególności drogą morską. Ta rozbieżność celów nie była jednak bezpośrednio przez władze dostrzegana, ponieważ kwestie te były rozpatrywane w ramach dwóch oddzielnych substrategii funkcjonalnych [Vianello 2017].

W tych wyjątkowych warunkach rosnącego ruchu turystycznego oraz coraz większych trudności w życiu codziennym, niezadowolenie mieszkańców oraz kontestacja bieżącej polityki turystycznej miasta w latach 90. były na tyle umiarkowane, że nie wyszły poza formę debat eksperckich i społecznych oraz polemik na łamach lokalnej prasy. Wynikało to przede wszystkim z zaangażowania dużej części lokalnej społeczności w działalność na rzecz obsługi odwiedzających. Już wtedy miasto weszło w fazę monokultury turystycznej, przynoszącej miastu 70% dochodu [van der Borg 1991]. Drugim powodem były wzmagające się zmęczenie i apatia obywatelska. Wyjątkiem była działalność organizacji *Italia Nostra* domagającej się ochrony kulturowego i naturalnego dziedzictwa, jednak jej ogólnokrajowy zasięg działania nie wywołał lokalnego fermentu obywatelskiego [Vianello 2017].

W pierwszej i drugiej dekadzie XXI wieku zaczęto wprowadzać drobne administracyjne udogodnienia ukierunkowane na poprawę jakości życia mieszkańców: lokalny tramwaj wodny, zakaz karmienia gołębi oraz – co wzbudziło największe kontrowersje, a nawet pozwy turystów do Komisji Europejskiej – różnicowanie cen wstępu do miejskich atrakcji turystycznych [Squires 2015; Woźniczko-Czczott 2008]. Nie udało się jednak wprowadzić podatku lokalnego [Somers Cocks 2010], który pozwoliłby zwiększyć wydatki na ochronę budynków zagrożonych przez wodę i tłumy odwiedzających, ani limitów odwiedzin do najważniejszych zabytków [Plush 2016]. Można było za to zaobserwować postępującą pasywność władz miasta w kwestii radykalnego minimalizowania negatywnych skutków błędnego koła rozwoju turystyki. Istotne dla dalszych wydarzeń jest to, że polityka rozwoju obszaru Laguny Weneckiej i związane z nimi przepisy regulujące ruch statków pasażerskich (także tych przepływających przez kanał Giudecca) została przekazana zarządowi Portu Wenecja, który – jako własność skarbu państwa – nie podlega przepisom planowania miejskiego [Vianello 2017].

Pierwsze zorganizowane próby bardziej zdecydowanej reakcji mieszkańców na problem zawłaszczania przestrzeni publicznej na potrzeby turystyki pojawiły się wraz z upowszechnieniem mediów społecznościowych. W 2007 roku, na zasadzie spontanicznego ruchu obywatelskiego, powstała inicjatywa *40perVenezia*, organizująca otwarte spotkania mieszkańców oraz podejmująca samodzielne działania wokół najważniejszych problemów miasta, wyodrębnionym zgodnie z czterema grupami roboczymi: Życie, Transport, Turystyka i Komunikacja [Woźniczko-Czczott 2008]. Nie miała ona jednak formuły ogólnospołecznej, natomiast pojawiające się inne inicjatywy, wywołane na bazie konsultacji społecznych wokół zapowiadzanego nowego planu łączącego elementy strategii rozwoju z zagospodarowaniem przestrzennym Wenecji, miały nadal wąskie zaplecze społeczne, ograniczały się do wybranych kręgów społecznych i nie były oparte o istniejące struktury polityczne w mieście. Mimo że organizowano sporadyczne protesty o charakterze demonstratywnym, z których najgłośniejszy miał teatralną formę konduktu pogrzebowego oplakującego śmierć Wenecji [Devaney 2015], część mieszkańców weszła w fazę pogodnej rezygnacji i poddania się sile gentryfikacji (ten stan został dobitnie uchwycony w filmie dokumentalnym „Syndrom wenecki” [Pichler 2012]), poszczególne jednostki kontestują rozwój masowej turystyki symbolicznie wykorzystując sztukę uliczną (Ryc.1).



Ryc.1. Antyturystyczne grafitti w Wenecji

Źródło: Cameron-Huff A., 2014, *Anti-tourist Graffiti in Venice*, Flickr, CC BY 2.0, [www.flickr.com/photos/acameronhuff/16239108966](http://www.flickr.com/photos/acameronhuff/16239108966) [25.02.2017].

Praktyczny paraliż historycznego centrum wywołany ruchem wycieczkowiczów, zagrożenia środowiskowe związane z ruchem wielkich statków, a także zapowiedź kolejnych inwestycji infrastrukturalnych, zadziałały w końcu jak katalizator tendencji integracyjnych dotychczasowych organizacji obywatelskich i stowarzyszeń mieszkańców, które w styczniu 2012 roku utworzyły komitet *No Grandi Navi – Laguna Bene Comune* (tłum. „Nie wielkim statkom – Laguna jako dobro wspólne” – dalej Komitet). Wypisanym na banerach i plakatach mottem Komitetu jest zdanie: „Przeciw wszystkim wielkim dziełom niepotrzebnym i szkodliwym” (wł. *Contro tutte le grandi opere inutili e dannose*). Komitet funkcjonuje jako sieciowy ruch społeczny, zrzeszający środowiska wykorzystujące zarówno formalne, jak i niekonwencjonalne narzędzia nacisku, w imieniu których wypowiada się rzecznik. Ten zorganizowany protest jest logistycznie koordynowany za pomocą grupy mailingowej oraz codwutygodniowe spotkania, natomiast w celu komunikacji zewnętrznej wykorzystywane są media społecznościowe. Różnorodność strukturalna i wynikające z niej wielostronność lub „wielofrontowość” działań okazały się jego największą siłą jako instytucji artykułującej zbiorowy sprzeciw mieszkańców. Komitet, który liczy około 1000 osób, składa się z trzech typów aktywnych członków [Vianello 2017]:

- centrolewicowych aktywistów związanych z radykalnymi ruchami alterglobalistycznymi, mieszkających w squatach, odwołujących się do zasad bezpośredniej partycypacji i mających doświadczenie w nieformalnych i widowiskowych akcjach miejskich;
- formalnych stowarzyszeń działających w formule non-profit, zrzeszających naukowców oraz innych specjalistów w kwestiach ochrony środowiska realizujących badania niezbędne do tworzenia formalnych raportów w tym zakresie;
- prywatne osoby wywodzące się z różnych społecznych i politycznych środowisk, mające duże doświadczenie w działalności administracyjnej i rozległe kontakty interpersonalne.

W szerszym zakresie z Komitetem współpracują niektórzy radni dzielnicy Stare Miasto–Murano–Burano oraz sąsiedniej gminy Mira zlokalizowanej wewnątrz Laguny. Dzięki temu działania Komitetu zyskują większą legitymację formalną. W ten sposób

Komitet protestuje wykorzystując trzy zasoby niedostępne łącznie instytucjom formalnym: specjalistyczną wiedzę (partycypacja instytucjonalna), nieformalne akcje w przestrzeni miasta oraz lobbying.



Ryc. 2. Plakat informujący o szkodach środowiskowych wynikającym z ruchu wycieczkowców.

Źródło: Dubois A., 2012, #No Grandi Navi, Flickr, CC BY 2.0, [www.flickr.com/photos/73689755@N06/30479225016](http://www.flickr.com/photos/73689755@N06/30479225016) [15.02.2017].

Formalne utworzenie Komitetu zbiegło się w czasie z tragedią wycieczkowca *Costa Concordia*, która wywołała zmiany w ustawodawstwie włoskim w zakresie ograniczeń wielkości statków cumujących w portach znajdujących się na terenach cennych pod względem przyrodniczym i kulturowym, a więc także wewnątrz Laguny Weneckiej. Już na tym etapie Komitet nie ograniczył się tylko do artykułowania silnego poparcia wobec tych zmian. Wykorzystując pracę „swoich” ekspertów zaangażował się w prace nad projektem nowego rozporządzenia, wytykając szczegółowo błędy i luki prawne w dokumencie, a następnie pilnując, aby wynikały z niego prawa stowarzyszeń obywatelskich i ruchów miejskich w zakresie konsultacji nowej drogi przepływu wycieczkowców do portu staromiejskiego [Vianello 2017]. Jednocześnie członkowie Komitetu włączyli się do wielomiesięcznych działań na poziomie lokalnym, partycypując w tworzeniu nowego planu strategicznego dla miasta. Przygotowali oni raporty oddziaływania morskiej turystyki wycieczkowej na jakość wody, powietrza, zasobów kulturowych miasta oraz życia mieszkańców. Ich celem było przywrócenie problemu rozwoju tej formy turystyki na szczybel miasta, a nie tylko specjalistycznych strategii rozwoju Laguny i Zatoki Weneckiej. Dzięki wysiłkom obywatelskim udało się uzależnić rozwój nowej drogi wodnej do Wenecji od konieczności przeprowadzenia studiów oddziaływania na środowisko oraz konsultacji z przedstawicielami miasta [Robinson 2013; Vianello 2017]. Dodatkowo, przedstawiciele Komitetu włączyli się w prace nad przygotowaniem raportu Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków [ICOMOS 2015] negatywnie oceniającego stan i kierunek działań konserwacyjnych narzuconych rządowi włoskiemu podczas zgromadzenia UNESCO w Doha w 2014 roku jako konieczne do wykonania pod groźbą wpisania Wenecji na Listę Światowego Dziedzictwa w Zagrożeniu (*World Heritage in Danger*) [Somers Cocks 2016].

Równoległe z działaniami formalno-eksperymentalnymi Komitet organizuje manifestacje i protesty, które ze względu na widowiskowość i rozmach nagłaśniają istotę problemu oraz są narzędziem walki w konkretnych działaniach. Pierwszy z nich wpisał się na stałe do literatury naukowej z zakresu protestów obywatelskich. W sierpniu 2012 roku radykalni aktywiści zrzeszeni pod flagą *No Grandi Navi* zorganizowali spektakularny protest wodny na zakończenie dwudniowego eventu miejskiego (ryc. 3), symbolizujący kwintesencję sprawy, o którą walczą. Dziesiątki ludzi w łódkach i gondolach – śpiewając zaangażowane, antyturystyczne serenady oraz trzymając zapalone świece dymne przesłaniające widok na starówkę – wpłynęły do kanału Giudecca, zagrażając wycieczkowcom drogę wypłynięcia do portu staromiejskiego [Bauer 2012; Kington 2012; Vianello 2017]. Oprócz głównego hasła demonstrowali inne komunikaty, wyrażane słownie lub na transparentach, skierowane do obserwujących i robiących im zdjęcia wycieczkowców (to paradoks współczesnej turystyki – manifestanci stali się przez chwilę dodatkową „atrakcją”, uwidoczniona i rozesłana na zdjęciach w sieciach społecznościowych przez niechcianych gości).



Ryc.3. Plakat nawołujący do uczestniczenia w pierwszym proteście miejskim, sierpień 2012.

Źródło: Dubois A., 2012, *Comitato No Grandi Navi (Critical Mass)*, 2012, Flickr, CC BY 2.0, <https://www.flickr.com/photos/73689755@N06/20638574736/> [15.02.2017].

Ta masowa, spektakularna i niebezpieczna akcja przeniosła granice protestu miejskiego na wyższy poziom. Po pierwsze, jej festiwalizacja sprawiła, że problem osiągnął globalny rozgłos medialny, a jednocześnie zapewniła szeroką partycypację społeczną. Po drugie, usankcjonowała nowe, o wiele bardziej radykalne sposoby protestów, traktując masową turystykę jak współczesny terrorizm hybrydowy, którą należy zwalczać nawet z poświęceniem zdrowia lub życia. Po trzecie, uwidoczniała najwyższy poziom zaangażowania protestujących – obserwujący akcję dziennikarze pisali o desperacji

i wściekłości uczestników. Po czwarte, była jedną z faz dokładnego zaplanowanego, wieloetapowego sprzeciwu.

Zbiorowe blokowanie kanału Giudecca okazało się na tyle skutecznym narzędziem wpływania na decyzje władz miejskich oraz zarządu portu morskiego, że zdecydowano się je powtórzyć – w czerwcu 2013 w celu wymuszenia przeprowadzenia badań oddziaływania ruchu wycieczkowców na środowisko (ryc. 4), a także we wrześniu 2016 roku, aby wymusić przyspieszenie decyzji na temat wyboru lokalizacji nowego portu pasażerskiego przez Ministerstwo Środowiska [Sputnik 2016; Osborne 2016; Vianello 2017; Zmyślony 2016; <https://twitter.com/NoGrandiNaviVe>, 15.02.2017].



Ryc. 4. Blokada kanału Giudecca, wrzesień 2016.

Źródło: Dubois A., 2013, *Crossing to Giudecca (manif No Grandi Navi) (2)*, Flickr, CC BY 2.0, [www.flickr.com/photos/73689755@N06/10194663285](http://www.flickr.com/photos/73689755@N06/10194663285) [15.02.2017].

Komitet organizował protesty także w innych formach:

- zbiorowego nurkowania,
- grupowej wycieczki na łódkach (tzw. wodna masa krytyczna),
- dwudniowych protestów ulicznych (grudzień 2012),
- happeningu połączonego z blokadą terminala pasażerskiego na Starym Mieście w strojach kąpielowych (czerwiec 2014),
- festiwalu muzycznego (wrzesień 2014),
- symbolicznej blokady mostu Rialto w proteście przeznaczania obiektów na cele turystyczne (listopad 2016).

Warto podkreślić, że logo Komitetu stało się symbolem rozpoznawczym „miejskich partyzantów”, flagi je przedstawiające wykorzystywane są na

wszystkich manifestacjach oraz wywieszane na balkonach, witrynach sklepowych oraz budynkach użyteczności publicznej (ryc. 5).



Ryc. 5. Flagi No Grandi Navi oraz Wenecji, wrzesień 2016.

Źródło: Dubois A., *Demonstration No Grandi Navi 25 Sept 2016*, Flickr, CC BY 2.0, [www.flickr.com/photos/73689755@N06/30479225016](http://www.flickr.com/photos/73689755@N06/30479225016) [15.02.2017].

Inny cel niż walka z wielkimi statkami przyświecał demonstracji zorganizowanej przez ruch *Generazione '90*, tworzony przez młodych mieszkańców miasta we wrześniu 2016 roku. Intencją protestujących było zmanifestowanie frustracji wynikającej z braku miejsca do poruszania się na chodnikach Starego Miasta w ciągu dnia. Osobliwym rekwizytem w pełni świadomie przez nich wykorzystanym były walizki na kółkach stosowane podczas zakupów, które na zatłoczonych ulicach są niemożliwe do użytkowania. To sugestywne instrumentarium, które Wenecjanie prowadzili przed sobą jak tarcze lub unosili nad głowami, było częścią teatralnej ekspresji protestu (ryc.6). Główny slogan, jaki nieśli na czole kolumny zawierał wyraz „Istniejemy!” (wł. *R-Esistiamo*). Inne hasło, skandowane także przez tłum, sformułowane było w dialekcie weneckim: „Uważać na nogi, przechodzę z wózkami” (wen. *Ocio ae gambe che go el careo*) [Squires N., 2016].



Ryc. 6. Demonstracja „wózkowa”, Wenecja, wrzesień 2016.

Źródło: Formentello M., *Generazione '90*,

[www.facebook.com/generazione90/photos/a.630644313772192.1073741830.592295597607064/631742410329049/](https://www.facebook.com/generazione90/photos/a.630644313772192.1073741830.592295597607064/631742410329049/) [15.02.2017].

Trzeci zasób – lobbying – wykorzystywany jako narzędzie protestu, stosowany jest nieustannie przez Komitet jako wzmocnienie dwóch pierwszych zasobów, jednak na pierwszy plan wysunął się w czerwcu 2014 roku, gdy w efekcie skandalu korupcyjnego związanego z projektem MOSE odwołano i zaarrestowano burmistrza oraz odwołano radę miasta. Mimo braku formalnego wsparcia kandydata na nowego burmistrza, organizowane przez Komitet debaty przedwyborcze pozwoliły pośrednio wspierać przedstawiciela koalicji konserwatywnej, który w swoim programie wykazał zgodność z postulatami ruchów miejskich. Niestety, mimo że zdobył on większość głosów w dzielnicy Stare Miasto–Murano–Burano, ostatecznie przegrał wybory z obecnym burmistrzem Luigi Brugnaro, który jest zwolennikiem bezwarunkowego wsparcia rozwoju morskiej turystyki promowej i rozbudowy portu [Vianello 2017]. Była to dotkliwa porażka protestujących ruchów miejskich.

Równolegle, w czerwcu 2014 roku zarząd Portu Wenecja zignorował ciążącą na nim konieczność konsultacji społecznych nowej drogi wodnej. Co więcej, występując jako spółka z kapitałem rządowym i wykorzystując tym samym możliwość szybkiej ścieżki legislacyjnej zarezerwowanej dla kluczowych projektów inwestycyjnych, zarząd ogłosił plany



przekopania kanału przez lido. Przeprowa ta pozwoliłaby wielkim wycieczkowcom nadal cumować w porcie sąsiadującym ze Starym Miastem, jednak z pominięciem kontrowersyjnej trasy przez kanał Giudecca przy placu Św. Marka. Pomysł ten był jednak całkowicie sprzeczny z przyjętym planem miejskim. Po zablokowaniu tej decyzji przez Komitet w Naczelnym Trybunale Administracyjnym, kolejną propozycją ogłoszoną przez zarząd portu było wykopanie kanału w innym miejscu bariery, aby nadal wykorzystywać port staromiejski, z czym znów nie zgadzały się ruchy miejskie. Po tym czasie pojawiły się jeszcze dwie niezależne propozycje utworzenia nowego terminala w dokach transportowych w portach Marghera lub San Leonardo, które jednak położone są wewnątrz laguny [Vianello 2017].

Mimo tych wszystkich porażek i niesprzyjających okoliczności, jesienią 2015 roku Komitet postanowił kontynuować swoje działania, wzmacniając jeszcze bardziej protesty uliczne oraz wysiłki lobbyingowe. Alternatywą dla już zgłoszonych projektów terminali promowych stał się pomysł zgłoszony przez członków partii demokratycznej wspieranej przez Komitet. Przewidywał on budowę nowego terminala dla wielkich statków pasażerskich, który będzie zlokalizowany między Laguną Wenecką a otwartą wodą Zatoki Weneckiej, czyli przy brzegu Punta Sabbioni, bezpośrednio poza bramą zapory wodnej MOSE [Giliberto 2016]. Okazało się, że projekt został jako jedyny został pozytywnie oceniony w ramach wszystkich etapów oceny formalnej, a pod koniec 2016 roku włoskie Ministerstwo Środowiska wydało pozytywną opinię dotyczącą jego realizacji. Miesiąc później, na początku 2017 roku, Minister Środowiska wydał rozporządzenie gwarantujące finansowanie oraz formalnie rozpoczynające budowę portu. Ma ona kosztować minimum 127 mln euro i trwać 2,5 roku [Giliberto 2017]. Decyzja ta wydaje się być formalnym zwycięstwem ruchów miejskich w Wenecji.

Komitet nadal protestuje, ponieważ liczba statków wpływających do portu staromiejskiego nie spada. Protesty koncentrują się obecnie na protestach antysmogowych, ochronie poszczególnych obiektów prywatnych i publicznych przed masową turystyką oraz wsparciu ruchów miejskich innych miast [<https://twitter.com/NoGrandiNaviVe>, 15.02.2017].

### **Barcelona: od antyturystycznego manifestu do zarządzania miastem**

W 2014 roku mieszkańców Barcelony wzburzyło zachowanie trzech nagich młodych Włochów spacerujących ulicami dzielnicy La Barceloneta, nie zważających na oburzenie mijanych osób. Irytacja mieszkańców zaowocowała upublicznieniem i nagłośnieniem zajścia przez media społecznościowe co przyciągnęło uwagę międzynarodowych dziennikarzy. Skonsolidowało też miejscową społeczność, od lat zmagającą się z narastającymi negatywnymi implikacjami rozwoju turystyki w ich mieście, a zarazem przyczyniło się do uruchomienia cyklu protestów o charakterze demonstratywnym przed siedzibami władz domagając się większej kontroli i zmiany dotychczasowego modelu rozwoju funkcji turystycznej miasta. Mottem stał się m.in. slogan „Barcelona nie jest na sprzedaż” (hiszp. *Barcelona no esta en venda*), którym opatrzone zarówno transparenty, jak i plakaty oraz napisy na murach [Edwards 2015; Mount 2015a, 2015b].

Z perspektywy koncepcji rozwoju protestu miejskiego [Kowalewski 2016] to przysłowiowe „przebranie się miarki”, określane jako przekroczenie masy krytycznej niezadowolenia obywateli [Kowalewski 2017] przerodziło powszechne narzekanie mieszkańców Barcelony w szerszy protest społeczny manifestowany w publicznych demonstracjach. W kolejnym etapie – gdy protest uliczny zaczyna się instytucjonalizować, zaczyna być spodziewaną częścią systemu politycznego [Kowalewski 2017] co dobrze ilustruje obserwowana w Barcelonie sytuacja w latach 2014-2015. Podobnie jak w Wenecji, problemy wynikające z nadmiernej turystyfikacji Barcelony zostały upolitycznione, czego symbolem było zdobycie w 2015 roku stanowiska burmistrza Barcelony przez Adę Colau, zaangażowaną w antyturystyczne działania mieszkańców. Precedensem była

m.in. antyturystyczna retoryka kampanii wyborczej Ady Colau, w tym artykuł w „The Guardian” pt. *Mass tourism can kill a city – just ask Barcelona’s residents* [Colau 2014]. Przekonywała w nim, że masowa turystyka zabija miasto, co mogą jej zdaniem potwierdzić mieszkańcy Barcelony [Novy, Colomb 2017]. Będąc rzecznikiem organizacji *Barcelona en Comú*, lokalnego ruchu obywatelskiego, współtworzonego przez oddziały różnych ugrupowań (lewicowych, komunistycznych i ekologicznych) z ramienia tej formacji w 2015 roku stanęła na czele władz Barcelony. Jak podają J. Novy i C. Colomb [2017], kwestie negatywnego wpływu społeczno-ekonomicznego na miasto i potrzeba regulacji sektora turystycznego, przywrócenie planowania miejskiego oraz przedkładanie praw mieszkańców nad ekonomią (*big business*) stanowiły trzon programu *Barcelona en Comú*.

Od 2014 roku międzynarodowe media, w tym elektroniczne serwisy prasowe (m.in. *The Guardian*, *Financial Times*, *The Economist*, *The Telegraph*) i media społecznościowe opisują i publikują fotografie antyturystycznych protestów mieszkańców Barcelony organizowanych w formie ulicznych demonstracji, pikiet, pochodów, jak i różnych symbolicznych form rozmieszczonych w miejskiej przestrzeni. Uczestniczą w nich zwłaszcza społeczności lokalne obszarów o najwyższym nasyceniu ruchem turystycznym (dzielnica Ciutat Vella: Barri Gòtic, La Barceloneta; Eixample: Sagrada Família). Na podstawie przeglądu<sup>4</sup> treści komunikatów, tj. transparentów, banerów itp. trzymanyh przez manifestantów, można zauważyć, że część z nich, napisana zwykle po hiszpańsku lub katalońsku, skierowana jest do władz miasta i organizatorów turystyki np. „Nie dla turystycznej monokultury”, „Barcelona nie jest na sprzedaż” (hiszp. *Barcelona no esta en venda*), „Barceloneta się buntuje” (hiszp. *La Barceloneta es rebela*), „Stare Miasto się buntuje” (hiszp. *Ciutat es rebela*), rzadziej angielsku „Koniec z masową i dziką turystyką” (ang. *Stop mass and wild tourism*). Widoczny jest też niemy protest – w formie banerów powtarzających w różnych wersjach „Nie dla apartamentów turystycznych” eksponowane często na balkonach razem z flagą katalońską (katalon. *Cap pis turistic*, hiszp. *Apartament turistics no*) czy graffiti – np. nawiązujące do postulatu Lefebvre’a – „Do kogo należy Barcelona? – Barcelończyków czy 30 milionów turystów?” (katalon. *La Barcelona de qui? les barcelonines o els 30 milions de turistes*).

Wiele z symbolicznych form protestu rozmieszczonych w przestrzeni miasta kierowana jest bezpośrednio w języku angielskim do turystów – m.in. banery rozwieszane na balkonach oraz nielegalne napisy na murach i schodach, np.:

- „Niszczysz Barcelonę – turysto wracaj do domu” (ang. *You are destroying Barcelona tourist go home*) – ryc. 7;
- „Turysto wracaj do domu – jesteś terrorystą” (ang. *Tourist go home – you are the terrorist*) – ryc. 8;
- „Potrzebujemy odpocząć” (ang. *We need to rest*);
- „Nie jestem turystą – mieszkam tu” (ang. *I’m not a tourist I live here!!!*) – ryc. 9;
- „Turysto wracaj do domu” (ang. *Tourist go home*),

Z kolei plakaty z dłuższym komunikatem mają zwrócić uwagę odwiedzających na masowy charakter turystyki w mieście i związane z tym konsekwencje dla mieszkańców – od uciążliwości, przez zniesmaczenie zachowaniem turystów po skutki społeczno-ekonomiczne. Bez wątplenia pokazują zarazem nieprzychylne nastawienie części barcelońskiej społeczności do gości. Szczególnie wyróżniają się te ostatnie – banery/plakaty w formie listu kierowane do turystów w języku angielskim. Pokazują desperację społeczności lokalnych m.in. z dzielnicy La Barceloneta poprzez wymowne uświadamianie odwiedzającym konsekwencji społeczno-kulturowych rosnącego popytu turystycznego na wynajem apartamentów/mieszkań turystycznych w ich bezpośrednim sąsiedztwie (ryc. 10):

<sup>4</sup> Przeglądu dokonano na podstawie artykułów w prasie elektronicznej [Burgen 2017b; Edwards 2015; Mount 2015a, 2015b], jak i filmu dokumentalnego *Bye, bye Barcelona* [Chibás 2014].

„Witaj turysto, Wynajem mieszkania wakacyjnego w tym sąsiedztwie niszczy lokalne więzi społeczno-kulturowe i promuje spekulację (na lokalnym rynku nieruchomości – przyp. autorów). Wielu mieszkańców jest zmuszanych do opuszczenia tego miejsca. Życzymy miłego pobytu”.

(ang. *Welcome tourist, The rent of holiday apartments in this neighbourhood destroys the local socio-cultural fabric and promotes speculation. Many local residents are forced to move out. Enjoy your stay*).

Osobliwym antyturystycznym protestem miejskim jest antygentryfikacyjny *street art* w formie murali – np. ukazanie miasta skutego łańcuchami z krótkim komentarzem “Turystyka=terroryzm” (ang. *Tourism=terrorism*) – ryc. 11), czy wlepek, np. z symboliczną trupią czaszką i atrybutami współczesnego turysty (smartfonem i wysięgnikiem do tzw. selfie) oraz bardzo silnym w przekazie sloganem „Dlaczego używamy nazwy sezon turystyczny, skoro nie możemy do nich w tym czasie strzelać?” (ryc. 12).



Ryc. 7. Baner skierowany do turystów, Barcelona 2010.

Źródło: Bench E., 2010, *Barcelona Tourists Go Home*, Flickr, CC BY 2.0

[www.flickr.com/photos/austinevan/4379774421/sizes/o/](http://www.flickr.com/photos/austinevan/4379774421/sizes/o/) [24.02.2017].



Ryc. 8. Baner na balkonie skierowany do turystów – „Tourist go home – you are the terrorist”; Barcelona 2010.

Źródło: Amy, 2010, *Tourist go home*, Flickr, CC BY 2.0,

[www.flickr.com/photos/netdiva/4314710350/sizes/o/](http://www.flickr.com/photos/netdiva/4314710350/sizes/o/) [24.02.2017].



Ryc. 9. Baner – Barcelna 2014.

Źródło: Blagoev B., 2014, *No tourists*, Flickr, CC BY 2.0,  
<https://www.flickr.com/photos/boykoblagoev/15351288020> [24.02.2017].



Ryc.10. Baner skierowany do turystów przez społeczność dzielnicy La Barceloneta

Źródło: Hermoso Pulido T., 2016, *Barcelona*, Flickr, CC BY 2.0,  
[www.flickr.com/photos/toniher/6058475273/sizes/m/](http://www.flickr.com/photos/toniher/6058475273/sizes/m/) [24.02.2017].



Ryc. 11. Mural antyturystyczny. Barcelona 2013.

Źródło: Almusaiti, *La Carboneria. Espai social okupat a Sant Antoni. Carrer del Compte d'Urgell cantonada Carrer Floridablanca. Barcelona*, Flickr, CC BY 2.0, [www.flickr.com/photos/almusaiti/9343839982](http://www.flickr.com/photos/almusaiti/9343839982) [24.02.2017].



Ryc. 12. Bezpośredni przekaz do turystów widoczny z punktu widokowego – „Dlaczego używamy nazwy sezon turystyczny, skoro nie możemy do nich w tym czasie strzelać?”.

Źródło: Connelly D.R., 2007, *Protest, Barcelona*, Flickr, CC BY 2.0, [www.flickr.com/photos/lacooley/2191933893/sizes/o/](http://www.flickr.com/photos/lacooley/2191933893/sizes/o/) [25.02.2017].

Za swoisty rodzaj i dokument protestu wobec rozwijanej w Barcelonie masowej turystyki można uznać sam film *Bye Bye Barcelona* [Chibás 2014], ujęty w formie przeplatanych wypowiedzi kilku stałych mieszkańców różnych dzielnic miasta. Pozorny spokój bohaterów odsłania głęboki smutek, zmęczenie i bezsilność wobec przytaczanych faktów o tempie i charakterze zmian w ich i miasta życiu powodowanych rosnącą w sile i skali turystyką.

Jak zauważa G. Richards [2014], w Barcelonie zachodzi gwałtowna rewolucja turystyczna – miasto, które szybko znalazło się w gronie najczęściej odwiedzanych ośrodków europejskich<sup>5</sup> stanęło przed wyzwaniem określenia prognozy rozwoju turystyki. W jego ocenie antyturystyczny stosunek miał wówczas przeważnie charakter intelektualnej debaty, był bardzo widoczny w prasie, lecz znacznie mniej w powszechnej opinii. Władze miasta obawiając się krytyki polityki promującej wzrost turystyki już od 2005 roku monitorowały stosunek mieszkańców do turystyki i do roku 2013 (ostatnie przytaczane wyniki) badania wskazywały na korzyści dla miasta i popierali podejmowane działania [Richards 2014]. Jednak o radykalnej zmianie postawy mieszkańców Barcelony wobec turystyki bez wątpienia świadczy wygrana wyborcza Ady Colau w 2015 roku, która z ramienia ruchu obywatelskiego *Barcelona en Comú* została burmistrzem stolicy Katalonii. Wydarzenie to można uznać za bezprecedensowy przykład zwrotu w miejskiej polityce turystycznej.

Radykalne kwestionowanie korzyści z aktywnie promowanej turystyki przez dotychczasowe władze miejskie wraz z podkreśleniem kosztów dla mieszkańców zostało umiejętnie włączone w szersze żądania „prawa do miasta” stanowiące trzon kampanii *Barcelona en Comú*. Ada Colau nazywana przez międzynarodową prasę „najbardziej radykalnym burmistrzem” [Hancox 2016] także po wygranej mówi o granicy nasycenia turystycznego, niekorzystnym niskobudżetowym modelu masowej turystyki rozwijanej w mieście i deklaruje dążenie do zmiany istniejącego stanu rzeczy [Badcock 2015]. Nowe władze Barcelony dążą do ograniczenia rozwoju turystyki – najpierw wprowadzono roczne ograniczenia w koncesjach na wszystkie typy zakwaterowania w mieście, a następnie, w styczniu 2017 roku, uchwalono szczegółowy plan przestrzenny regulujący zakwaterowanie turystyczne w poszczególnych strefach miasta [*El Plan Especial Urbanístico de Alojamiento Turístico* 2017] ograniczający liczbę miejsc w hotelach i apartamentach oraz nakładający moratorium na budowę nowych hoteli i wstrzymujący wydawanie pozwoleń na mieszkania turystyczne. Równoległe zaostrzono retorykę wobec elektronicznych platform pośredniczących w wynajmie prywatnych apartamentów i mieszkań (organizatorów *sharing economy*), które w ok. 40% nie posiadają licencji i nie płacą lokalnych podatków [Russo, Scarnato 2016; Sans, Quaglieri Dominguez 2016]. Z tego tytułu w 2016 roku miasto nałożyło m.in. grzywnę 600 tys. euro na najbardziej popularną amerykańską platformę *AirBnB*, w następstwie czego w lutym 2017 roku firma ogłosiła, że właściciele lokali mieszkalnych w centrum Barcelony będą mogli anonsować tylko jeden lokal, ponadto wszystkie rezerwacje w mieście będą automatycznie pobierały podatek turystyczny od najemców (podobnie jak w 220 innych destynacjach na świecie m.in. Nowym Jorku, Miami, Berlinie). Spór pozostaje jednak nadal otwarty – dotychczas nie uwzględniono żądań władz Barcelony, by wykluczyć ogłoszenia właścicieli nieposiadających koncesji na wynajem [AFP News 2017].

Znamienne, że protesty antyturystyczne mieszkańców Barcelony miały miejsce zarówno przed wyborami, które odbyły się w styczniu 2016 roku, jak i mają miejsce, choć w mniejszym natężeniu, po nich. W opinii części mieszkańców działania nowych władz są niewystarczające w procesie ograniczania eskalacji rozwoju masowej turystyki w mieście, podczas gdy opozycja zarzuca zbyt radykalne posunięcia wobec biznesu turystycznego

---

<sup>5</sup> W 2016 roku miasto mające 1,6 mln mieszkańców odwiedziło ponad 30 mln osób, z tego ponad 9 mln turystów skorzystało z hoteli i 9 mln z apartamentów turystycznych, a także 12 mln odwiedzających jednodniowych [Burgen 2017b].

niosące ryzyko erozji sporej przewagi konkurencyjnej Barcelony [Russo, Scarnato 2016]. Nie słabnie również zainteresowanie światowej prasy działaniami w Barcelonie. Jak zauważa T. Rifai, przewodniczący Światowej Organizacji Turystyki, „świat patrzy na Barcelonę”, która staje się globalną ikoną a zarazem przykładem jak z sukcesem promować miasto [Torres 2016].

## Zakończenie

Charakterystyka konfliktów wywołanych niekontrolowanym rozwojem funkcji turystycznej oraz form protestów im towarzyszących w obu miastach ukazała zarówno różnice odnoszące się do genezy i początkowej dynamiki tych procesów oraz strategii walki podejmowanych przez ruchy miejskie, jak i podobieństwa, zidentyfikowane przede wszystkim w podejmowanych taktykach oraz efektach pośrednich w kontekście dalszego rozwoju turystyki. Ze względu na przenikanie się nich, warto je omówić kompleksowo.

W obu przypadkach problemy rozwojowe wiążą się (choć bezpośrednio z niego nie wynikają) z nieciągłym i niejednorodnym charakterem przestrzeni turystycznej [Liszewski, Baczarow 1998; Włodarczyk 2009], w której następuje zderzenia koncentracji popytu oraz – wtórnie – podaży turystycznej z jej fizycznymi ograniczeniami. W historycznej części Wenecji, ze względu na jej wyspiarską formę przestrzenną, problem ten ma charakter totalny (w rozumieniu całościowym), natomiast w Barcelonie dotyczy rozproszonych stref fragmentarycznie skoncentrowanego ruchu turystycznego. Z tego też względu inna jest historia „dojrzewania” obu społeczności lokalnych do buntu przeciw turystyce. W Wenecji zmęczenie spowodowane dużą liczbą i wzmożoną aktywnością gości towarzyszyło mieszkańcom od bardzo dawna i było przez nich traktowane jako cena unikalnego dziedzictwa (można nawet stwierdzić, że było to lokalne doświadczenie pokoleniowe), zatem postępowało miarodajnie stopniowo. Jednak w ostatnich latach tempo logarytmiczne przeszło w wykładnicze, dlatego faza dostosowania i wycofania (zgodnych z modelem J. Apa i J. Cromptona [1993]) w dość szybkim czasie przerodziły się w sprzeciw oraz zorganizowany, radykalny bunt. Barcelona w stosunkowo krótkim czasie stała się z kolei zakładnikiem własnego sukcesu. Nagła krytyka aktualnego modelu rozwoju turystyki w Barcelonie – wskazywanego do niedawna jako przykład miejskiej regeneracji oraz przyjmowanego pozytywnie przez mieszkańców [Richards 2014] awansu do ligi miast światowej turystyki w wyniku wykorzystania pozytywnych skutków organizacji mega-eventów sportowych (tzw. model barceloński) [Alejziak 2008] – opiera się na jego poważnych dysfunkcjach społeczno-ekonomicznych, widocznych w rozległych skutkach gentryfikacji ponoszonych przez mieszkańców, zwłaszcza spadku jakości ich życia i siły stanowienia, które są tożsame z dysfunkcjami systemu weneckiego. Można zatem sformułować tezę, że ukrytą przyczyną protestu mieszkańców było to, że Barcelona znalazła się niespodziewanie na przyspieszonej „ścieżce weneckiej”.

Istotnym czynnikiem aktywizacji oraz organizacji sprzeciwu mieszkańców jest poczucie braku reprezentacji ich interesów lub zrozumienia istoty problemu w strukturach władzy, co wskazuje na polityczny kontekst protestów miejskich [Kowalewski 2016]. Można jednak jednoznacznie stwierdzić, że ruchy miejskie sprzeciwiające się komercyjnym, nierównoważonym formom masowej turystyki w Wenecji napotkały o wiele bardziej opornego i zdecydowanego przeciwnika niż miało to miejsce w Barcelonie. Można przypuszczać, że właśnie te bardziej wymagające okoliczności spowodowały, że wenecki konflikt toczony jest według bardziej zintegrowanej, zmasowanej strategii, łączącej różnorodne narzędzia protestów, zarówno w odniesieniu do formy, jak i ich natężenia. Można także odnieść wrażenie, że podczas gdy weneccjanie poświęcają się w stopniu maksymalnym zarówno intelektualnie, jak i fizycznie (spektakularne blokady

wycieczkowców) i w odniesieniu do wszystkich szczebli władzy, w Barcelonie nacisk położony został na formy konwencjonalne i demonstratywne, wykorzystanie mediów oraz aktywność symboliczną w przestrzeni miasta.

Inna jest także sama struktura organizacyjna i rola jednostek w protestach obu miast. Komitet *No Grandi Navi* funkcjonuje na zasadzie równorzędności, racjonalności dążeń i adekwatnie dobranych narzędzi, a więc zgodnie z realizacją teorii mobilizacji zasobów w praktyce [por. Tilly 1978]. W Barcelonie główną rolę w kształtowaniu protestu, a następnie podejmowaniu działań minimalizujących jego przyczyny, przyjęła na siebie Ada Colau, co zwraca uwagę na podmiotowe sprawstwo jednostki w tym procesie (zgodnie z rozważaniami A. Touraine'a [2010]). W tym kontekście symptomatyczna jest także forma ogłoszenia manifestu symbolicznie aktywizującego oraz określającego cel protestu. W Wenecji był on kolektywnie podpisany i rozwieszany na murach (ryc. 2), manifest barceloński wygłosiła samodzielnie przyszła pani burmistrz za pośrednictwem międzynarodowej prasy [Colau 2014].

Warto zauważyć, że pomimo bardziej radykalnych form protestów, ruchy miejskie w Wenecji osiągnęły mniejsze rezultaty niż w Barcelonie, gdzie przywódczyni antyturystycznego „ruchu oporu” stała się w konsekwencji burmistrzem miasta. Pochodną tych uwarunkowań jest zaangażowanie władz miejskich w rozwiązanie problemu będącego przyczyną protestów – w Wenecji było i jest ono znikome, w Barcelonie z niewystarczającego zmieniło się w pełne.

Studia konfliktów w obu miastach wskazują, że turystyka – dotychczas postrzegana jako obszar o istotnym, aczkolwiek uzupełniającym znaczeniu w prowadzeniu polityki – staje się podstawową kwestią polityczną. W tym rozumieniu debaty organizowane przez ruchy miejskie przeniosły ją z niszowej sfery dóbr wyższego rzędu do obszaru podstawowych problemów życia codziennego. Okazuje się, że jej rozwój jest na tyle ważną kwestią miejską, że może stanowić główny motyw narracji wyborczej (niezależnie od jej wyników) na poziomie lokalnym.

Oba przykłady jednoznacznie wskazują, że turystyka miejska staje się czynnikiem aktywizacji ruchów miejskich. Charakterystyka struktur organizacyjnych i mobilizacji mieszkańców w Wenecji i (w mniejszym zakresie) w Barcelonie odpowiada specyfice nowych ruchów społecznych, którą tworzą [Lievrouw 2011, za: Kowalewski 2016, s. 180]: antyhierarchiczność sieciowa i mobilizacja w małych, zdecentralizowanych grupach o płynnej strukturze; silny związek działalności z praktykami życia codziennego; używanie nowych technologii i mediów dla celów komunikacji i kreowania własnej tożsamości; wykorzystywanie niekonwencjonalnych działań; poszerzanie pola własnej aktywności i poszerzanie terytorium działania<sup>6</sup>.

Studium przypadku przyczyn, strategii i form protestów miejskich przeciw komercyjnym, nieprzyjaznym mieszkańcom przejawom i skutkom rozwoju funkcji turystycznej pozwala na sformułowanie bardziej ogólnej tezy: turystyka przestała być postrzegana jako jednostronnie pozytywna działalność społeczno-gospodarcza będąca (najczęściej komplementarnym) czynnikiem rozwojowym lub (najczęściej pierwszoplanowym) narzędziem rewitalizacji miast. Oba przykłady są jednoznacznym dowodem na to, że zagrożenia, jakie wiążą się z jej rozwojem, mogą stać się na tyle dużym problemem funkcjonowania lokalnych systemów miejskich, że stają się przyczyną negatywnej mobilizacji mieszkańców. Paradoksalnie, mechanizm ten wynika z natury turystyki, która – jak już wspomniano we wprowadzeniu – jest z jednej strony zdeterminowana przestrzennie i zależna od lokalnych zasobów, a z drugiej strony napędzana

<sup>6</sup> W odniesieniu do tej ostatniej cechy warto podkreślić, że Komitet *No Grandi Navi* zaangażował się we wsparcie ruchów miejskich w innych miastach oraz problemie zanieczyszczenia środowiska [Vianello 2017], natomiast intencją władz Barcelony jest uniwersalizacja sposobu uregulowania działalności internetowych platform wynajmu usług noclegowych, na co już reaguje Airbnb [Somerville 2017].



jest przez logikę rozwoju sił i zjawisk globalnych. W Wenecji i Barcelonie dualizm ten jest obserwowany zarówno w odniesieniu do przyczyn protestów (masowość popytu turystycznego oraz działalność korporacji ponadnarodowych: przewoźników promowych i lotniczych, globalnych platform internetowych wynajmu apartamentów), jak i postrzegania przez protestujących lokalnych problemów w globalnej uniwersalnej perspektywie (prawa obywatelskie, zanieczyszczenie środowiska, komercjalizacja dóbr publicznych), a także odwoływania się do wartości globalnej w swojej narracji dla wzmocnienia „widoczności” protestów. Jak zauważają A. P. Russo i A. Scarnato [2016], ten nowy dyskurs sytuuje turystykę miejską w centrum debaty wokół kwestii istotnych dla współczesnych studiów nad miastem, uwzględniającej: kondycję miast w czasach mobilności (*age of mobilities*), żądania praw do miasta i dóbr publicznych oraz redystrybucyjną rolę instytucji w obliczu presji globalnego kapitału. Kwestie miejskie stają się kwestiami globalnymi i uniwersalnymi, a zarazem napięcia i konflikty między globalnością a lokalizmem wyłaniają się w pierwszej kolejności w miastach [Kowalewski 2016; Sassen 2007].

Warto podkreślić, że uniwersalizacja protestu przez ruchy miejskie ma wymiar zasadniczy (czyli odwołuje się bezdyskusyjnie do zasad), co w aspekcie turystyki może przybrać zaskakujący obrót. Przykładem jest batalia grupy mieszkańców o wolny wstęp do Parku Güell w Barcelonie, która odbyła się w latach 2010-2013, a więc jeszcze przed opisanymi w niniejszym artykule zasadniczymi protestami przeciw masowej turystyce. Kiedy wobec zatłoczenia, dewastacji i komercjalizacji przestrzeni parku władze miasta zdecydowały się ogrodzić teren oraz wprowadzić opłaty za wstęp mające formy kontroli liczby użytkowników, grupa mieszkańców dzielnic położonych obok parku utworzyła ruch „Platforma Obrońmy Park Güell” (hiszp. *Plataforma Defensen el Park Güell*). Ich celem, nazwanym przez nich „prawo do Gaudiego”, była obrona prawa dostępu do parku każdemu bez żadnych warunków i regulacji, a także protest przed prawnie ukonstytuowaną komercjalizacją tego dobra publicznego. Ten tylko z pozoru nielogiczny konflikt (zgodnie z projektem lokalna społeczność miała otrzymać specjalne przywileje), ostatecznie przegrany, wskazuje jednak na nieprzejednaną postawę aktywistów społecznych w obronie wartości obywatelskich [Arias-Sans, Russo 2017].

Na sam koniec warto wskazać, że przeprowadzone studium przypadków pozwala na zarysowanie kierunków przyszłych badań nad problematyką związku funkcji turystycznej jako źródła konfliktów i protestów miejskich. Z jednej strony należy zgłębiać temat poprzez studia innych miast, w których obserwuje się narastające problemy: Amsterdamu, Berlina, Lizbony czy Paryża. Drugim kierunkiem powinno być badanie wpływu ekonomii współdzielenia na rozwój turystyki miejskiej. Trzecim, najszerzym obszarem badawczym, powinno być uwzględnienie szeroko rozumianych procesów gentryfikacji turystycznej, która nabiera coraz większego znaczenia w przekształcaniach społeczno-gospodarczych miast.

## Bibliografia

- Alejsiak W., 2008, *Wielkie wydarzenia sportowe jako czynnik walki konkurencyjnej na globalnym rynku turystycznym*, [w:] G. Gołembski, *Turystyka jako czynnik wzrostu konkurencyjności regionów w dobie globalizacji*, Wyd. AE Poznań, Poznań, s. 52-66
- Ap J., Crompton J., 1993, *Residents' strategies for responding to tourism impacts*, “Journal of Travel Research” vol. 32(1), s. 47-50
- Arias-Sans A., Russo A.P., 2017, *The right to Gaudi: what can we learn from communing of Park Güell, Barcelona?*, [in:] C. Colomb, J. Novy (eds), *Protest and resistance in the tourist city*, Routledge, London, s. 247-263

- Canestrelli E., Costa P., 1991, *Tourist carrying capacity: A fuzzy approach*, "Annals of Tourism Research", vol. 18(2), 295-311
- Castells M., 1983, *The city and the grassroots: a cross-cultural theory of urban social movements*, University of California Press, Berkeley
- Castells M., 2008, *Spoleczeństwo sieci*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa
- Castells M., 2010, *Globalisation, networking, urbanisation: Reflections on the spatial dynamics of the information age*, „Urban Studies”, vol. 47(13), s. 2737-2745
- Colomb C., Novy J. (eds), 2017, *Protest and resistance in the tourist city*, Routledge, London
- Comune di Venezia, 2015, *Annuario del turismo 2014*, Assessorato al Turismo del Comune di Venezia, <http://www.comune.venezia.it/archivio/53175> [15.02.2017]
- Doxey G.V., 1975, *A causation theory of visitor resident irritants: Methodology and research inferences*, The Impact of Tourism, Sixth Annual Conference Proceedings of the Travel Research Association, San Diego, TTRA, s. 195-198
- El Plan Especial Urbanístico de Alojamiento Turístico (PEUAT)*, Barcelona, <http://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turistics/es/> [15.02.2017]
- Fang B., Ye Q., Law R., 2016, *Effect of sharing economy on tourism industry employment*, "Annals of Tourism Research", vol. 57, s. 264-267
- Füller H., Michel B., 2014, *'Stop being a tourist!' New dynamics of urban tourism in Berlin-Kreuzberg*. "Journal for Urban and Regional Research", vol. 38(4), s. 1304–1318
- Gawęł Ł., 2013, *Rozwój turystyki a polityka zrównoważonego rozwoju miast historycznych (na przykładzie Krakowa)*, „Turystyka Kulturowa”, 10, s. 39-52
- Goffman E., 1981, *Człowiek w teatrze życia codziennego*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa
- Grzeszczak J., 2010, *Gentryfikacja osadnictwa: charakterystyka, rozwój koncepcji badawczej i przegląd wyjaśnień*, Monografie, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa
- Harvey, D., 2012, *Bunt miast: Prawo do miasta i miejska rewolucja* (przeł. A. Kowalczyk, W. Marzec), Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana, Warszawa
- ICOMOS, 2015, *Report of the joint World Heritage Centre/ICOMOS/Ramsar Reactive Monitoring mission to the property of Venice and its Lagoon (Italy)*, Międzynarodowa Rada Ochrony Zabytków, Wenecja, 13-18 października 2015, <http://whc.unesco.org/en/documents/142101> [15.02.2017]
- Jędrzejczyk I., 2000, *Nowoczesny biznes turystyczny. Ekostrategie w zarządzaniu firmą*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
- Jurowski C., Uysal M., Williams D. R., 1997, *A theoretical analysis of host community resident reactions to tourism*, "Journal of Travel Research", vol. 36(2), s. 3-11
- Kotus J., 2015, *Turyści w strukturze miast: obraz konfliktu czy koegzystencji? - rozważania na podstawie city users w dwóch miastach*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna”, 31, s. 33-46
- Kowalczyk-Anioł J., 2015, *Syndrom wenecki. Dysfunkcje współczesnej turystyki w miastach cennych kulturowo*, [w:] M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przestrzeń w turystyce. Znaczenie i wykorzystanie*, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa, s. 451-464
- Kowalczyk-Anioł J., Włodarczyk B., 2017, *Przestrzeń turystyczna przestrzenią konfliktu* (w druku)
- Kowalewski, M., 2012, *Miasto jako arena protestów*, „Konteksty Społeczne” 1.1, (2012): s. 18-24
- Kowalewski M., 2016, *Protest miejski. Przestrzenie, tożsamości i praktyki niezadowolonych obywateli miast*, Kraków
- Lankford S. V., Howard D. R., 1994, *Developing a tourism impact attitude scale*, "Annals of Tourism Research", vol. 21(1), s. 121-139
- Liszewski S., Baczworow M., 1998, *Istota i właściwości przestrzeni rekreacyjno-turystycznej*, „Turystyka”, t. 8, z. 1, s. 39-67
- Majchrzak K., 2016, *Ekonomia dzielenia się i jej przejawy w turystyce*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego – Ekonomiczne Problemy Turystyki”, nr 1(33), s. 21-30
- Manente M., 2015, *Tourism in Venice: data, critical aspects, externalities. A sustainable or unsustainable beauty?*, prezentacja wygłoszona 11 czerwca 2015 roku w Uniwersytecie Ekonomicznym w Poznaniu (materiał niepublikowany), Poznań

- Massiani J., Santoro G., 2012, *The relevance of the concept of capacity for the management of a tourist destination: Theory and application to tourism management in Venice*, „Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica”, Volume LXVI(2), Aprile-Giugno 2012, s. 141-156
- Mayer M., 2012, *The “right to the city” in urban social movements*, [in:] N. Brenner, P. Marcuse, M. Mayer (eds.), *Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the city*, Routledge, London, 63-85
- Meyer B., 2008, *Kształtowanie układów przestrzenno-funkcjonalnych przez turystykę*, WNUS, Szczecin
- Michelson P. E., 2006, *Mythical Venice(s)*, A paper presented at the NEH Institute conference on Venice, the Jews, and Italian Culture, Venice, Italy, July20, 2006, [http://humweb.ucsc.edu/vja/2006/private/media/text/conference/MythicalVenice\(s\).PM.pdf](http://humweb.ucsc.edu/vja/2006/private/media/text/conference/MythicalVenice(s).PM.pdf) [15.02.2016]
- Mika M., 2007, *Przemiany pod wpływem turystyki na obszarach recepcji turystycznej*, [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa, s. 435-536
- Mikos von Rohrscheidt A., 2010, *Turystyka kulturowa: fenomen, potencjał, perspektywy*, wydanie II, Wyd. Kultour.pl, Poznań
- Mikos von Rohrscheidt A., 2017, *Zarys problematyki zarządzania w turystyce kulturowej*, „Turystyka Kulturowa”, nr 1/2017, s. 8-55
- Montanari A., Muscara C., 1995, *Evaluating tourist flows in historic cities: the case of Venice*, „Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie”, vol. 86(1), s. 80-87
- Novy J., Colomb C., 2017, *Urban tourism and its discontents: an introduction*, [in:] Colomb C., Novy J. (eds), *Protest and resistance in the tourist city*, Routledge, London, s. 1-30
- Palej A., 2012, *Wenecja – miasto dobre nie tylko dla dzieci*, „Architektura – Czasopismo techniczne”, z. 13, rok 109, nr 4-A/2012, s. 91-102
- Richards G., 2014, *The naked tourist: revealing tensions in the Barcelona Model*, [http://www.academia.edu/8387106/The\\_naked\\_tourist\\_revealing\\_tensions\\_in\\_the\\_Barcelona\\_Model](http://www.academia.edu/8387106/The_naked_tourist_revealing_tensions_in_the_Barcelona_Model) [20.02.2017]
- Russo A.P., 2002, *The „Vicious Circle” of Tourism Development in Heritage Cities*, “Annals of Tourism Research”, vol. 29(1), p.165-182
- Russo A.P., 2006, *A Re-foundation of the TALC for Heritage Cities*, [in:] R. W. Butler (red.), *The Tourism Area Life Cycle vol. 1: Applications and Modifications*, Channel View Publications, Clevedon, s. 139-161
- Russo A.P., Scarnato A., 2016, *Barcelona In Common: Reclaiming The Right To The Tourist City*, [http://www.academia.edu/30959667/BARCELONA\\_IN\\_COMMON\\_RECLAIMING\\_THE\\_RIGHT\\_TO\\_THE\\_TOURIST\\_CITY](http://www.academia.edu/30959667/BARCELONA_IN_COMMON_RECLAIMING_THE_RIGHT_TO_THE_TOURIST_CITY) [26.02.2017]
- Sans A.A., Quaglieri Dominguez, A., 2016, *Unravelling Airbnb: Urban perspectives from Barcelona*, [in:] A.P. Russo, G. Richards (eds), *Reinventing the Local in Tourism: Producing, Consuming and Negotiating Place*, Channel View Publications, Bristol, 209-228
- Sassen S., 2007, *Globalizacja. Eseje o nowej mobilności ludzi i pieniędzy*, Wyd. UJ, Kraków
- Silverman D., 2009, *Prowadzenie badań jakościowych*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa
- Sharpley R., 2014, *Host perceptions of tourism: A review of the research*, “Tourism Management”, vol. 42, s. 37-49
- Short J., 1996, *The urban order: An introduction to cities, culture, and power*, Blackwell, Oxford
- Słownik Języka Polskiego*, 1996, PWN, Warszawa
- Stasiak A., 2015, *Turystyka kontrowersyjna jako emanacja gospodarki doświadczeń*, [w:] G. Godlewski, M. Zalech (red.), *Turystyka kontrowersyjna na współczesnym rynku podróży – formy, uwarunkowania, skutki*, AWF Józefa Piłsudskiego w Warszawie, Filia w Białej Podlaskiej, Biała Podlaska, s. 53-69
- Stors N., Kagermeier A., 2017, *The sharing economy and its role in metropolitan tourism*, [in:] M. Gavari-Barbas, S. Guinand, *Tourism & Gentrification in contemporary metropolises*, Routledge, London, s. 221-248
- Szmatuła P., Zmyślony P. 2013, *Czy kultura sprzedaje turystykę? Znaczenie walorów turystycznych w promocji sprzedaży usług turystycznych w mieście na przykładzie akcji „Poznań za pół ceny!”*, „Turystyka kulturowa”, nr 1/2013, s. 5-43
- Tattara G., 2013, *É solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia*, „Note di Lavoro” No. 02/NL/2013, Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari Venezia,

- [http://www.unive.it/media/allegato/DIP/Economia/Note-di-lavoro-economia/nl\\_2013/NL\\_DSE\\_tattara\\_02\\_13.pdf](http://www.unive.it/media/allegato/DIP/Economia/Note-di-lavoro-economia/nl_2013/NL_DSE_tattara_02_13.pdf) [15.02.2013]
- Tendera, M., 2013, *Rytuał protestu jako czynnik zmiany społecznej*, „Konteksty Społeczne”, tom I(1), s. 6-17
- Tendera M., 2014, *Protest społeczny–struktura zgromadzenia*, „Przegląd Kulturoznawczy”, nr 1(19), s. 73-87
- Tilly Ch., 1978, *From mobilization to revolution*, McGraw-Hill, New York
- Touraine A., 2010, *Samotworzenie się społeczeństwa*, Wyd. Nomos, Kraków.
- Tucki A., Skowronek E., 2015, *Nastawienie lokalnej społeczności do rozwoju turystyki. Aspekty teoretyczne i metodologiczne*, [w:] M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przestrzeń w turystyce. Znaczenie i wykorzystanie*, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa, s. 39-52
- Uysal M., Perdue R., Sirgy J. (eds), 2012, *Handbook of tourism and quality-of-life research: Enhancing the lives of tourists and residents of host communities*, Springer Netherlands. Dordrecht
- Vargas-Sánchez A., Porras-Bueno N., De Los Ángeles Plaza-Mejía M., 2011, *Explaining residents' attitudes to tourism: Is a universal model possible?*, “Annals of Tourism Research”, vol. 38(2), s. 460-480
- van der Borg J., 1991, *Tourism and Urban Development*, Thesis Publishing, Amsterdam
- Vianello M., 2016, *The No Grandi Navi campaign: Protests against cruise tourism in Venice*, [in:] C. Colomb, J. Novy (Eds), *Protest and resistance in the tourist city*, Routledge, London, s. 171-190
- Williams A.M, Baláž V., 2009, *Low-Cost Carriers, Economies of Flows and Regional Externalities*, „Regional Studies”, vol. 43, s. 677-691
- Włodarczyk B., 2009, *Przestrzeń turystyczna. Istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Wójtowicz B.E., 2016, *Międzynarodowe uwarunkowania negatywnych konsekwencji ruchu turystycznego w Krakowie*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego” nr 30(4), s. 174-186
- Yang J., Ryan Ch., Zhang L., 2013, *Social conflict in communities impacted by tourism*, “Tourism Management”, vol. 35, p. 82-93
- Yin R.K., 2003, *Case Study Research: Design and Methods*, Sage, Thousand Oaks
- Zmyślony P., 2009, *Ekonomiczne aspekty kształtowania turystyki kulturowej*, [w:] K. Buczkowska, A. Mikos von Rohrscheidt (red.), *Współczesne formy turystyki kulturowej*, AWF w Poznaniu, s. 451-467
- Zmyślony P., 2011, *Globalization, Tourism and Cities: Pros and Cons*, “Folia Turistica”, t. 25(1), s. 299-312
- Zmyślony P., 2015, *Funkcja turystyczna w procesie internacjonalizacji miast*, Proksenia, Poznań-Kraków

### Filmografia

- Chibás E. (reż.), 2014, *Bye Bye Barcelona*, film dokumentalny, <https://www.youtube.com/watch?v=kdXcFChRpmI> [25.11.2014]
- Pichler A. (reż.), 2012, *Das Venedig Prinzip* (pol. *Syndrom wenecki*), film dokumentalny, Filmtank, Golden Girls Filmproduktion, Miramonte Film, Österreichischer Rundfunk (ORF)

### Artykuły w prasie tradycyjnej i elektronicznej

- AFP News, 2017, *Airbnb imposes limits on rentals in Barcelona*, „Yahoo News”, <https://sg.news.yahoo.com/airbnb-imposes-limits-rentals-barcelona-165111406.html> [7.02.2017]
- Badcock J., 2015, *Incoming Barcelona mayor wants to introduce tourist cap*, „The Telegraph”, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/spain/11643802/Incoming-Barcelona-mayor-wants-to-introduce-tourist-cap.html> [1.06.2015]
- Bauer C., 2012, *Anti-Cruise Ship Demonstration in Venice - September 16, 2012*, „Venetian Cat – Venice Blog”, <https://venetiancat.blogspot.com/2012/09/anti-cruise-ship-demonstration-in.html> [19.09.2012]

- Burgen S., 2015, *Will the citizens of Barcelona revolt against soaring tourist numbers?*, "The Guardian", <https://www.theguardian.com/travel/2015/jun/28/will-people-barcelona-revolt-against-soaring-tourist-numbers> [28.06.2015]
- Burgen S., 2017a, *Barcelona cracks down on tourist numbers with accommodation law*, "The Guardian", <https://www.theguardian.com/world/2017/jan/27/barcelona-cracks-down-on-tourist-numbers-with-accommodation-law> [27.01.2017]
- Burgen S., 2017b, *Barcelona marches to curb negative effects of tourism boom*, "The Guardian", <https://www.theguardian.com/world/2017/jan/29/barcelona-residents-protest-high-rents-fuelled-by-tourism>, [29.01.2017]
- Colau A., 2014, *Mass tourism can kill a city – just ask Barcelona’s residents*, "The Guardian", <https://www.theguardian.com/commentisfree/2014/sep/02/mass-tourism-kill-city-barcelona> [2.09.2014]
- Deckstein D., 2016, *The new breed of tourist that has become a world menace*, „Financial Review”, <http://www.afr.com/lifestyle/the-new-breed-of-tourist-that-has-become-a-world-menace-20160808-gqnhuh#ixzz4c6X3e8mJ> [13.08.2016]
- Devaney, B.M., 2015, *This is why Amsterdam, Barcelona and Venice are all trying to clamp down on tourists*, „CityMetric”, <http://www.citymetric.com/business/why-amsterdam-barcelona-and-venice-are-all-trying-to-clamp-down-on-tourists-1617> [23.11.2015]
- Edwards S., 2015, *Pissed-Off Barcelona Residents Are Fighting Back Against Drunk, Naked Tourists*, "Vice", [https://www.vice.com/en\\_us/article/barcelona-tourism-backlash-822](https://www.vice.com/en_us/article/barcelona-tourism-backlash-822) [10.06.2015]
- Giliberto J., 2016, *Green light given to project for a new terminal in Venice for large cruise ships*, „Italy Europe 24”, <http://www.italy24.ilsole24ore.com/art/business-and-economy/2016-12-06/green-light-for-duferco-project-for-large-ships-venice--103435.php?uuiid=ADsVCU8B> [10.12.2016]
- Giliberto J., 2017, *Venice cruise ships to finally get their own docks, away from city*, „Italy Europe 24”, <http://www.italy24.ilsole24ore.com/art/business-and-economy/2017-03-09/venezia-progetto-grandi-navi-133600.php?uuiid=AETEPuk> [10.03.2017]
- Hancox D., 2016, *Is this the world’s most radical mayor?*, „The Guardian”, <https://www.theguardian.com/world/2016/may/26/ada-colau-barcelona-most-radical-mayor-in-the-world> [26.05.2016]
- Kington T., 2012, *Venice cruise liner row escalates*, „The Guardian”, <https://www.theguardian.com/world/2012/oct/29/venice-cruise-liner-row-escalates> [29.10.2012]
- Leocha C., 2016, *Is the sharing economy saving Venice?*, „Travelers United”, <https://travelersunited.org/policy/sharing-economy-saving-venice/> [21.04.2016]
- McKenna J., *Outcry over plan to charge Venice day trippers*, „The Telegraph”, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/italy/11032231/Outcry-over-plan-to-charge-Venice-day-trippers.html> [13.08.2017]
- Mount I., 2015a, *Barcelona: A victim of its own tourism success?*, „Fortune”, <http://fortune.com/2015/03/30/barcelona-tourism/> [30.03.2015]
- Mount I., 2015b, *Besieged by tourists, Barcelona rolls up the welcome mat*, „Financial Times”, <https://www.ft.com/content/129dae26-3690-11e5-bdbb-35e55cbae175> [7.08.2015]
- Plush H., 2016, *Venice 'considering cap on tourist numbers' to stop overcrowding*, „The Telegraph”, <http://www.telegraph.co.uk/travel/destinations/europe/italy/veneto/venice/articles/venice-considers-capping-tourist-numbers-to-stop-overcrowding/> [3.11.2016]
- Sputnik 2016, *Rage Against Tourism as Local Protesters Block Cruise Ships in Venice*, 2016, „Sputnik International”, <http://sptnkne.ws/cq3A> [26.09.2016]
- Robinson M., 2013, *Why Venice Residents Say “No” to Big Ships in The Lagoon*, <http://myrarobinson.info/venice/why-venice-residents-say-no-to-big-ships-in-the-lagoon> [10.06.2013]
- Ross W., 2015, *The death of Venice: Corrupt officials, mass tourism and soaring property prices have stifled life in the city*, „Independent”, <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/the-death-of-venice-corrupt-officials-mass-tourism-and-soaring-property-prices-have-stifled-life-in-10251434.html> [14.05.2015]
- Sampson H., 2016, *Royal Caribbean Became the World’s Largest Cruise Line and Pretty Much No One Noticed*, „Skift”, <https://skift.com/2016/05/23/royal-caribbean-became-the-worlds-largest-cruise-line-and-pretty-much-no-one-noticed/> [23.05.2016]

- Sampson H., 2017, *Royal Caribbean Is Building the Latest World's Largest Cruise Ship*, „Skift”, <https://skift.com/2017/03/09/royal-caribbean-is-building-the-latest-worlds-largest-cruise-ship/> [9.03.2017]
- Somers Cocks A., 2010, *Tourists to contribute to cost of Venice*, „The Art Newspaper”, <http://www.theartnewspaper.com/articles/Tourists-to-contribute-to-cost-of-Venice/21786> [18.11.2010]
- Somers Cocks A., 2016, *How Italy stopped Venice being put on Unesco's Heritage In Danger list*, „The Art Newspaper”, <http://theartnewspaper.com/news/conservation/how-italy-stopped-venice-being-put-on-unesco-s-heritage-in-danger-list/> [31.08.2016]
- Somerville H., 2017, *Airbnb Wants to Improve Ties With Hosts for More Effective Advocacy*, „Skift”, <https://skift.com/2017/03/08/airbnb-wants-to-improve-ties-with-hosts-for-more-effective-advocacy> [8.03.2017].
- Squires N., 2015, *Venice rips off tourists, says complaint taken to EU*, „The Telegraph”, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/italy/11592890/Venice-rips-off-tourists-says-complaint-taken-to-EU.html> [8.05.2015]
- Squires N., 2016, *Venetians brandish shopping trolleys and pushchairs in protest against mass tourism*, „The Telegraph”, <http://www.telegraph.co.uk/news/2016/09/12/venetians-brandish-shopping-trolleys-and-pushchairs-in-protest-a/> [12.09.2016]
- Taylor-Foster J., 2017, *Venice Isn't Sinking, It's Flooding – And It Needs to Learn How to Swim*, „Archdaily”, <http://www.archdaily.com/802737/venice-italy-acqua-alta-not-sinking-flooding-needs-to-learn-how-to-swim> [3.01.2017]
- Torres D., 2016, *Barcelona's war on tourists*, „Politico”, <http://www.politico.eu/article/ada-colau-barcelona-mayor-war-on-tourists/> [22.11.2016]
- Usborne S., 2016, *Don't look now, Venice tourists – the locals are sick of you*, „The Guardian”, <https://www.theguardian.com/world/shortcuts/2016/sep/27/dont-look-now-venice-tourists-locals-sick-of-you-cruise-liners> [27.09.2016]
- White M., 2010, *Clicktivism is ruining leftist activism*, „The Guardian”, <https://www.theguardian.com/commentisfree/2010/aug/12/clicktivism-ruining-leftist-activism> [12.08.2010]
- Woźniczko-Czeczott J., 2008, *Miasto w morzu turystów*, „Przekrój”, nr 11/3273, 13.03.2008 r., s. 32 [www.nytimes.com/aponline/2017/01/28/world/europe/ap-eu-spain-barcelona-protest.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/aponline/2017/01/28/world/europe/ap-eu-spain-barcelona-protest.html?_r=0) [15.02.2017].
- Zmyślony P., 2016, *No Grandi Navi, czyli ruch anty(terr)turystyczny w Wenecji*, „Turystyka w mieście”, <http://wp.me/p4ltbh-Pd> [27.09.2016]

## Urban tourism as a source of social protests: Venice and Barcelona case studies

**Keywords:** urban tourism, urban protest, social conflicts, urban movements, Venice, Barcelona.

### Abstract

The growing significance of urban tourism as a force that transforms cities becomes a source of conflicts, especially in culture and heritage cities. Residents' protests against the uncontrolled development of mass tourism, which take on various forms, have been observed as the results of these changes. The aim of the paper is to explain the main causes as well as to identify the methods (in terms of strategy and tactics) and forms of urban anti-tourist protests. The case study method was utilized to analyse protests against tourism in two European cities: Venice and Barcelona. The research was conducted on secondary sources, using a descriptive and photographic techniques. The conclusions drawn on this basis concern the change of the significance of tourism as a modern urban function and as a factor of social activation.