

Turismo, Desarrollo y Buen Vivir
REVISTA DE INVESTIGACIÓN DE LA CIENCIA TURÍSTICA

RICIT

Transporte y turismo: una simbiosis para el desarrollo social

Transport and tourism: a symbiosis for social development¹

Lidia Caballero-Galeote

<https://orcid.org/0000-0002-9731-4078>

lidia.caballero@uma.es²

Universidad de Málaga, España

¹ Manuscrito recibido el 18 de junio del 2022, y aceptado tras revisión editorial y de pares doble ciego el 30 de agosto del 2022. Turismo, desarrollo y buen vivir. Revista de Investigación de la Ciencia Turística- RICIT. no. 16 (2022) Publicación anual. ISSN: 1390-6305 ISSN-e: 2588-0861

² Estudiante del Programa de Doctorado en Turismo de la Universidad de Málaga. Máster en Gestión Aeronáutica en la Escuela de Negocios San Pablo Ceu en Madrid y Máster en Gestión de Empresas Aéreas y Aeroportuarias en la facultad de Económicas de la Universidad San Pablo Ceu (Madrid).

Resumen

El transporte ha contribuido a que la actividad turística evolucione, de ahí que su relación haya sido ampliamente estudiada en la literatura académica. Por su parte, el turismo es una actividad social que necesita de infraestructuras pero que, a su vez, cuando se trata de un sector activo en el territorio, puede coadyuvar a conseguir un desarrollo social positivo. En este sentido, la presente investigación tiene como objetivo llevar a cabo un estudio bibliométrico a través del mapeo científico y del análisis de rendimiento en aras de analizar cuál ha sido la producción científica sobre transporte y turismo desde la perspectiva social. Se analizó la concurrencia de palabras clave, términos, autores, índice de citas, centros de investigación y revistas. Los resultados nos indican que la sostenibilidad y la economía son los temas motores. Sin embargo, resulta imprescindible para futuros investigadores la concentración en otros aspectos y la relación con otras disciplinas ya que se ha observado un importante nicho de investigación.

Palabras clave: bibliometría; desarrollo social; transporte; turismo; sostenibilidad.

Abstract

Transportation has contributed to the evolution of tourism activity; hence its relationship has been extensively studied in the academic literature. For its part, tourism is a social activity that needs infrastructure but, in turn, when it is an active sector in the territory, it can help to achieve positive social development. In this sense, the present research aims to conduct a bibliometric study through scientific mapping and performance analysis to analyse the scientific production on transport and tourism from a social perspective. The concurrence of keywords, terms, authors, citation index, research centre's and journals were analysed. The results indicate that sustainability and economics are the driving themes. However, it is essential for future researchers to focus on other aspects and the relationship with other disciplines since an important research niche has been observed.

Key words: bibliometrics; transportation; tourism; social development; sustainability.

Introducción

El turismo es uno de los sectores económicos más importantes a nivel mundial (Leslie, 2012). De ahí que no solo haya alcanzado una gran relevancia en países desarrollados (Ekanayake & Long, 2012), sino que se haya convertido en un impulso para países que no han alcanzado aún ese proceso (Saner et al., 2019). Así mismo se trata de un sector fuerte (Abdukhamidov, 2022) por los impactos positivos que genera, pero vulnerable por los factores que provocan inestabilidades en el transcurso de su actividad (Morakabati, 2020). Sin embargo, se trata de un sector resiliente y que ha demostrado sobreponerse claramente a los desafíos que la globalización, las crisis económicas, la competencia, el terrorismo e incluso una pandemia mundial han dispuesto en su camino (Laws et al., 2007; Papatheodorou et al., 2010; Sönmez et al., 1999).

El sector turístico es una fuente de modernización (Aldebert et al., 2011) de doble vertiente. Por un lado, coadyuva a la innovación del territorio gracias a las inversiones que se generan por los ingresos de esta actividad (FaladeObalade & Dubey, 2014) y por otro, posee un efecto directo en la socialización de la población (Mathieson & Wall, 1982; Milman & Pizam, 1988). En este sentido, no solo los valores culturales y patrimoniales son parte de la atracción turística, la sociedad que habita en el territorio influye en la creación de la identidad del mismo (Khairuddin & Yamin, 2019).

Como indica Pjero (2008), el turismo requiere de un conjunto de infraestructuras que posibiliten el funcionamiento y desarrollo de la actividad turística en el seno de un territorio. En este sentido, una de las más importantes es la relacionada con los transportes. El turismo y el transporte tienen una fuerte relación de dependencia ya que el turismo como industria se basa en el movimiento de personas fuera de su entorno habitual, de ahí que sean necesarias todas las construcciones que permitan el éxito de esta movilidad (Speakman, 2005). Así mismo, Korstanje & Scalona (2013) asemejan el destino turístico a escenarios hipotéticos en el que el transporte contribuye como un agente a concretizar esa necesidad. En este sentido, el transporte aéreo es un gran incentivador de la actividad turística ya que ofrece la oportunidad de situar al destino al alcance de cualquier persona que desee visitarlo.

Sin embargo, la literatura académica no ha mostrado interés en la relación de ambos sectores y el desarrollo social. Es por ello por lo que la presente investigación tiene como objetivo analizar, identificar y evaluar el desarrollo de la producción científica desde sus inicios hasta la actualidad. El objetivo principal es revisar los temas que han marcado la evolución temática, describir los principales temas motores y transversales y prestar especial énfasis en las temáticas que compondrán los futuros estudios.

Para ello, este artículo científico se divide en cinco partes, tras esta introducción se lleva a cabo una revisión sobre los estudios que aúnan la importancia del turismo y el transporte para el desarrollo social de un territorio. Tras este, el apartado metodología incide en los pasos que se han ejecutado para realizar la extracción de documentos, la selección, en análisis y la interpretación a través de los softwares SciMAT y Vosviewer. Y, por último, los resultados y las discusiones reflejarán no solo la trayectoria seguida por la Academia en relación a estos dos sectores, sino que también, realizará una aportación sobre los aspectos en los que deberían de centrarse los investigadores.

Marco Teórico

El sector turístico se ha transformado en un factor clave para el desarrollo económico y social de los países (Ntibanyurwa, 2006). Esta actividad es considerada como consecuencia del desarrollo regional y, por ende, una vez iniciada por el desarrollo social del territorio, pasa a ser quién contribuye al aumento de ese avance. En 2019, año anterior al inicio de la pandemia, el turismo en Europa representaba cerca del 10% del PIB (Mantero, 2022) lo que lo sitúa como una de las industrias más importantes. Así mismo y a pesar de la pandemia ocasionada por el

coronavirus, los datos de gasto turístico van retomando poco a poco a la normalidad y alcanzó en 2021 los 1,9 billones de dólares (UNWTO, 2022). Además, según Hosteltur (2022), el sector turístico será capaz de crear casi 8 millones de empleos en los próximos diez años en Europa lo que provoca que sea tanto el sustento económico de millones de personas como su camino hacia el aprendizaje y la socialización.

Las nuevas tecnologías han supuesto un revulsivo (Momani, et al., 2022) contribuyendo a aumentar tanto la exposición del territorio gracias por ejemplo a las redes sociales y sus perfiles públicos como también a una mejora en la eficiencia de los recursos con la aplicación de nuevas herramientas y procedimientos. Por ello, las estrategias de algunos países como España sea la de repensar el turismo de forma que se sienten las bases para una transformación en la que el sector continúe con un crecimiento sostenible y sostenido a la par que le permita mantener su posición hegemónica (Turismo de España, 2022) por encima de otros destinos turísticos vecinos como Turquía o Grecia.

La movilidad nos estimula a preguntarnos por temas convencionales como la cultura, la identidad y las relaciones transnacionales (Salazar, 2011). Pero, para que la movilidad se produzca es necesario que existan recursos. Como indican Lin et al. (2017), la inmovilidad se debe a la ausencia de estos. Y no solo refiriéndose a los recursos del futuro turista sino también a los recursos que se destinan a infraestructuras (Williams, 2013). En este sentido, el transporte es un gran aliado y la razón del progreso. De hecho, como indica Cooper et al. (2007), el transporte se ha convertido en un factor estratégico y determinante para el acceso a un producto turístico. Además, como indica Urry (1990), la sociedad propone moverse porque le hace sentirse especial. Por otro lado, a medida que se han mejorado las condiciones y servicios ofrecidos por el sector del transporte, la demanda turística ha aumentado. Como indica Ahnlund et al. (2010) el turismo y el transporte son sectores que han desarrollado su actividad de forma conjunta paralela.

Las infraestructuras aeroportuarias y los efectos que generan su actividad sobre el entorno en el que se asientan es sin lugar a dudas un tema de innegable interés dentro del turismo (Papatheodorou, 2021). Se trata de un sector estratégico para el desarrollo por varios motivos: ayuda al movimiento de personas, mercancías y carga y algo muy importante, une a territorios que por su idiosincrasia provocan que el transporte no sea solo un sector más sino el sector que le permite la comunicación con el resto del mundo (Luis, 2004). Véase destinos como Seychelles o Maldivas. En relación al turismo, su relevancia se debe a que los aeropuertos son a nivel mundial, la principal entrada del turismo a un territorio. Por ende, la apertura del destino al exterior provoca impactos tanto en la economía (Rizzi & Rizzi, 2022) como en la actividad social de sus habitantes. De hecho, el turismo se ha desarrollado conforme ha evolucionado el transporte ya que como bien indica Steene (2019), un destino incomunicado no puede ser visitado. El turismo en países desarrollados contribuye fuertemente a la economía y al enriquecimiento como lo hace en los países (Callot, 2006) en vías de desarrollo en los que además este sector se convierte en un motor exógeno de avance y globalización.

También hay una fuerte intervención tecnológica en este sector ya que las innovaciones aplicadas han provocado una reducción de costes (Demin et al., 2021) que ha permitido que el transporte aéreo, sobre todo, en larga distancia, sea asequible para las economías locales con bajo poder adquisitivo. Esto tiene un potente efecto en la sociabilización de la población ya que la interrelación de personas provoca una culturalización a través de la experiencia propia que es innegable no solo para estudios sociológicos sino a nivel de desarrollo humano. En definitiva, una de las principales funciones del transporte para el turismo es la predisposición para poner en contacto a productores y consumidores potenciando que un producto sea vendido a millones de kilómetro de donde se crea.

Así mismo, las fuertes crisis del turismo y especialmente, la vivida debido a la COVID-19 ha provocado un incremento del interés en esta relación y en cómo el transporte, especialmente el aéreo, es capaz de provocar, tanto la paralización, como la activación. De ahí que a pesar de haber vivido momentos críticos con circunstancias como los desgraciados ataques terroristas a las Torres Gemelas (Harvey & Turnbull, 2002) o la Gran Crisis Económica Mundial de 2008 (Goetz, 2011), ambos sectores hayan encontrado el camino para volver la normalidad. Especialmente, como indica Korstanje (2018), las relaciones entre los países y la configuración mundial cambiaron drásticamente tras el atentado del 11S. Como indica este autor, en la cultura globalizada actual el movimiento es progreso, pero hechos como los mencionados inducen al miedo provocando una disminución tanto en la libertad de hablar como en la de elegir. De ahí que el primer periodo tenga este hecho como punto de referencia.

A pesar de esto, algunos investigadores como Tóth & Dávid (2010) no consideran al transporte como elemento integrante del turismo sino como un contemplador pasivo que pone el medio y no interviene. No obstante, como indican Carril & Otón (2009), el transporte cada vez se está relacionando más con el turismo hasta el punto de perder su característica interna de movilidad para estar completamente al servicio de esta actividad. De ahí que con la pandemia provocada por el virus COVID-19 no solo se haya paralizado completamente la actividad turística sino una gran parte del sector del transporte de pasajeros. En este sentido, la declaración de la pandemia inicia otro de las etapas objeto de la presente investigación.

En definitiva, este estudio nos lleva a plantearnos cómo ha evolucionado el turismo y el transporte aéreo para la literatura académica de alto impacto. Concretamente, a pesar de las percepciones de interrelación positiva, la literatura no parece prestar atención a cómo ambos, integrados en un eje que funciona al unísono, contribuyen al desarrollo social de un destino. Es por ello por lo que se plantean las siguientes preguntas de investigación.

1. ¿Cómo ha evolucionado la investigación sobre turismo y transporte desde una perspectiva social?
2. ¿Existen diferencias entre el primer (inicio publicaciones hasta el 11 de septiembre de 2001), segundo (desde el 12 de septiembre hasta 13 marzo de 2020) y tercer periodo (desde 2020 hasta la actualidad)?
3. ¿Cuáles son los temas más estudiados por la academia?

4. ¿Cuáles serían las futuras líneas de investigación?

Metodología

Las nuevas tecnologías se están aplicando no solo a los transportes sino también a los procesos de investigación turística. En este sentido, la bibliometría ha dado un nuevo enfoque a las revisiones bibliográficas imponiendo una metodología que nos presenta no solo datos de desarrollo pasado sino futuras líneas de investigación. De hecho, tanto los análisis de rendimiento como el mapeo científico han encontrado su lugar en las publicaciones de alto impacto. Ambos han demostrado ser métodos muy válidos dentro de la bibliometría.

Por un lado, el estudio bibliométrico basado en el análisis de rendimiento nos aporta datos de indicadores cuantitativos como las citas obtenidas (Garfield, 1972), la concurrencia de palabras clave, autores, centro de investigación, afiliaciones o palabras incluidas en títulos. Esto contribuye como indica Cobo et al. (2011) a representar la estructura conceptual existente sobre un campo científico. Así como su evolución a lo largo de un tiempo y si se precisa, su desarrollo establecido en periodos. El mapeo científico por su parte permite representar visualmente las relaciones que se crean a raíz de las palabras que se seleccionan como clave y las que se van originando a lo largo de la evolución del conocimiento dentro de esa disciplina. Para ello este estudio usa tanto SciMAT como VosViewer. Mientras que el primero nos permite ejecutar todas las etapas del estudio longitudinal y el mapeo científico, el segundo nos aporta una potente representación de los resultados, así como de las redes temáticas.

Para llevar a cabo el estudio primero se seleccionó la base de datos. En este estudio fue la Web of Science debido a que el interés radicaba en conocer el desarrollo desde el inicio y Web of Science es la única base de datos que nos presenta datos anteriores a 2004. Además de que se trata de un repositorio donde se encuentran indexadas las revistas de más alto impacto a nivel mundial. El proceso se inició con una búsqueda avanzada con la estrategia de búsqueda siguiente: $TS=(touris* AND air transport* AND (social* AND development))$. Tras esto se procedió a la descarga de los documentos recuperados y se introdujo en ambos softwares para llevar a cabo el proceso de eliminación de duplicados, normalización de términos y autores y, ausencia de pertinencia temática.

Se estructuraron varios periodos enfocados en puntos en el eje temporal en el que el turismo y el transporte han sufrido una crisis conjunta. Para ello se tomó como referencia desde el inicio de las publicaciones hasta el 11S (11 septiembre de 2001), desde este suceso hasta el COVID-19 (13 marzo de 2020) y de este (14 de marzo) hasta la actualidad. Tras esto se procedió a realizar el análisis con la siguiente configuración: La unidad de análisis elegida fue las palabras tanto en autor, como en fuente. Se seleccionó el tipo de red como matriz de concurrencia. Para la medida de normalización se usó el índice de equivalencia señalando los centros simples como el algoritmo de clúster. En este sentido, se eligió el tamaño máximo de

clúster con valor 2 y el mínimo 2 por el escaso número de documentos. La medida de evolución fue el índice Jaccard mientras que la medida de solapamiento fue el índice de Inclusión.

Resultados

Se obtuvieron un total de 43 documentos válidos. De estos, 33 son artículos científicos escritos en inglés. La mitad de ellos han sido publicados en revistas de acceso abierto. Es reseñable indicar que el primer documento que trata sobre la relación entre el turismo y el transporte desde el punto de vista del desarrollo social data de 2002. Este artículo habla sobre la entrada de Eslovaquia en la Unión Europea. Además, analiza cómo el cierre de fronteras será positivo para el desarrollo del turismo y, por ende, para el desarrollo social y económico del territorio. Deben pasar ocho años para que otra publicación se encargue de poner en valor este tema por lo que el primer periodo establecido que comprendía desde los inicios de las publicaciones hasta el ataque a las Torres Gemelas no devolvió ningún resultado. Esto indica que el vínculo entre el transporte y el turismo desde el aspecto social es un tema muy reciente y al que efectivamente, la literatura académica no ha prestado atención.

En el segundo periodo se obtuvieron un total de 27 documentos mientras que en el tercer periodo se recuperaron 14. En relación a la concurrencia de términos por periodo la figura 1 muestra el trasvase de palabras clave de un periodo a otro. Si bien en el primer periodo no hay documentos, en el segundo observamos que existen 14 términos clave que concentran a todas las publicaciones en esa etapa. De ahí, solo tres se pierden y 11 pasan al siguiente periodo junto con una nueva palabra clave. Esto nos demuestra que el estudio de la relación está anclado en unos mismos temas ya que el trasvase de términos entre un periodo y otro es casi absoluto.

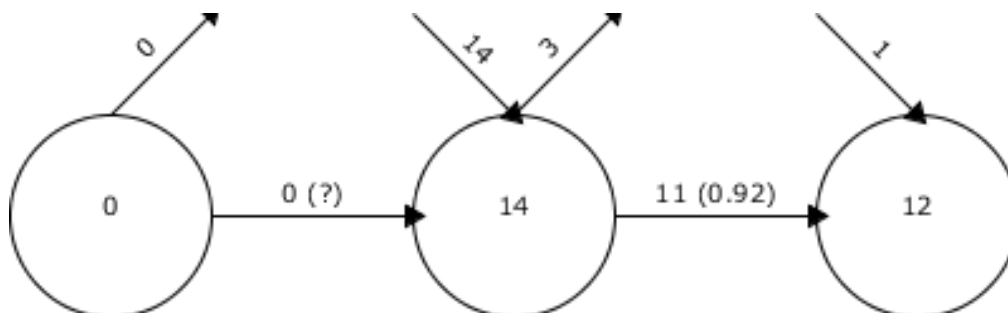


Figura 1. Trasvase de términos clave obtenidos en cada periodo. Fuente: Autores desde SciMAT

Para ver esto con mayor claridad, la figura 2 nos ofrece a través de un mapa evolutivo los temas más importantes de los dos periodos. El tamaño de las esferas es representativo del número de artículos mientras que la cifra interior representa las citas del periodo.

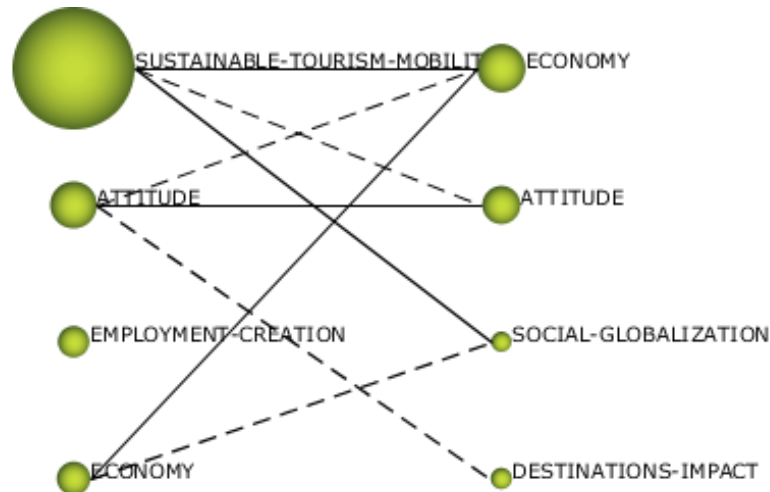


Figura 2. Mapa de evolución en base al número de citas. Fuente: Autores desde SciMAT

Según el mapa generado (Figura 2), podemos apreciar que en la primera etapa los estudios sobre sostenibilidad, turismo y movilidad ocupaban la mayor parte de la producción científica de esos años. En el segundo periodo sin embargo se puede evaluar como existe una relación entre algunos temas y otros que han terminado por mutar. Por ejemplo, la sostenibilidad del turismo y la movilidad derivan en estudios económicos en el periodo dos, sin embargo, en el primer periodo, economía y sostenibilidad no perpetraban dominios paralelos.

Por otro lado, cabe destacar que la evaluación de la actitud es un tema que permanece intacto en ambos periodos casi con la misma periodicidad de publicaciones. Esto viene derivado por la necesidad de conocer cuáles son las actitudes y percepciones de las comunidades locales.

A su vez, en el tercer periodo, tras el Covid-19 es necesario reseñar que los estudios sobre actitud pasan de ser generalistas a incluirse dentro de estudios de impacto en destinos concretos. Específicamente, se han encontrado 12 estudios de impacto en el segundo periodo que pertenecen a Nueva Zelanda, Mar Báltico, Gotemburgo, China, Rumania, Croacia, Portugal, Cataluña y México. Para analizar de forma pormenorizada cada uno de los periodos se han extraído diferentes diagramas estratégicos.

Resultados del segundo periodo

El segundo periodo comprende desde el 12 de septiembre hasta 13 marzo de 2020 La Figura 3 nos presenta el rendimiento de esta etapa en base al número de citas.

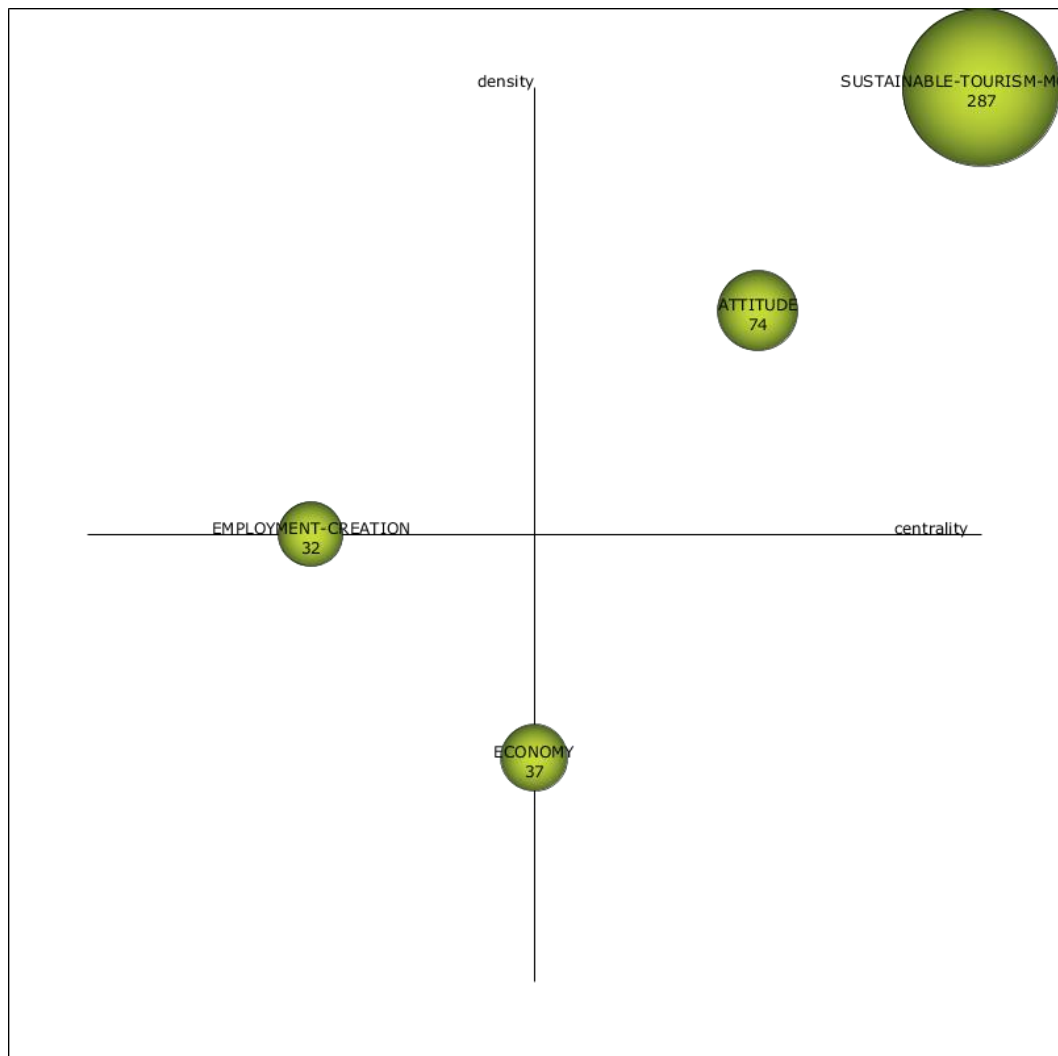


Figura 3. Diagrama estratégico de la medida de rendimiento en base a citas del segundo periodo. Fuente: Autores desde SciMAT

Para poder realizar una evaluación descriptiva del diagrama estratégico es necesario comentar los términos densidad y centralidad. La densidad mide la fuerza interna o grado de cohesión de enlace de los temas mediante la fórmula:

$$d = 100 \frac{\sum e_{ij}}{w},$$

Donde i y j son las palabras clave que pertenecen al tema, w el número de palabras clave que pertenecen al tema.

Por otro lado, la centralidad se encarga de medir el grado de fuerza de los enlaces externos de ese tema con otros temas siguiendo la fórmula:

$$c = 10 * \sum e_{kh},$$

Donde k y h son palabras pertenecientes a temas diferentes. Esta medida se puede entender como indica Cobo et al. (2011) como la relevancia de un tema dentro de un campo científico. Seguido de esto en el cuadrante superior izquierdo se encuentran los temas más desarrollados dentro del estudio de estas disciplinas. Por su parte, el cuadrante superior derecho nos ofrece los temas motores. Los dos cuadrante inferiores con menor densidad nos hablan en la parte izquierda de temas emergentes o en desaparición mientras que en el cuadrante derecho se sitúan los temas básicos y transversales. En este sentido, los temas motores más importante son los que tienen relación con la sostenibilidad del transporte y el turismo. Si bien el desarrollo social necesita de ambos, puede observarse que existe una preocupación creciente porque este desarrollo no provoque más efectos perjudiciales que las ventajas que pueda traer consigo.

La creación de empleo como valor aportado por la relación entre el turismo y el transporte aéreo se convierte en un tema aislado. Bien es cierto que para el desarrollo social, el aspecto laboral es muy importante y el turismo, cuando es desarrollado en un territorio provoca una disminución del desempleo. En este sentido, la economía local, mejora y existe mayor sociabilización. La economía como puede apreciarse es un tema transversal lo que implica que las relaciones entre transporte aéreo y turismo pasan por el aspecto económico en cuanto hablamos de desarrollo social. Es decir, el desarrollo social va unido a una buena coyuntura económica que es en definitiva lo que se produce cuando existe una relación equilibrada entre el sector turístico y la gestión del transporte aéreo. Dentro de este periodo la tabla 1 nos muestra los artículos con mayor impacto.

Tabla 1. Artículos con mayor impacto del segundo periodo

Dickinson, J. E., Robbins, D., & Lumsdon, L. (2010). Holiday travel discourses and climate change. <i>Journal of Transport Geography</i> , 18(3), 482-489. (84 citas)
Chang, D. S., Chen, S. H., Hsu, C. W., & Hu, A. H. (2015). Identifying strategic factors of the implantation CSR in the airline industry: The case of Asia-Pacific airlines. <i>Sustainability</i> , 7(6), 7762-7783. (37 citas)
Jamal, T., & Watt, E. M. (2013). Climate change pedagogy and performative action: Toward community-based destination governance. In <i>Tourism Governance</i> (pp. 171-188). Routledge. (35 citas)
Gössling, S. (2018). Tourism, tourist learning and sustainability: An exploratory discussion of complexities, problems, and opportunities. <i>Journal of Sustainable Tourism</i> , 26(2), 292-306. (28 citas)
Cohen, S. A., Higham, J., Gössling, S., Peeters, P., & Eijgelaar, E. (2016). Finding effective pathways to sustainable mobility: Bridging the science-policy gap. <i>Journal of Sustainable Tourism</i> , 24(3), 317-334. (27 citas)

Fuente: Autores desde SciMAT

Resultados del tercer periodo

El tercer periodo comprende desde el mes de marzo de 2020 tras la declaración de la pandemia hasta la actualidad. El año más prolífico de este periodo fue el 2020, concretamente, un 20,455% de las publicaciones totales de los dos periodos se concentraon solo desde marzo hasta diciembre de ese año. Esto resulta explicable debido a la pandemia y a lo que algunos autores ya han comentado con anterioridad, las épocas de crisis provocan un aumento de la capacidad académica con mayor interés y más innovación. En este sentido, la figura 4 nos muestra visualmente la medida de rendimiento en base a las citas de los temas más importantes del periodo.

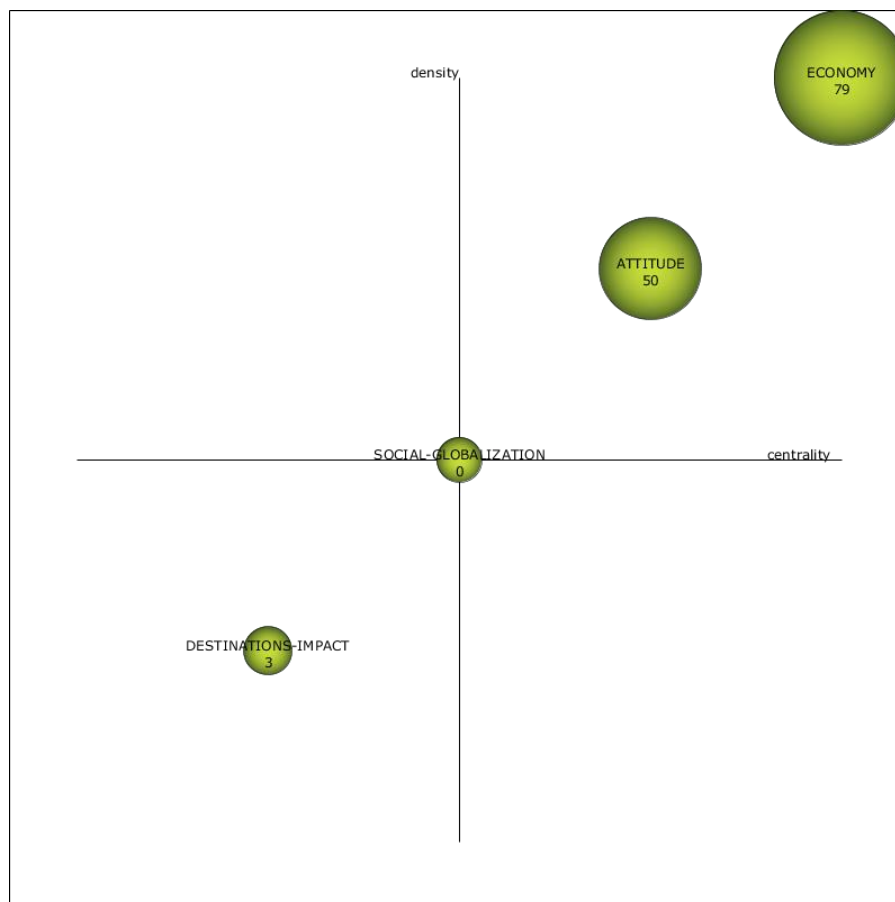


Figura 4. Diagrama estratégico de la medida de rendimiento en base a citas del tercer periodo. Fuente: Autores desde SciMAT

Como puede observarse, la economía y el estudio de la actitud son los temas motores de esta etapa. Por su parte, los estudios de caso de los impactos en el destino parece ser un tema en desaparición. Si en el periodo anterior no hubiese estado presente estaríamos hablando de un tema emergente pero su aparición en el periodo anterior nos indica que se trata de un tema que ha dejado de ser relevante para los academicistas.

Dentro del cluster actitud los estudios nos devuelven importantes hallazgos, los estudios que se realizan en cuanto a estas disciplinas obtienen actitudes positivas por parte de las

comunidades locales. Potencian que es necesario una buena actitud ante el desarrollo del turismo y el transporte porque esa relación termina por repercutirles como población local. En algunos de los documentos pertenecientes a esa esfera se incluyen también estudios de impacto donde resalta que la relación del transporte y la economía desde el aspecto social desemboca en una mejorar de la calidad de vida de quienes habitan el territorio así como de una mejora psicosocial. Los documentos con mayores citas se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 2. Artículos con mayor impacto del tercero periodo

Balsalobre-Lorente, D., Driha, O. M., Bekun, F. V., & Adedoyin, F. F. (2021). The asymmetric impact of air transport on economic growth in Spain: fresh evidence from the tourism-led growth hypothesis. <i>Current issues in tourism</i> , 24(4), 503-519. (46 citas)
Meng, C., Du, X., Ren, Y., Shen, L., Cheng, G., & Wang, J. (2020). Sustainable urban development: An examination of literature evolution on urban carrying capacity in the Chinese context. <i>Journal of Cleaner Production</i> , 277, 122802. (18 citas)
Contini, D., & Merico, E. (2021). Recent advances in studying air quality and health effects of shipping emissions. <i>Atmosphere</i> , 12(1), 92. (8 citas)
Njoya, E. T., & Nikitas, A. (2020). The role of air transport in employment creation and inclusive growth in the Global South: The case of South Africa. <i>Journal of Transport Geography</i> , 85, 102738. (7citas)

Fuente: Autores desde SciMAT

En relación a la visualización conjunta de las palabras clave de ambos periodos (segundo y tercero), la siguiente figura 5 nos muestra la concentración y relación de estas. Como puede apreciarse, los términos indicador, modelo y producto interior bruto funcionan con frecuencia conjuntamente en los artículos mientras que sostenibilidad, ciudades, servicios y capacidad forman otro cluster temático. El último lo compone aeropuertos, infraestructuras aeroportuarias y terminales.

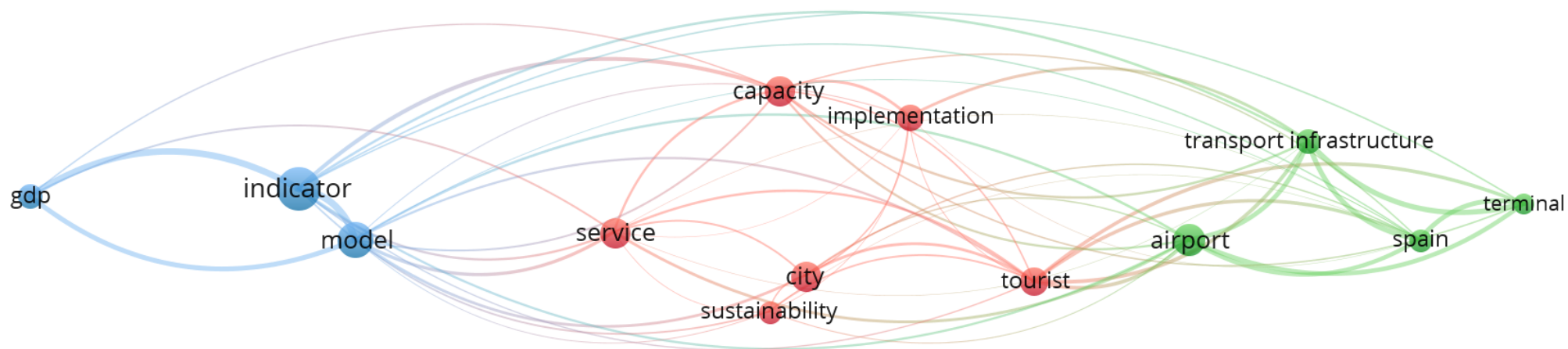


Figura 5. Diagrama estratégico de la medida de rendimiento en base a citas de ambos periodos. Fuente: Autores desde Vosviewer

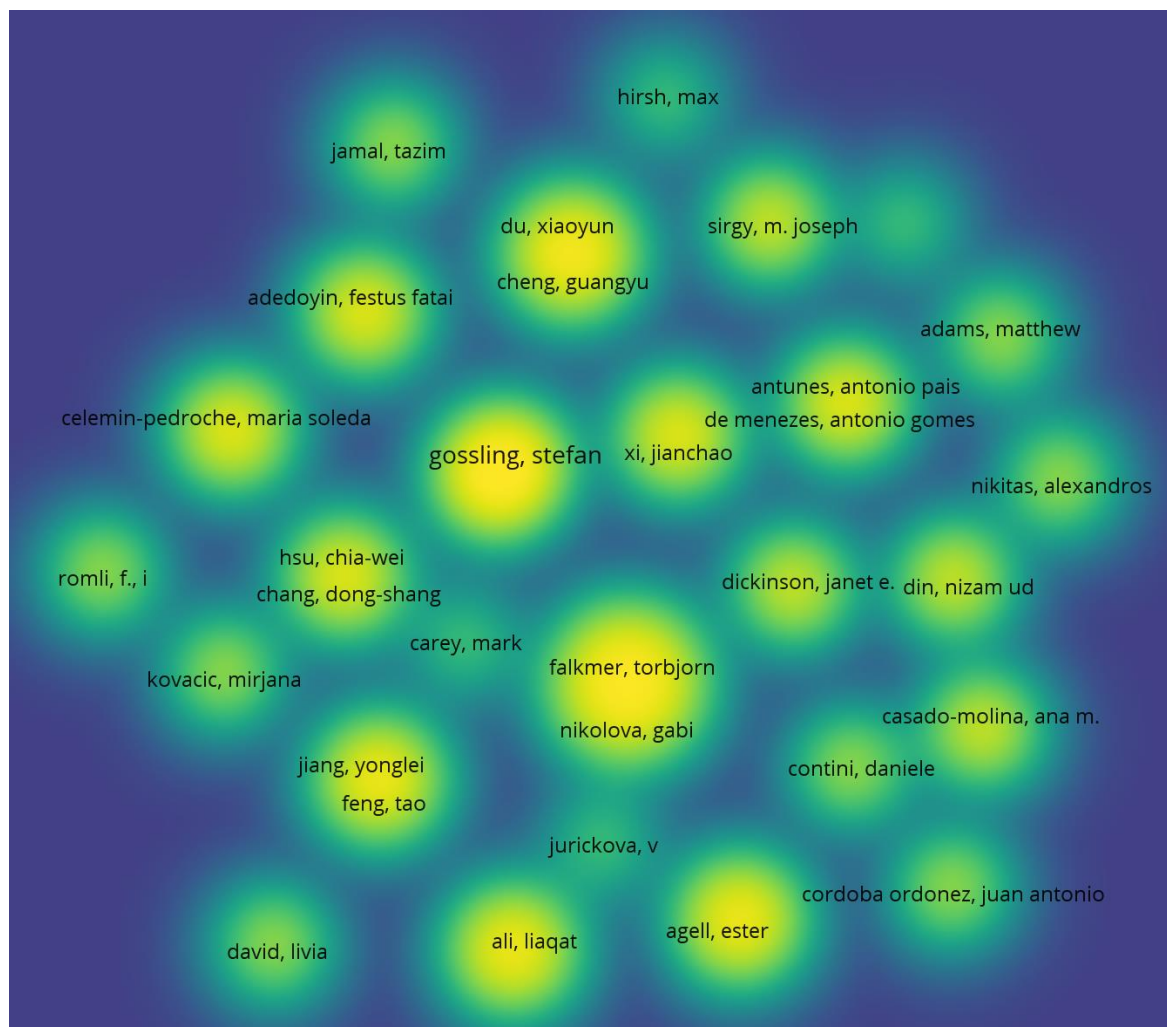


Figura 6. Diagrama de densidad de autores con mayor transcendencia. Fuente: Autores desde Vosviewer

Por otro lado, las áreas temáticas con mayor número de publicaciones se presentan en la figura 7. Como puede apreciarse, las dos principales áreas de investigación tienen relación con el turismo y la sostenibilidad. Este hecho, es reseñable ya que implica que en ese desarrollo social y evolutivo en el que el transporte y el turismo tienen cabida, es necesario hablar también de sostenibilidad. En un segundo término, también debe ser apostillado que la economía tiene un papel clave como nexo entre esos dos sectores y la sociedad. De hecho se observa también al realizar un análisis sobre las principales revistas donde la relación entre turismo y transporte es casi orientada hacia la sostenibilidad. Ejemplo de ello es que la primera revista es *Journal of Sustainable Tourism* y la segunda *Sustainability*.

La Fundación Nacional de Ciencias Naturales de China quién más apoyo presta a través de fondos a la investigación de esta temática seguido por la Fundación Portuguesa de Ciencia y Tecnología. En cuanto a las universidades más prolíficas, destacan Bournemouth, Breda y Leru. Sin embargo, China, Inglaterra y España son las regiones donde mayor número de investigación se han llevado a cabo. Las investigaciones por parte de China se centran en el medioambiente y en cómo el desarrollo de un sector como el transporte puede, manteniendo el mismo nivel de desarrollo turístico, provocar una continuación a la evolución social sin dejar de ser sostenibles.

Por su parte, las investigaciones que provienen del país inglés se concentran en torno al eje económico. Ahondando desde cómo el transporte aéreo puede contribuir al crecimiento en un destino como Sudáfrica hasta el orden social basado en la sostenibilidad para conseguir un futuro de transporte responsable. Los investigadores españoles por su parte analizan el paradigma del transporte aéreo, la conectividad y sus implicaciones y como la globalización y la conectividad desemboca en un estudio de carácter social y antropológico.



Figura 7. Árbol representativo de las revistas con publicaciones de esta temática. Fuente: Autores desde WOS

Discusión

El presente estudio ha demostrado la necesidad de ahondar con mayor profundidad en la relación entre en transporte y el turismo desde la perspectiva social. De hecho, esta necesidad tiene su base en la escasez de publicaciones a lo largo de los tres periodos. El desarrollo social a través del turismo y el transporte aéreo es un tema con una importante trascendencia fuera de la Academia, solo 43 publicaciones representen la globalidad de un aspecto clave dentro de las publicaciones de alto impacto.

Es necesario destacar que en la primera etapa no se obtuvo ningún resultado por lo que no se ha podido realizar evaluación alguna hasta el 11 de septiembre de 2001. Esto nos demuestra que no ha habido interés en el análisis de la relación turismo y transporte desde la perspectiva social. Sin embargo, el 11 de septiembre como ya indicó Korstanje (2018) todo cambió y así mismo comenzaron a aparecer las primeras investigaciones en alto impacto.

En la etapa comprendida entre el ataque a las torres gemelas y la declaración de la pandemia el tema motor fue la sostenibilidad. De hecho, tanto las citas como el mayor número de publicaciones se produjeron en el seno de este clúster. No se observan temas muy desarrollados o relevantes sin desarrollo porque se trata de una etapa incipiente. En cuanto a la tercera etapa, la economía se convierte en el centro de la relación transporte y turismo. Es necesario destacar que florecen los estudios sobre actitudes. La academia se preocupa por las creencias y emociones frente a la relación objeto de estudio. Sin embargo, las revistas que más artículos publican tienen que ver de nuevo con la sostenibilidad.

Por tanto, este trabajo no nos ofrece únicamente cómo ha evolucionado el estudio del transporte y el turismo desde el punto de vista social, sino que nos aporta un fiel reflejo del vacío de análisis existente y de las posibilidades que se abren para futuros estudios. Además, se ha demostrado que la aplicación de la bibliometría aporta interesantes beneficios no solo en la presentación visual de los resultados sino también en el estudio longitudinal que aporta. De hecho, los estudios bibliométricos podrían convertirse en modernizadores de la actual estructura de las revisiones de la literatura.

Por otro lado, no ha sido posible realizar una comparación entre este y otros análisis debido a que no se han encontrado en publicaciones de impacto otra investigación con semejante objetivos y contenido. Así mismo, la principal limitación de este estudio reside en que solo se han tenido en cuenta las publicaciones en alto impacto. Futuros estudios podrían contemplar otras bases de datos y continuar evaluando la vía temática que relaciona al turismo con el transporte desde la perspectiva social.

Conclusiones

El desarrollo de la sociedad requiere de la apertura al entorno globalizado, esto la dota de herramientas con las que no solo crece, sino que se transforma. Si bien la literatura ha

demostrado que el transporte puede llegar a definir el turismo que llega a una ciudad. Véase, si el destino posee un aeropuerto en el que operan compañías de bajo coste, el turismo asociado a este producto tendrá el mismo nivel. Luego ¿por qué entonces investigar cómo modificar la tipología turística a través del transporte y no cómo se desarrolla la sociedad local bajo esa misma relación? Puede quizás deberse a que el avance de la población no resulta relevante a efectos económicos.

De hecho, este estudio ha demostrado que la economía es un elemento fijo en la relación turismo, transporte y desarrollo. Hecho que también comparte con la sostenibilidad ya que esta ha dejado de ser únicamente relacionada con el medioambiente para ahondar sobre aspectos que incluyen desde el respecto a los derechos humanos hasta el cuidado del planeta. Sin embargo, la relación de publicaciones no demuestra este contenido, ya que es la parte medioambiental quién adquiere mención.

En este sentido, el presente análisis tenía como objetivo explorar la relación entre turismo y transporte desde un punto de vista social. Y del estudio se desprende que es necesario atraer a investigadores hacia esta temática. En parte por el efecto que supone el desarrollo de una región socialmente hablando y por otro porque el carácter de su gente puede convertirse en un atractivo turístico (Khairuddin & Yamin, 2019) que sin duda podría provocar una mayor lealtad o satisfacción del turista en el destino. Además, el desarrollo puede estudiarse desde otras perspectivas interesantes. Por ejemplo, la gobernanza por parte de los gestores del turismo. Si se invierten en infraestructuras en un espacio territorial concreto, este podría adquirir un mayor desarrollo que otras áreas por lo que estarían focalizando la llegada de turistas a este punto, haciendo una redirección a conciencia del turista. Esto le impediría conocer otras áreas y, por tanto, dejaría de integrarse con la población local en su territorio natural y no en el creado al efecto como atracción.

En cuanto a lo que planteaban algunos autores de si el transporte resulta el medio que permite el desarrollo del turismo sin entrar más allá (Messian et al., 2019), podría afirmarse que, aunque teóricamente, otros muchos ponen en consideración que son dos sectores que deben trabajar conjuntamente bajo esa relación intrínseca de dependencia, lo cierto es que, desde el punto de vista social, el transporte se ha convertido en una herramienta y pilar fundamental.

Por un lado, ofrece mejoras como el empleo (Narayan, 2000) pero por otro produce efectos negativos (Duval, 2013) con los que es necesario lidiar para evitar que uno de los sectores más potente de las economías mundiales, caiga de nuevo en otra crisis. En relación a esto último, este análisis ha revelado que los periodos de vulnerabilidad provocan un aumento de la producción científica. En este caso, se produce un salto cuantitativo a nivel del número de publicación que luego desciende hasta que, de nuevo, los sectores vuelven a hacer frente a una nueva situación de crisis.

Los temas más recurrentes por tanto son la sostenibilidad y la economía. Mientras que los futuros investigadores deberán profundizar en cómo se produce el desarrollo social o qué

modificaciones sociales son adquiridas gracias a la simbiosis entre transporte aéreo y turismo ya que como podía desprenderse del diagrama de la segunda etapa no había ningún tema emergente en la materia ni ninguno que teniendo una gran relevancia estuviese desarrollado. Esto ofrece una oportunidad de nicho de investigación que a su vez deriva en una llamada al compromiso de continuar analizando cómo y de qué forma cuando el transporte y el turismo se unen, la sociedad evoluciona.

Referencias

- Abdukhamidov, S., Makhmudova, A., & Mukhamadiev, A. (2022). Development of Tourist Routes and the Formation of Attractive Tourist Products. *Journal of Ethics and Diversity in International Communication*, 2(3), 129-132. Disponible En URL: <http://openaccessjournals.eu/index.php/jedic/article/download/741/1105>.
- Ahnlund, C. (2010). Tourism strategy at Swedish transport administration. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 139, 13-19.
- Aldebert, B., Dang, R. J., & Longhi, C. (2011). Innovation in the tourism industry: The case of Tourism@. *Tourism management*, 32(5), 1204-1213. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.08.010>
- Callot, P. (2006), "New tourist frontiers or new barriers for global tourism?", *Tourism Review*, Vol. 61 No. 2, pp. 17-23. <https://doi.org/10.1108/eb058471>
- Cobo, M. J., López-Herrera, A. G., Herrera-Viedma, E., & Herrera, F. (2012). SciMAT: A new science mapping analysis software tool. *Journal of the American Society for Information Science and Technology*, 63(8), 1609-1630. <https://doi.org/10.1002/asi.22688>
- Cooper, C., & Hall, C. M. (2007). *Contemporary tourism*. Routledge.
- Demin, V. A., Efimenko, D. B., Blinov, D. V., Komkova, D. A., & Rogov, V. R. (2021, March). Multi-Agent Approach to Freight Transportation Using Pooling Technology. In *2021 Systems of Signals Generating and Processing in the Field of on-Board Communications* (pp. 1-5). IEEE. <https://doi.org/10.1109/IEEECONF51389.2021.9416077>.
- Duval, D. T. (2013). Critical issues in air transport and tourism. *Tourism geographies*, 15(3), 494-510. <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.675581>
- Ekanayake, E. M., & Long, A. E. (2012). Tourism development and economic growth in developing countries. *The International Journal of Business and Finance Research*, 6(1), 61-63. Disponible En SSRN: <https://ssrn.com/abstract=1948704>
- FaladeObalade, T. A., & Dubey, S. (2014). Managing Tourism as a source of Revenue and Foreign direct investment inflow in a developing Country: The Jordanian Experience. *International journal of academic research in economics and management sciences*, 3(3), 16-42. <https://doi.org/10.6007/IJAREMS/v3-i3/901>

- Garfield, E. (1972). Citation analysis as a tool in journal evaluation: Journals can be ranked by frequency and impact of citations for science policy studies. *Science*, 178(4060), 471-479. <https://doi.org/10.1126/science.178.4060.471>
- Goetz, A. R. (2011). The global economic crisis, investment in transport infrastructure, and economic development. In *Transportation and Economic Development Challenges*. Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9780857930637.00008>
- Harvey, G., & Turnbull, P. J. (2002). Contesting the crisis: aviation industrial relations and trade union strategies after 11 September. Disponible en URL: https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/51480/1/ITF_Contesting_the_crisis_2_report.pdf
- Hosteltur. Recuperado desde: https://www.hosteltur.com/151527_el-turismo-creara-casi-ocho-millones-de-empleos-en-europa-la-proxima-decada.html
- Carril, V. P., & Otón, M. P. (2009). O transporte como produto turístico en Galiza: unha análise da oferta actual. *Revista galega de economía: Publicación Interdisciplinar da Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais*, 18(2), 21-48. Disponible en URL: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3113429>
- Khairuddin, K., & Yamin, M. (2019, December). Megapodius reinwardt conservation based on ecological knowledge of local people to support sustainable ecotourism on Moyo Island. In *AIP Conference Proceedings* (Vol. 2199, No. 1, p. 050004). AIP Publishing LLC. <https://doi.org/10.1063/1.5141302>
- Korstanje, M. (2011). “Primer ensayo de Filosofía del Turismo: el nacimiento de la calesita”. Turydes, *Revista de turismo y Desarrollo*. Vol. 4 (10). Disponible en URL: https://www.usfx.bo/nueva/vicerrectorado/citas/SOCIALES_8/Turismo/M%20korstanje.pdf
- Korstanje, M., & Scalona Muñoz, F. (2013). Movilidad y miradas turísticas. Disponible en URL: https://www.academia.edu/7418566/MOVILIDAD_Y_MIRADAS_TURISTICAS
- Laws, E., Prideaux, B., & Chon, K. S. (Eds.). (2007). *Crisis management in tourism*. Cabi.
- Leslie, D. (Ed.). (2012). *Responsible tourism: Concepts, theory, and practice*. CABI.
- Luis, J. Á. H. (2004). The role of inter-island air transport in the Canary Islands. *Journal of Transport Geography*, 12(3), 235-244. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.04.005>
- Mantero, C. (2022). Sustainable, Smart and Safe Mobility at the Core of Sustainable Tourism in Six European Islands. In *Sustainable Mobility for Island Destinations* (pp. 1-18). Springer, Cham. Disponible En URL: <https://library.oapen.org/bitstream/handle/20.500.12657/51982/978-3-030-73715-3.pdf?sequence=1#page=10>
- Mathieson, A., & Wall, G. (1982). *Tourism, economic, physical, and social impacts*. Longman.

- Messian, D., Poulaki, I., & Marinakos, K. (2019). Funding and Investments for Tourism Development: Air Transport Services in Paros Island. *Journal of Air Transport Studies*, 10(2), 32-47. <https://doi.org/10.38008/jats.v10i2.144>.
- Milman, A., & Pizam, A. (1988). Social impacts of tourism on central Florida. *Annals of tourism research*, 15(2), 191-204. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(88\)90082-5](https://doi.org/10.1016/0160-7383(88)90082-5)
- Momani, A. M., Alsakhnini, M., & Hanaysha, J. R. (2022). Emerging Technologies and Their Impact on the Future of the Tourism and Hospitality Industry. *International Journal of Information Systems in the Service Sector (IJISSS)*, 14(1), 1-18. <https://doi.org/10.4018/IJISSS.287579>
- Morakabati, Y. (2020). A question of confidence. Is tourism as vulnerable to civil unrest as we think? A comparative analysis of the impact of Arab Spring on total reserves and tourism receipts. *International Journal of Tourism Research*, 22(2), 252-265. <https://doi.org/10.1002/jtr.2333>
- Narayan, P. K. (2000). Fiji's tourism industry: a SWOT analysis. *Journal of Tourism Studies*, 11(2), 15-24. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2084890>
- Ntibanyurwa, A. (2006). Tourism as a factor of development. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 97. <https://doi.org/10.2495/ST060071>
- Papatheodorou, A. (2021). A review of research into air transport and tourism: launching the Annals of Tourism Research Curated Collection on air transport and tourism. *Annals of Tourism Research*, 87, 103151. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2021.103151>
- Papatheodorou, A., Rosselló, J., & Xiao, H. (2010). Global economic crisis and tourism: Consequences and perspectives. *Journal of Travel Research*, 49(1), 39-45. <https://doi.org/10.1177/0047287509355327>
- Pjero, E. (2008). Albania tourism market and its promotional strategy. *Економски Развој-Economic Development*, 10(3), 229-247. Disponible en URL: <https://www.cceol.com/search/article-detail?id=273464>
- Rizzi, P., & Rizzi, C. (2022). The Growing Interdependence between the Aviation Industry and the Economic Development of Nations. In *The Impact of COVID-19 on World Aviation Industry: Challenges and Opportunities* (pp. 5-45). https://doi.org/10.1142/9789811246142_0002
- Salazar, N. B. (2011). The power of imagination in transnational mobilities. *Identities*, 18(6), 576-598. <https://doi.org/10.1080/1070289X.2011.672859>
- Saner, R., Yiu, L., & Filadoro, M. (2019). Tourism development in least developed countries: Challenges and opportunities. *Sustainable Tourism: Breakthroughs in Research and Practice*, 94-120. <https://doi.org/10.4018/978-1-5225-7504-7.ch006>

- Sönmez, S. F., Apostolopoulos, Y., & Tarlow, P. (1999). Tourism in crisis: Managing the effects of terrorism. *Journal of travel research*, 38(1), 13-18. <https://doi.org/10.1177/004728759903800104>
- Speakman, C. (2005). Tourism and transport: Future prospects. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 2(2), 129-135. <https://doi.org/10.1080/14790530500173647>
- Steene, A. (2019). Without transportation no tourism industry: Case Stockholm/Sweden. 17 Available at URN: urn:nbn:se:hv:diva-13940
- Toth, G., & David, L. (2010). Tourism and accessibility: An integrated approach. *Applied Geography*, 30(4), 666-677. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.01.008>
- Turismo de España. Recuperado desde : <https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/Paginas/Index.aspx>
- UNWTO. Recuperado desde: <https://www.unwto.org/es/taxonomy/term/347#:~:text=Aumento%20del%20gasto%20tur%20%ADstico,3%2C5%20billones%20de%20d%20%20C3%B3lares.>
- Urry, J. (1990). Tourist gaze: travel, leisure, and society. *Tourist gaze: travel, leisure, and society*. London: Sage, 2002. Disponible en URL: <https://www.cabdirect.org/cabdirect/abstract/19901879617>
- Williams, A. M. (2013). Mobilities and sustainable tourism: path-creating or path-dependent relationships? *Journal of Sustainable Tourism*, 21(4), 511-531. Disponible en URL: <https://doi.org/10.1080/09669582.2013.768252>