

ANÁLISIS DEL TURISMO DE CRUCEROS

I. INTRODUCCIÓN

En el informe se analiza el turismo de crucero desde tres ópticas sin las cuales, pensamos no se puede explicar el fenómeno, es decir; el territorio, la historia y la geografía de los transportes. El desarrollo de cualquier actividad humana tiene una implantación territorial, que se ejerce a través de un efecto consumidor del espacio (Rodríguez Vaquero, 1999) y la cultura del viaje, en el caso que nos ocupa, son embarcaciones que han ido evolucionando a lo largo de los siglos, alcanzando su configuración actual en el último tercio del siglo XX. Esta tipología turística -viajar en cruceros- mueve un gran volumen de personas y pone en contacto a viajeros de muy diferentes culturas, tradiciones y con diversidad de intereses, motivaciones, actitudes, etc.

Este tipo de turismo se hace axiomático cuando los grandes cruceros llegan a los puertos de las ciudades provocando, en función de su tamaño, impactos en los centros urbanos que pueden ser tanto

positivos como negativos (Monterrubio, 2008) y una serie de efectos directos e indirectos, sobre la calidad de vida, la economía, la cultura y el propio espacio físico ya que sus resultados van a repercutir sobre la sociedad receptora en su dimensión económica, político-social y ambiental, máxime, cuando el desembarco en dichas ciudades se produce en un breve periodo de tiempo dónde cientos, incluso miles, de cruceristas desean conocer los atractivos turísticos de las ciudades receptoras.

El presente texto tiene como finalidad última analizar la importancia del turismo de cruceros como factor de transformación socioeconómico del Puerto Y de la ciudad de Cádiz. Para ello se examina la importancia que actualmente tiene dicha modalidad turística en la oferta del Mediterráneo occidental y más concretamente para Cádiz planteándose como punto de partida la conveniencia que tiene esta oferta turística para las ciudades y la necesidad de planificar, en la medida de lo posible, un modelo más sostenible tanto desde el punto de vista territorial, como socioeconómico.

Respecto a la metodología utilizada para la realización del estudio se ha conjugado un enfoque cuantitativo con un análisis cualitativo, que es el que se considera más adecuado para poder dar una visión integral y completa de la complejidad que supone la tipología turística relacionada con el crucerismo y todo lo que le rodea. En primer lugar, se ha realizado un análisis de los estudios y trabajos existentes para conocer la evolución que ha supuesto el paso del tiempo sobre el crucerismo con el objeto de identificar las características básicas de este modelo turístico. En segundo lugar, se ha desarrollado un trabajo de campo en el que se ha entrevistado a los distintos agentes involucrados en el sector (consignatarias, navieras, agencia de viajes, guías turísticos, etc.) que están establecidos en el Puerto Bahía de Cádiz. En tercer lugar, se han tratado con técnicas cuantitativas los datos estadísticos básicos de pasajeros y buques para extraer conclusiones sobre la repercusión que tiene esta actividad en el territorio.

II. ANALISIS Y CONSECUENCIAS DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El fenómeno del turismo de crucero, sobre todo a partir de los años sesenta, década en la que se comienza a configurar esta tipología turística, tal y como hoy la conocemos, despliega unos impactos directos e indirectos y a su vez presenta unos efectos positivos y negativos sobre el territorio y la población receptora. Esto se debe a que es un tipo de turismo con características similares al de masas. Por ello, es imprescindible la existencia de una buena planificación en el destino y la presencia de adecuadas conexiones entre las infraestructuras marítimas y los núcleos urbanos que deben cumplir unos requisitos básicos (integración y accesibilidad peatonal entre la ciudad y las infraestructuras portuarias, servicios de restauración, diversidad comercial, servicios sanitarios, seguridad, etc.). De hecho, la principal actividad turística que tienen los puertos son un conjunto de servicios elementales prestados, generalmente por una o varias organizaciones, destinados a satisfacer determinadas necesidades relacionadas con el uso y disfrute de embarcaciones deportivas o de recreo (Martín, 1996).

En la actualidad la construcción y la gestión de la infraestructura turística para el transporte marítimo, así como el de embarcaciones dedicadas a este fin resultan muy costosas debido a la gran cantidad de prestaciones que deben ofertar y por ello se proyecta, a menudo, a largo plazo.

El inicio de la actividad crucerística está ligada al turismo de élite y minoritario para una población de un alto nivel adquisitivo. Dicho turismo ha ido evolucionando incorporando un mayor número de turistas con menor nivel económico hasta llegar a convertirse en la actualidad en una tipología de masas. Paralelamente esta evolución ha servido para garantizar la pervivencia de los grandes barcos de cruceros que han ido adaptando sus características a las necesidades de la nueva forma de turismo.

La primera división básica que se puede hacer en el turismo de crucero es la que distingue entre la fluvial y la marítima. El primer tipo es minoritario debido a su lentitud y a la existencia de otros medios de transportes más cómodos, rápidos y competitivos a media distancia. Dicha tipología sólo pervive gracias al halo de

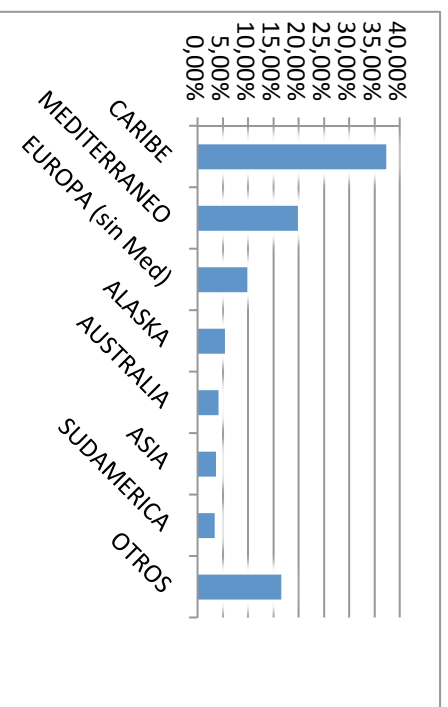
romanticismo o de connotación histórica que todavía conlleva la realización de este tipo de cruceros, unido, de nuevo, a una cierta vinculación con el turismo de élite.

El segundo tipo, el marítimo puede ser subdividido a su vez en dos: el primero, son los realizados con ferrys de corta distancia (Canal de La Mancha, estrecho de Gibraltar, Kowloon-Hong Kong, etc.) que se han mantenido hasta la actualidad y el segundo, son los viajes intercontinentales (siglos XIX y XX) utilizados principalmente por emigrantes al que se añade un turismo internacional de lujo muy exclusivo y minoritario. El modelo aunque en declive pervive hasta la década de 1960, cuando los empresarios navieros deben adaptarse a una nueva realidad, que se había iniciado con la prohibición total de entrada de inmigrantes por parte de EEUU, Canadá y Argentina (Garay Tamajón y Cànoves Valiente, 2012) y que agravó las mejoras técnicas que se desarrollan en otros medios de transporte como el avión que se presentaba como más rápido, confortable y económico que el barco, poseyendo asimismo, una gran aforo para

pasajeros, pasando los trasatlánticos de ser el único medio para viajar entre continentes a casi desaparecer.

Desde la década de los sesenta hasta la actualidad la demanda se ha multiplicado y es un sector que no ha tocado techo ya que en Europa y en Asia cada vez es una forma de viajar más atractiva para la clase media llegando a estar próximo a los 25.000.000 cruceristas en 2015ⁱⁱ. Este hecho está provocando una concentración de la oferta en pocas navieras. En la actualidad existen tres grandes grupos (Carnival Corporation, Royal Caribbean y Star Cruises) que controlan el 88% de la oferta mundial y se presentan como grandes compañías multimarca (OMT, 2008).

El sector, tal y como están configurados en la actualidad los destinos, presenta un comportamiento estacional lo que permite a las navieras diversificar sus operaciones y mejorar la rentabilidad de sus activos, utilizando la estrategia de operar en verano en el Mediterráneo y en el Caribe en invierno (Castejón, 1998), que son los dos destinos más importantes a nivel mundial como puede



observarse en el gráfico 1.

Gráfico 1. Los destinos a nivel mundial. Fuente: CIA. The cruise industry, 2014.

ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN PUERTO-CIUDAD EN LA DÁRSENA DE CÁDIZ

El predominio de tales zonas se debe a que las navieras, a lo largo de los años, han utilizado una estrategia muy sutil al reconvertirse, pasando de buques de pasajeros en un primer momento a grandes cruceros. Siendo capaces de captar a turistas de áreas terrestres y convertirlos en cruceristas, a través de programas promocionales y campañas de marketing donde el turista es seducido por paquetes exclusivos de diferentes destinos que de otra forma, posiblemente, no podría conocerlos debido al coste que supone visitar varias áreas turísticas de diferentes países. Creando de esta forma un producto único y altamente competitivo. Además, han sabido localizar los puertos de salida y llegada en ciudades bien comunicadas, tanto por aire como por tierra, aprovechando su renta de situación.

III. EL TURISMO DE CRUCERO EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL Y EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Los destinos europeos, junto con los del caribe, son los más demandados como se observa en el gráfico 1, y dentro de estos, los

MARCO ESTRATÉGICO 5

cruceros realizados por el Mediterráneo suponen más del 65% del total del turismo de cruceros que se realizan por Europa (gráfico 2).

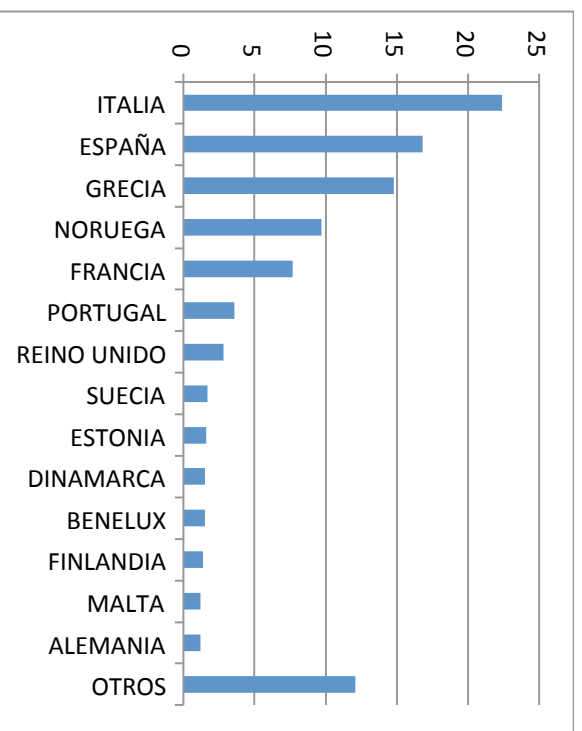


Gráfico 2. Los destinos europeos. Fuente: CLIA, 2014.

En el gráfico 2 también se observa que en esta modalidad turística destacan tres países del norte del Mediterráneo (Italia, España y Grecia) copando casi el 100% de ese 65% de la oferta total de turismo de crucero. Tal circunstancia se produce en la actualidad

debido al contexto geopolítico que existe en el Mediterráneo donde el norte de África y su costa oriental se han convertido en destinos poco demandados a diferencia de lo que sucedía con anterioridad (Tresserras, 2003) debido a la inestabilidad política reinante en esa zona. Las rutas de cruceros en el Mediterráneo hasta diciembre de 2010, cuando estalla la primavera árabe en Túnez, se extendían por todas las ciudades ribereñas -tanto en la ribera norte como en la sur- ya que era considerado en su conjunto como un mar seguro, pero este hecho y el devenir de los acontecimientos en los países musulmanes del norte de África (con excepción de Marruecos) está provocando que las rutas marítimas de los cruceros se estén concentrando, cada vez más, en las costas occidentales del norte de este espacio marítimo.

Dicha coyuntura, como se ha comentado, está favoreciendo el turismo de crucero que se desarrolla en las penínsulas Itálica e Ibérica, pero se puede afirmar que es un elemento circunstancial y temporal, ya que una vez regrese la estabilidad política a los países

riberños del sur del Mediterráneo se retomarán las antiguas rutas
cruceiras.

En el gráfico 3 se advierte cómo esta tipología turística presenta una
tendencia alcista en las ciudades ribereñas del norte del
Mediterráneo a pesar de la crisis económica que afecta de manera
negativa a todo el sector turístico a partir del 2008. En cambio, el
tránsito de cruceristas desciende de manera drástica en las ciudades
riberneas de países del sur y del oriente del Mediterráneo tanto de
Túnez como de Libia, Egipto, Siria e incluso Turquía debido
fundamentalmente a la inestabilidad política y a la sensación de
inseguridad de las rutas de los cruceros que se desarrollan por esos
países.

En esta modalidad turística hay que tener presente la repercusión
que tiene sobre la sociedad donde se desarrolla la actividad. Es
interesante reflexionar sobre cómo este sector ha transformado los
puertos españoles que han apostado por el fomento de la actividad
turística relacionada con los cruceros. De hecho, esta tipología es
cada vez más relevante en la economía portuaria. En España existen
46 puertos gestionados por 28 autoridades portuarias en 8.000 km
de litoral de los cuales 30 de ellos están ubicados en la península y
los 16 restantes en los archipiélagos y en Ceuta y Melilla.

Pais	Puerto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Túnez	<i>La Goulette</i>	185.656	234.471	330.448	448.960	563.993	600.000	721.592	694.829	-	-	-
	<i>Estambul</i>	-	-	110.715	190.658	152.836	231.248	331.213	422.896	532.302	485.570	489.632
	<i>Alanya</i>	21.682	48.452	36.845	30.737	55.593	70.190	80.396	93.937	56.734	50.973	-
Egipto	<i>Alejandria, Suez, Saïd y Sharm El Sheikh</i>	1.390.332	530.686	-	-	-	129.808	159.828	155.700	413.046	413.046	-
	<i>Marruecos</i>	<i>Casablanca, Tánger y Agadir</i>	213.581	227.226	242.883	-	-	148.377	-	-	-	-
Siria	<i>Latakia</i>	-	-	5.492	6.776	16.425	27.939	23.676	10.890	21.661	-	-

Tabla 1. Principales puertos del sur del Mediterráneo y número de pasajeros Fuente: Elaboración propia a partir de Med-Cruise y las webs oficiales de las autoridades portuarias

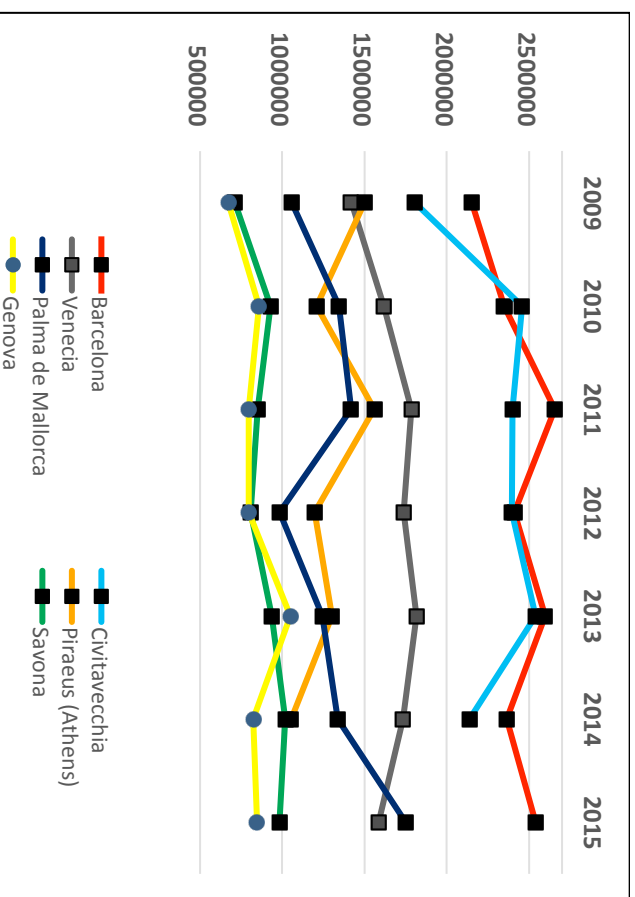


Gráfico 3. Principales puertos del norte Mediterráneo y número de pasajeros.

Fuente: Elaboración propia a partir de las autoridades portuarias.

El sistema portuario español no se caracteriza por la existencia de grandes puertos, sino más bien todo lo contrario, ya que son medianos caracterizados por un sistema atomizado lo que facilita el tráfico nacional de cabotaje y por ello en cierta medida favorecen el tránsito de cruceros (Ministerio de Fomento, 2015). Debido a ello,

que es común a la mayoría de los puertos del Mediterráneo, han de especializarse económicamente para ser rentables. Una de estas especializaciones es la dedicación de parte de sus instalaciones al turismo de crucero (12 de ellos como se observa en la tabla 3 ya explotan el sector en mayor o menor medida). Resulta complejo en algunos casos compatibilizar el uso cruceístico con el industrial debido a la importante degradación ambiental que esta actividad supone. Los puertos para adaptarse a esta tipología turística deben resolver problemas internos tales como la longitud de los muelles, el espacio dedicado al almacenamiento de cargas, la adecuación de la intermodalidad y la relación con la ciudad.

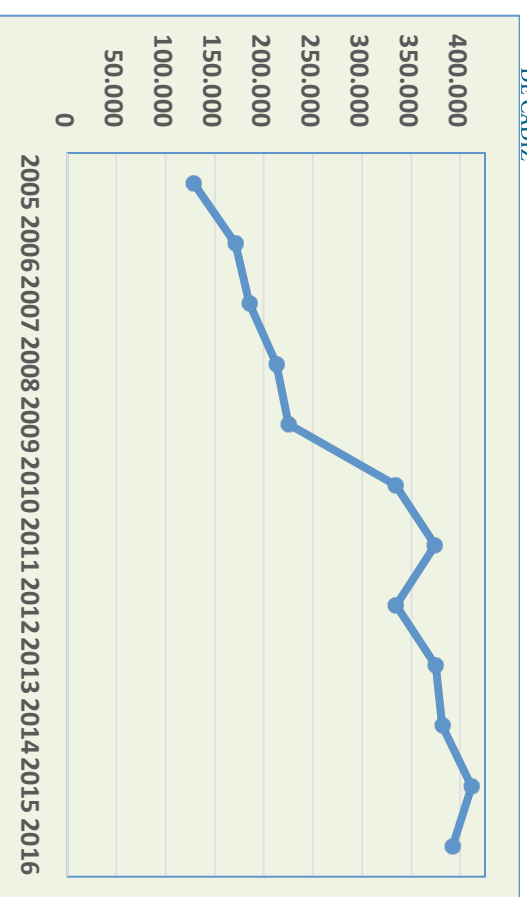
Si al análisis de las infraestructuras que se acaba de realizar se une la cada vez mayor singularidad exigida por los turistas, es decir una mayor personalización de la oferta respecto a la demanda, se puede deducir que en breve periodo de tiempo la demanda del crucerismo se traducirá en ofertas de viaje individualizadas, donde el viaje no será un itinerario “cerrado” con origen y fin en un puerto base como ocurre en la actualidad, sino que permitirá los embarques y

desembarques en diferentes puertos ofertando una mayor flexibilidad y variedad de posibilidades al cliente. En este sentido Cádiz presenta una buena posición de partida para atender las necesidades de estas nuevas tendencias en el turismo de crucero.

IV. ANÁLISIS DEL CRUCERISMO EN CÁDIZ

IV.1. El turismo de cruceros en Cádiz y adaptación a la nueva realidad turística

En las dos últimas décadas el puerto de Cádiz ha tenido una evolución favorable en el número de pasajeros de cruceros (gráfico 4) significando un aumento de más del 200 % en el periodo de 1995 a 2016. En la actualidad se ha posicionado como el tercer puerto español peninsular en la llegada de pasajeros por detrás de Barcelona y Málaga. Estos datos suponen un claro posicionamiento de Cádiz como puerto crucerístico de toda la costa peninsular española, tanto del Mediterráneo como del Atlántico.



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A CORUÑA	33.757	39.988	49.854	54.905	50.347	70.695	128.563	140.890	156.890	129.597	140.444
ALMERÍA	43.624	29.801	36.439	58.149	34.583	57.902	37.047	24.266	16.972	16.870	17.304
ALGECIRAS	0	78	83	162	0	37	0	1	275	15	110
CÁDIZ	128.680	171.309	185.274	212.914	224.920	334.162	374.217	334.266	375.114	381.285	411.453
BARCELONA	1.224.575	1.402.813	1.765.838	2.013.842	2.085.265	2.344.925	2.642.493	2.408.960	2.599.232	2.364.292	2.540.291
CARTAGENA	29.073	29.337	39.922	32.178	63.230	104.294	88.081	83.917	134.225	137.985	150.476
HUELVA	0	414	254	1.315	525	0	650	2.103	294	0	3.730
MÁLAGA	204.535	222.280	292.567	320.657	444.768	659.123	638.845	651.517	397.095	407.870	418.520
MOTRIL	15.133	2.542	5.495	2.676	3.460	2.335	8.998	10.420	15.231	19.589	6.481
SEVILLA	9.818	14.472	16.361	17.639	20.913	12.092	16.058	15.579	19.503	15.970	17.729
VALENCIA	106.724	88.170	179.209	199.335	184.909	253.743	378.463	480.233	473.114	373.064	370.249
VIGO	131.020	129.268	150.478	216.333	222.948	233.644	253.637	240.352	171.800	176.019	204.979
GIBRALTAR	187.824	210.799	275.993	309.378	348.199	303.371	325.133	291.880	399.655	427.039	488.789

Tabla 2.- Cruceristas en los puertos peninsulares españoles y Gibraltar, 2005- 2015. Fuente: Elaboración propia a partir de autoridades portuarias.

El cruceo es, cada vez, un tráfico más rentable para las ciudades y para los puertos y, para el caso de Cádiz, éste no sólo contribuye económicamente a la Autoridad Portuaria (APBC), sino que también está sirviendo para reforzar la relación con la ciudad, así como al desarrollo de las instalaciones y servicios que ofrece a la

navegación. La actividad de cruceros reportó en el 2014 a la APBC 2.830.902 € que corresponde al 14% de los ingresos totales del puerto convirtiéndose en la tercera actividad económica (Teirlog Ingeniería, 2015). Lo que está situando en la actualidad a la ciudad

como unos de las ciudades portuarias más importantes de la España peninsular desde el punto de vista del turismo de crucero.

En 2015 Cádiz se situó como el tercer destino español por el número de pasajeros inmediatamente después de Barcelona que es puerto base y como puede observarse a muy poca distancia de Málaga. Aunque hay que ser consciente de que existe un serio competidor en Gibraltar que supera ampliamente a los dos andaluces (Málaga y Cádiz). Además, este destino presenta algunas singularidades que lo hacen atractivo y por lo tanto difícil de desbancar (la singularidad del estatus político -colonia inglesa-, la posición geoestratégica, destino puente entre África y Europa...).

Atendiendo al número de escalas también se observa una clara evolución positiva, aunque en diente de sierra, pasando de 222 escalas en 2005 a 281 en 2016, ocupando el segundo lugar en la Península (Teirlog Ingeniería, 2015).

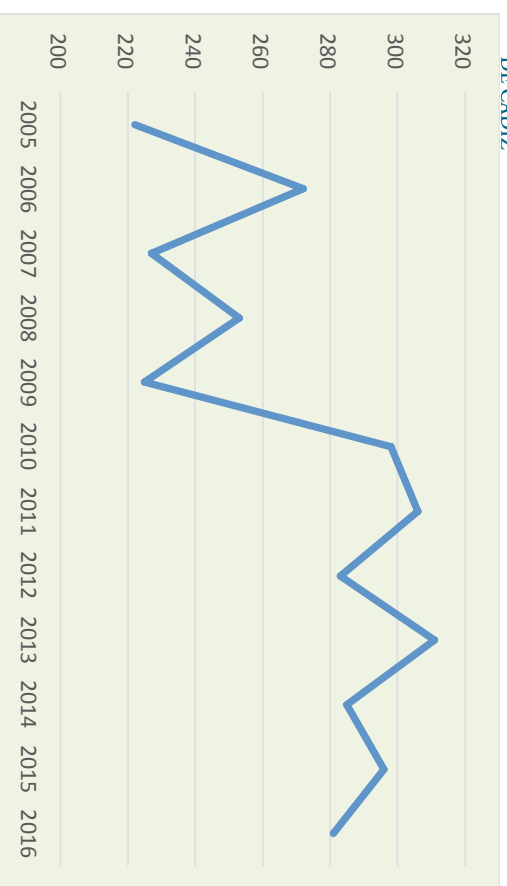


Gráfico 5. Evolución del número de escalas en el puerto de Cádiz. Fuente: Elaboración propia a partir de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

IV.2. Características del sector empresarial gaditano: tipología de pasajeros, servicios y funciones asociadas al sector

El turismo de cruceros para España, al igual que en el resto de los territorios donde se desarrolla esta tipología, es una modalidad con gran potencialidad de crecimiento (CLIA, 2015). Esta expansión se

fundamenta en tres elementos: en primer lugar, a la buena imagen que tiene dentro de la industria del ocio; segundo, a la buena relación calidad-precio debido fundamentalmente a los avances tecnológicos que se traducen en una reducción de costes y en una economía de escala y, en tercer lugar, los altos índices de fidelidad que existen dentro del crucerismo.

Según las estimaciones de los consignatarios al puerto de Cádiz arriban principalmente turistas de nacionalidad británica, alemana, italiana y estadounidense. La Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, en su informe de 2015, afirma que la nacionalidad que predomina en los puertos andaluces son la británica con el 41,6%, la alemana con el 19,6% y la francesa con el 8,0 %. En el caso de Cádiz, de la encuesta realizada en 2013 por el ayuntamiento de la ciudad, se deduce que los alemanes predominaban con el 30 %, los británicos eran los segundos con el 21 %, los franceses con el 13 % y los estadounidenses con el 7 %

(Consejería de Turismo y Deportes, 2016 y Ayuntamiento de Cádiz, 2013).

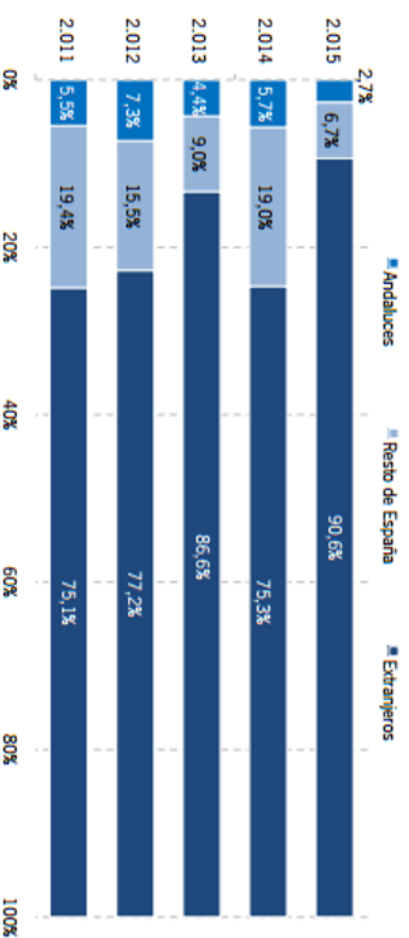


Gráfico 6. Distribución de la procedencia de los Cruceristas en los puertos andaluces. Fuente: Consejería de Turismo y deportes, 2016

El mismo informe de la Junta de Andalucía expone que casi el 70 % de estos turistas han viajado en pareja, el 18,5% con familiares y el 11,6 % con amigos. Según estimaciones de expertos del sector aproximadamente el 60% de los cruceristas del puerto de Cádiz

presentan una edad entre los 35-50 años y el 30% restante tienen más de 50 años.

El turista de cruceros está muy segmentado tanto desde el punto de vista económico como por su nivel cultural. Dicha segmentación está relacionada directamente con el armador o con la tipología de embarcación en la que atracan en el puerto. El estudio de Turismo de Cruceros de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, realizado en 2010, afirma que el mercado está dirigido a adultos de más de 25 años de edad y con unos ingresos superiores a 30.000€. En este trabajo se sostiene que los cruceristas gastan de media 1.500 € por semana. A pesar de ello desde el año 2009 con la situación de crisis económica se constata una pérdida de poder adquisitivo de los cruceristas que llegan a Cádiz dándose una popularización de los precios en los cruceros. El informe de 2015 de la Junta de Andalucía, anteriormente citado, estimaba que para ese año el gasto medio diario del turista de cruceros fue de 34,23 euros

de media en los puertos andaluces (Consejería de Turismo y Deportes, 2016)ⁱⁱⁱ.

En este sentido, los españoles viajan principalmente con navieras españolas y su nivel adquisitivo es medio-bajo. Normalmente cuando los viajeros llegan al puerto de Cádiz buscan realizar actividades complementarias relacionadas con la cultura (patrimonio, bodegas, caballos, flamencos...)^{iv}. En la encuesta elaborada por el Ayuntamiento de Cádiz en 2013 las actividades realizadas por los turistas de cruceros en la ciudad eran por orden de importancia: restauración (41%), visitar monumentos (32%), compras (14%) y Bus turístico (10%) (Gráfico 7).

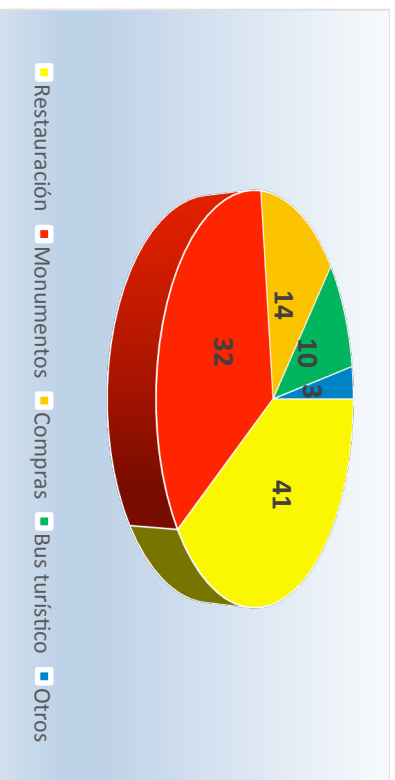


Gráfico 7. Actividades realizadas por los turistas de crucero en la ciudad de Cádiz.

Fuente: Ayuntamiento de Cádiz, 2013

Una idea de la importancia de las escalas de cruceros en una ciudad se confirma con el hecho de que más del 90 % del pasaje y un 50 % de la tripulación realiza visitas a la ciudad de atraque o a las ciudades cercanas; casi la totalidad de ese 90 % efectúa algún tipo de compras; un 85 % visita atracciones varias; el 70 % contrata excursiones en la propia ciudad de Cádiz; un 30 % realiza visitas a

ciudades cercanas (Jerez, Arcos, Vejer, Conil, Bárbate, Sanlúcar, Sevilla, etc.). Todo ello explica el elevado gasto medio del pasajero crucerista que hace escala en un puerto, y los beneficios que se derivan para la economía local. Si al dato de 2015 de pasajeros para el puerto de Cádiz, 411.453, se le aplica el gasto medio calculado por la Junta de Andalucía en ese año y los porcentajes de pasajeros que visitan la ciudad, la cifra que resulta es de 8.872.942 euros. Este dato representa el impacto económico del turismo de crucero en la ciudad que puede dar una idea aproximada de la importancia del sector para el municipio. A dicho cálculo habría que añadirle el gasto de los tripulantes y otros directos e indirectos que produce la actividad^v.

A pesar de que en algunos casos la atención se ha centrado en la competencia que otros puertos andaluces puedan hacer, quizás uno de los posibles problemas más acuciantes que tiene Cádiz sea el desarrollo y modernización que se está produciendo en el puerto de la ciudad de Tánger. Esto se debe a que las consignatarias

obtienen sus principales beneficios con la venta de las excursiones y en Cádiz las salidas fuera de la ciudad gaditana se han reducido en los últimos años pasando de un 75% a un 20%. Los responsables de las empresas consignatarias argumentan que a medio plazo, cuando el puerto de Tánger esté a pleno funcionamiento tras la remodelación que se lleva a cabo en la actualidad, y debido a las características del destino marroquí, las excursiones organizadas representarán entre el 85% y el 90% lo que provocará que a un gran número de navieras les interese modificar su ruta, pasando de Málaga a Tánger y desde allí a Gibraltar sin hacer escala en Cádiz. En este sentido, no se debe obviar que el Puerto Bahía de Cádiz presenta ciertas fortalezas que pueden ayudar a mitigar esta amenaza: la ubicación del puerto en el centro de la ciudad, la cercanía de infraestructuras aéreas, buena comunicación terrestre, la próxima llegada de la red ferroviaria de velocidad alta, etc. Pero para ser competitivos, además, es necesario desarrollar una buena estructura de gestión para conseguir ajustar la oferta y demanda de

la manera más flexible posible y ofrecer en los establecimientos un buen servicio de atención al cliente, realizar una oferta comercial flexible pensada para el crucerista, no sobrepasar la capacidad de carga de la terminal y de la ciudad, agilizar los controles de seguridad en las terminales, etc. Por eso cada vez más, los tour-operadores turísticos^{vi} juegan un papel fundamental en su desarrollo.

Además de los aspectos reseñados anteriormente, el sector presenta algunos problemas de estacionalidad aglutinándose más del 60 % de los pasajeros en los 5 meses de mayor tráfico de abril a noviembre (tablas 3 y 4). Sobresalen los meses de septiembre y noviembre, donde 9 de los 12 puertos analizados concentran su máximo de pasajeros recibidos en el ciclo histórico de 2005 a 2015. El puerto de Cádiz coincide en esta tendencia, siendo septiembre y octubre los de mayor recepción de turistas, agrupándose en estos dos meses casi un 29 % de todos los recibidos en el resto del año y el 28 % de todos los buques. Para disminuir esta estacionalidad las

compañías navieras realizan estrategias de marketing comercial durante la temporada baja orientadas a la disminución de los precios y el ofrecimiento de descuentos y ofertas especiales consiguiendo de esta forma su objetivo pero a costa de obtener cruceristas con un bajo nivel adquisitivo^{vii}

Puertos peninsulares*	% de pasajeros del mes de mayor afluencia	% de los 5 meses de mayor afluencia	Sumatorio de pasajeros en el periodo	% respecto al total de pasajeros en los puertos peninsulares
CORUÑA	18,1	66,1	1001769	2,3
ALMERIA	15,3	63,3	379823	0,9
BARCELONA	13,7	63,7	23519139	55,0
CÁDIZ	15,1	65,9	3156406	7,4
CARTAGENA	15,6	64,3	900.600	2,1
GIBRALTAR	14,6	65,0	3.568.060	8,3
HUELVA	31,1	85,8	9285	0,02
MALAGA	16,5	59,8	4733300	11,1
MOTRIL	17,1	73,4	92360	0,2
SEVILLA	13,6	57,1	176134	0,4
VALENCIA	15,8	65,0	3088784	7,2
VIGO	18,5	68,7	2130478	5,0

Tabla 3. Estacionalidad de los puertos peninsulares españoles y Gibraltar en el periodo 2005-2015. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en las Autoridades portuarias

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
BARCELONA												
VALENCIA												
CARTAGENA												
ALMERIA												
MOTRIL												
MALAGA												
CÁDIZ												
GIBRALTAR												
SEVILLA												
HUELVA												
CORUÑA												
VIGO												

1º Mes con más pasajeros	2º Mes con más pasajeros	3º Mes con más pasajeros	4º Mes con más pasajeros	5º Mes con más pasajeros

Tabla 4. Estacionalidad por meses de los puertos peninsulares españoles y Gibraltar Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en las Autoridades portuarias

Como se observa en la tabla 5 todos los puertos españoles que navieras internacionales con escasa presencia de españolas y por lo explotan el turismo de crucero sufren los mismos problemas de tanto, los intereses de esas naviera hacen que primen los destinos estacionalidad ya que están mediatizados por la presencia de más consolidados y atractivos como es el caso del Caribe o de las

costas pacíficas americanas sin olvidar que cada vez prestan mayor atención, debido a la pujanza económica y a su potencial desarrollo,

V. CONCLUSIÓN

El sector turístico sigue siendo clave en la economía española y andaluza. La ciudad de Cádiz también se ha visto beneficiada por el incremento de esta actividad asociada además de al turismo tradicional de sol y playa a otras tipologías turísticas más novedosas relacionada con la cultura y el turismo azul. El Mediterráneo se ha convertido en unas de las zonas más importantes a nivel mundial del turismo de cruceros con el Caribe. Los países mediterráneos más importantes en este sector son Italia y España, en ese orden (Luna Buades, M. 2015). Barcelona se presenta como el puerto base con mayor volumen de pasajeros en Europa. Andalucía en la actualidad presenta una posición privilegiada en cuanto al número de cruceristas y escalas que recibe siendo la cuarta comunidad autónoma de España y la segunda de la Península, después de Cataluña, significando el 10,4 % de total nacional.

al Sureste Asiático.

Se constata en el sector una fuerte concentración empresarial respecto a la oferta. Existe un claro interés de las navieras en acrecentar el tiempo de los pasajeros a bordo de su embarcación, en detrimento de su estancia en tierra firme y por tanto, ello supone el deseo de estas entidades de la reducción a lo mínimo posible de la estancia del crucerista en el destino local. Todas estas circunstancias hacen necesario para los destinos locales aprovechar al máximo el tiempo de visita de los turistas, facilitando el consumo de los diferentes atractivos que tiene la ciudad y ofertando aquellos servicios que los turistas demanden en su corta estancia.

En el caso concreto de la ciudad de Cádiz, el turismo de cruceros se presenta como una oportunidad para todos los agentes involucrados en el sector aunque con incertidumbres que en algunos casos son de difícil resolución por las instituciones públicas.

Es evidente la preocupación de las instituciones públicas de las diferentes escalas administrativas por atender las necesidades del sector. En este sentido debe entenderse la creación del Observatorio de Cruceros de Cádiz por la Autoridad Portuaria desde 2012 con la presencia de representantes de todas las instituciones y entidades de la ciudad, la provincia y la comunidad autónoma y, también, la implantación del servicio “Hospitaly Desk” por el Ayuntamiento de Cádiz desde el 2009. De igual modo los medios de comunicación locales también han prestado atención al auge de los cruceros en la ciudad siempre desde una perspectiva positiva^{viii}.

Por otra parte, la ciudad de Cádiz cumple gran parte de los requisitos que un puerto de escala debe cumplir: cercanía y fácil acceso del puerto y la ciudad, valores históricos y culturales del municipio que lo convierten en un gran atractivo turístico, otros destinos de primer orden a menos de una hora de trayecto (Jerez de la Frontera, Doñana, Sevilla, etc.), alto nivel de seguridad,

excelencia de las empresas de apoyo a la gestión de las navieras, etc.

Hasta la actualidad Cádiz ha funcionado casi exclusivamente como puerto de escala y solo en contadas ocasiones se ha convertido en puerto base. La mayoría de los expertos defienden que la situación de puerto base significaría un mayor beneficio para la economía de la ciudad. No todos los responsables entrevistados opinan de la idoneidad de la ciudad y del puerto para convertirse en punto de inicio y final de algunos itinerarios. Para que un puerto pueda convertirse en base de cruceros, además de las características mencionadas para ser escala, debe tener buena accesibilidad aeroportuario, ferroviaria y viaria que facilite la llegada de turista de origen nacional e internacional y también una oferta adecuada y diversa de alojamientos.

Aunque el turismo de cruceros se centra principalmente en los pasajeros también es interesante atender las necesidades de los tripulantes de las naves ya que significan un aporte económico para

los destinos donde las compras se convierten en el primer objetivo de los miembros de la tripulación que salen a la ciudad.

Se debe tener en cuenta que existen variables que son complejas de gestionar como puede ser la renovación del puerto de Tánger (lo cual enfrentará dos destino -dos puertos locales- frente a los intereses de las navieras con intereses globales) y la previsible estabilidad de la ribera sur del Mediterráneo que puede provocar una reestructuración de la oferta y la demanda. Todo ello hace recomendar estrategias que incluyan al turismo de cruceros dentro de una oferta global de turismo azul donde el puerto y la ciudad puedan tener un papel determinante.

A continuación se presentan las ideas básicas^x que subyacen a lo largo del informe y que deberían tenerse en cuenta en el momento de la toma de decisiones sobre la propuesta de usos de los terrenos de oportunidad del puerto de Cádiz:

<p>✓ <i>El turismo de crucero se ha convertido en turismo de masa.</i></p>
<p>✓ <i>El área Mediterránea y atlántico sur ha crecido sustancialmente en la oferta y demanda del turismo de crucero.</i></p>
<p>✓ <i>El puerto de la Bahía de Cádiz presenta una evolución muy positiva en la última década tanto en el volumen de pasajeros como de buques.</i></p>
<p>✓ <i>Las navieras tienen un papel decisivo en la planificación y gestión de los destinos.</i></p>
<p>✓ <i>El impacto socio-económico positivo de la actividad es mayor en los puertos que funciona como base de los itinerarios que en aquellos que son únicamente escalas.</i></p>
<p>✓ <i>No se presta la suficiente atención desde los destinos a las sinergias que se pueden obtener de la demanda de los tripulantes en el destino y de las reparaciones de los buques.</i></p>

✓ <i>Cádiz cumple ampliamente las características de puerto de escala de crucero (atractivo turístico, equipamientos e infraestructuras básicas y contexto geográfico).</i>
✓ <i>El puerto y la ciudad de Cádiz presenta deficiencias en los factores esenciales para poder convertirse en puerto base (alojamientos, equipamientos portuarios e, intermodalidad y accesibilidad).</i>
✓ <i>El desarrollo del puerto de crucero de la ciudad de Tánger (Tanger Ville) debe convertirse en una oportunidad en lugar de una amenaza</i>
✓ <i>Se debe atender a la capacidad de carga de la ciudad de Cádiz para evitar superarla en los próximos años con el aumento del número de cruceristas al día.</i>

En conclusión, el turismo de cruceros es, en la actualidad, una realidad para el puerto y la ciudad de Cádiz. A pesar de esta



UNIVERSIDAD
DE CÁDIZ



Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

afirmación se debe tener en cuenta una serie de factores que pueden oscurecer los datos positivos de la última década: la excesiva dependencia de decisiones de un número muy reducido de grupos navieros, la aparición o recuperación de nuevos puertos de cruceros en la costa sur del Mediterráneo (Tánger Ville) y el riesgo de superación de la capacidad de carga de la ciudad. Todo ello recomienda que la apuesta por el turismo de crucero esté enmarcada dentro de una estrategia más amplia de turismo azul o marítimo, que pudiera incluir otro tipo de oferta relacionada con la vinculación de la ciudad con el mar desde diferentes perspectivas (historia, sociedad, economía y ocio). La mejora de la capacidad hotelera, la especialización comercial o la creación de oferta de ocio singular relacionada con el mar podrían ser líneas a considerar en la nueva relación puerto-ciudad.

BIBLIOGRAFIA Y WEBGRAFÍA

- AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ (2012/2015) *Actas Observatorio de Cruceros*. Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz
- BESTEIRO RODRÍGUEZ, B. (2004) «El desarrollo del turismo náutico en Galicia», *Cuadernos de Turismo*, nº13, pp. 145-163
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA (2010) *El turismo de cruceros 2010* en http://www.camaravalencia.com/servicios/docs/turismo/2010/Informe_Cruceros_2010.pdf
- CASTEJÓN, R. (1998) *El tráfico de grandes cruceros en Barcelona. Un nuevo elemento de relación entre el puerto y la ciudad*. Le Havre. Association internationale villes & ports. P.65.
- CERCHIELLO, G. (2013) *La evolución del crucerismo en España. Desde sus orígenes hasta la actualidad (1843-2013)*. www.eltallerdigital.com. Alicante, Universidad de Alicante
- CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE (2016) *Turismo de Cruceros en Andalucía. Año 2015. Demanda Turística en Andalucía. Segmentos Turísticos*. Consejería de Turismo y Deporte, Sevilla.
- CRUISELINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA) (2015). *Cruise Industry Overview* MARKETING EDITION-Spring 2015. Documento en pdf.
- ESTEVE PÉREZ, J. Y GARCÍA SÁNCHEZ, A. (2012) “Análisis de coyuntura del tráfico de cruceros en los puertos del Mediterráneo español y la costa atlántica andaluza”, *Actas del XVII Congreso Internacional AECTT. Creación y desarrollo de productos turísticos*, AECTT, pp. 378-386.
- FERNÁNDEZ MIRANDA, R. (2012) “Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de Cruceros en la globalización” *Revista Alba Sud*, nº 13
- FERRADÁS CARRASCO, S. (2001) “La relevancia del turismo náutico en la oferta turística”, *Cuadernos de Turismo*, nº 7, pp. 67-80.
- FERRADÁS CARRASCO, S. (2002) “El turismo náutico en el Mediterráneo”, *Cuadernos de Turismo*, nº 9, pp. 19-32
- GARAY TAMAJÓN, L A Y CANOVES VALLENTE, G. (2012): “Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional” *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* N.º 60, P 257
- HERNÁNDEZ, J. (2008) *El turismo de masas. Evolución y perspectivas*. Madrid, Editorial Síntesis.
- LUNA BUADES, M. (2015) “El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. Un análisis entre el 2000 y el 2012” Barcelona. *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XIX, núm. 514, p. 10
- MARTÍN PÉREZ, F.J. (1996) “Criterios de metodología dentro de la gestión de un club náutico” en *Actas del 1º Congreso Náutico Deportivo de Galicia*, Federación Gallega de Vela, pp. 153-169
- MARTÍN PÉREZ, F.J. (1999) “Gestión empresarial y profesionalización de las instalaciones náuticas de recreo” en ESTEBAN CHAPARRÍA, V. (Director): *Puertos deportivos y club náuticos: una oferta turística diferenciada*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 63-84
- MARTÍNEZ, R., SEGÚÍ J.M. Y PETRUS, J.M. (2011) “El Binomio Transporte y Turismo: del fordismo al postmodernismo” en

- Circulacao transportes e logistica. Diferentes perspectivas.* São Paulo: Editorial Outras Expressões, (2011), pp. 185-214.
- MIDDLEMISS NORMAN L. (1997) *The history and Development of Cruising*, World Cruise Ships, Shield Publications Gashhead, UK.
 - MONTERRUBIO, J.C. (2008) "Residents' Perception of Tourism: A critical Theoretical and Methodological Review", *Ciencia ergo sum* 15 (1): 35-44
 - OMT (2008) *Turismo de cruceros: situación actual y tendencias*. Madrid, Organización Mundial del Turismo. <http://umwto.org/es>. Consultado 11-3-2016
 - MINISTERIO DE FOMENTO (2015) *Plan de infraestructuras, transporte y vivienda (PITVI) (2012-2024)*. Madrid, Ministerio de Fomento.
 - RODRÍGUEZ VAQUERO, J. E. (1999) "La economía. El turismo en el desarrollo de Almería" en *La historia de Almería*, Vol. II, Editorial Mediterráneo, Novotécnica S. A., Almería
 - TERLOG INGENIERÍA (2015) *Puerto Bahía de Cádiz. Plan Estratégico del Puerto y Plan Comercial de la Nueva Terminal de Contenedores*. Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
 - TRESSERRAS, J.J. (2003) *El turismo en el Mediterráneo: tendencias y perspectivas*. Barcelona. Balance: el año mediterráneo, pp. 158-160.
 - VERA (Coord.), LOPEZ PALOMEQUE, MARCHENA GOMEZ y ANTON CLAVE (1997) *Análisis territorial del turismo*. Edt. Ariel. Barcelona.
 - WOOD, R. (2000). "Caribbean cruise Tourism. Globalization at Sea". *Annals of Tourism Research*, Vol. 27, No. 2, (2000), pp. 345-370.

WEBGRAFÍA

- UNIVERSIDAD DE CÁDIZ 
- AUTORIDAD PORTUARIA DE ALANYA. Disponible en: <http://www.alanyasegport.com/en/63/traffic-statistics>. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERÍA. Disponible en: <http://www.apalmeria.com/images/stories/file/Memorias/4estadisticas%20de%20trafic.pdf>. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ. Disponible en: <http://www.puertocadiz.com/opencms/index.html>
- AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA. Disponible en: http://www.portdebarcelona.es/wps/portal/portadaes/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ExtranetCastellaLib/EI%20Port%20de%20Barcelona/informacio/Estadistiques+de+trafic/Any+anteriors. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE CIVITAVECCHIA. Disponible en: <http://www.porto-di-civitavecchia.it>. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE ESTAMBUL. Disponible en: <http://www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikid=36>. Consultado 18/08/2015.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GÉNOVA. Disponible en: <http://www.porto.genova.it/index.php/it/il-porto-di-genova>. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE GIBRALTAR. Disponible en: <http://www.gibraltarpport.com/statistics.cfm>. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA. Disponible en: <http://www.puertomalaga.com/web/guest/infogeneral>. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA. Disponible en:

- http://www.valenciaport.com/es-ES/ÁreaProfesional/PublicacionesGuias/SectorPortuario/Documents/AEstadistico09_cst.pdf. Consultado 18/08/2016.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE VENECIA. Disponible en:
<http://www.port.venice.it/>. Consultado 18/08/2016.
 - EUROSTAT. Disponible en:
http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_r_es_gdp&lang=en
http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tour_occ_or_n2&lang=en
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do>. Consultado 23-12-2015
 - INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Disponible en:
<http://www.ine.es/> Consultado 23-12-2015
 - THE ASSOCIATION OF MEDITERRANEAN CRUISE PORTS. Disponible en:
<http://www.medcruise.com>. Consultado 6/08/2016

ⁱ La Cruise Lines International Association (CLIA) establece una clasificación de los 25 principales destinos de cruceros en el ámbito mundial de los cuales nosotros vamos a reseñar los 10 primeros; 1.- Caribe, 2.- Mar Mediterráneo (España, Francia, Italia y Grecia), 3.- Norte de Europa, 4.- Alaska, 5.-Región del Canal de Panamá (Transcanal) que regularmente provienen de la costa Este de Estados Unidos o el Caribe y con destino a la costa Oeste de Estados Unidos, 6.- Pacífico mexicano o Riviera Mexicana, 7.- Haway, 8.- Sudamérica, 9.- Trasatlántico donde el tráfico se da entre la costa este de Estados Unidos y Europa y 10.-La región de Canadá/Nueva Inglaterra. Por último, hay que comentar que los destinos como el sureste de Asia, Medio Oriente y África, son destinos exóticos en donde se realizan viajes de hasta 14 días o bien pueden ser parte de un crucero mundial pero que adolecen de los mismos problemas que presentan los destinos en tierra.

ⁱⁱ Cruise Lines International Association

ⁱⁱⁱ Los datos de gasto medio que maneja la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, según Hosteltur, son de 41,60 euros (http://www.hosteltur.com/114502_cadiz-espera-280-buques-cruceiros-2016.html).

^{iv} Datos obtenidos tras mantener entrevistas con diferentes responsables de entidades relacionadas con el sector: Gemma Rosso (BC TOUR), Emilio Medina Reborio (CádizShip); Cristina Quiroga (Cádiz Cruise Terminal); Juan A. García (Cádiz Guía); Monserrat Alonso (Calypso); Jaime Ruiz Delegado (City Sightseeing); Adoración Núñez de la Vega (Guía Turístico de Cádiz y

Provincial); José A. Rivera (Ibero Services); Hans Sotero (Intercruise); a Alejandro Sánchez (Lamaignere); José Domingo (MCS Mediterranean) y Bernardo Estambul Ramos (A. Pérez and CIA S.L.).

^v En este informe existe un capítulo de la repercusión económica del puerto donde se desarrolla con mayor profundidad y precisión el impacto económico del turismo de crucero en la ciudad.

^{vi} Los touroperadores que están presentes en la actualidad en el Puerto Bahía de Cádiz son: BC TOUR, IBERO SERVICE, INTERCRUISE, CALYPSO, PÉREZ Y CIA, CACSHIP, LAMAIIGNERE, MSC, CADIZ CRUISE TERMINAL.

^{viii} “El puerto de Cádiz supera en 2015 los 400.000 cruceristas”, Diario de Cádiz (19/12/2015), <http://www.diariodecadiz.es/cadiz/puerto-Cadiz-supera-crucevistas-0-982102335.html>; “El puerto de Cádiz espera 280 escalas de cruceros en 2017”, La Voz de Cádiz (18/11/2016), <http://www.lavozdigital.es/cadiz/lvdi-puerto-cadiz-espera-280-escalas-cruceiros-2017-201611171234-noticia.html>; “Cádiz se prepara para un otoño de cruceros”, Expreso del Sur (26/08/2016), <http://www.expresodelsur.es/turismo-cadiz-se-prepara-para-un-otono-de-cruceiros/>.

^{ix} En naranja los factores negativos, en verde los positivos y en amarillo aquellos que pueden provocar incertidumbre o convertirse en factor de oportunidad.