



UNIVERSIDAD  
DE MÁLAGA

**FACULTAD DE TURISMO**

**MÁSTER UNIVERSITARIO EN DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL  
TURISMO**

**ANÁLISIS DEL TURISMO DE CRUCEROS DE MÁLAGA  
Y SUS PUERTOS COMPETIDORES**

**Realizado por:**

**NURIA OBLARÉ MUÑOZ**

**Dirigido por:**

**D. RAFAEL CORTÉS MACIAS**

**UNIVERSIDAD DE MÁLAGA**

**MÁLAGA, DICIEMBRE DE 2014**





UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

**FACULTAD DE TURISMO**

**MÁSTER OFICIAL EN DIRECCIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL TURISMO**

Reunido el tribunal evaluador en el día de la fecha, constituido por:

Presidente/a D./D.<sup>a</sup>:.....

Secretario/a D./D.<sup>a</sup>:.....

Vocal D./D.<sup>a</sup> .....

Para juzgar el trabajo fin de máster titulado:

.....  
.....  
.....

Del alumno/a D. /D<sup>a</sup>:.....

Dirigido por D. /D<sup>a</sup>:.....

ACORDÓ POR.....OTORGAR LA CALIFICACIÓN DE.....

Y PARA QUE CONSTE, SE EXTIENDE FIRMADA POR LOS COMPARECIENTES

DEL TRIBUNAL, LA PRESENTE DILIGENCIA.

Málaga, a.....de..... del 20....

El/La Presidente/a

El/La Secretario/a

El/La Vocal

Fdo:

Fdo:

Fdo:



*A mis padres, a mi hermana, a mi familia, a mis amigos y a todas esas personas que siempre han creído en mí, hasta en los momentos en los que yo no lo hacía.*

*A mi tutor, por dedicarme el tiempo y la comprensión necesarias.*

*A mis compañeros del Máster, sin vosotros esta aventura no habría sido lo mismo.*

*Especialmente a ti, ya sabes quién eres.*



## **INDICE GENERAL**





<b>CAPÍTULO 1.- INTRODUCCIÓN GENERAL Y PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>13</b>
1.1.- INTERÉS Y OBJETIVOS DEL TEMA DE ESTUDIO .....	15
1.2.- FUENTES Y METODOLOGÍA UTILIZADAS .....	16
1.3.- ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN .....	17
<b>CAPÍTULO 2. – MARCO GENÉRICO: INTRODUCCIÓN A LA INDUSTRIA CRUCERÍSTICA.....</b>	<b>21</b>
<b>2.1.- EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DEL CRUCERO .....</b>	<b>23</b>
2.1.1.- <i>Turismo de crucero: en busca de la definición perfecta.....</i>	<i>23</i>
2.1.2.- <i>El segmento de cruceros: nacimiento y evolución de una industria .....</i>	<i>25</i>
2.1.2.1.- <i>El turismo de cruceros a nivel mundial.....</i>	<i>25</i>
2.1.2.2.- <i>Desarrollo del crucero en España.....</i>	<i>28</i>
<b>2.2.- LA DEMANDA Y LA OFERTA. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL Y SOCIODEMOGRÁFICA .....</b>	<b>31</b>
2.2.1.- <i>La oferta: ventajas y desventajas del producto turístico .....</i>	<i>31</i>
2.2.2.- <i>La demanda: movimientos sociodemográficos actuales.....</i>	<i>34</i>
2.2.2.1.- <i>Motivaciones del turista para realizar un crucero.....</i>	<i>35</i>
2.2.2.2.- <i>Tendencias actuales del turismo de cruceros.....</i>	<i>37</i>
<b>2.3.- EL PERFIL DEL CRUCERISTA: APROXIMACIÓN AL CONSUMIDOR MUNDIAL.....</b>	<b>39</b>
2.3.1.- <i>Principales países emisores de turistas de cruceros .....</i>	<i>40</i>
2.3.2.- <i>Aspectos sociodemográficos que definen al turista .....</i>	<i>41</i>
<b>CAPITULO 3.- EL TURISMO DE CRUCEROS EN MÁLAGA: ESTRATEGIA DE DIVERSIFICACIÓN .....</b>	<b>43</b>
<b>3.1. - EL DESARROLLO DE LA CIUDAD COMO DESTINO CRUCERISTICO</b>	<b>45</b>
3.1.1.- <i>Breve reseña histórica del Puerto de Málaga .....</i>	<i>45</i>
3.1.2.- <i>La operación Puerto-Ciudad: un acercamiento del crucerista a la urbe malagueña.....</i>	<i>47</i>
<b>3.2.- EL PUERTO DE MÁLAGA. LA SITUACIÓN ACTUAL COMO DESTINO CRUCERISTICO EN ALZA.....</b>	<b>49</b>
3.2.1.- <i>Introducción: una primera visión del puerto .....</i>	<i>49</i>
3.2.2.- <i>Características técnicas de las instalaciones portuarias.....</i>	<i>50</i>
3.2.3.- <i>El Puerto en cifras, aproximación al tráfico portuario.....</i>	<i>54</i>

3.2.4.- Principales empresas y rutas de cruceros .....	55
<b>3.3.- LOS EFECTOS DE LA ZONA COMERCIAL: UN IMPACTO ECONÓMICO Y TURÍSTICO .....</b>	<b>57</b>
3.3.1.- El impacto económico en la ciudad de Málaga.....	57
3.3.2.-El impacto generado por los cruceros en el turismo de Málaga ....	60
3.3.3.- Perfil genérico del crucerista que visita Málaga.....	61
<b>3.4.- PROYECCIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA: PRESENTE Y FUTURO....</b>	<b>63</b>
<b>CAPÍTULO 4.- LOS PUERTOS COMPETIDORES. UNA VISIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA.....</b>	<b>67</b>
<b>4.1.- LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CRUCEROS A NIVEL NACIONAL ..</b>	<b>69</b>
4.1.1.- El puerto de Barcelona .....	70
4.1.1.1.- El puerto en cifras .....	71
4.1.1.2.- Atraques y rutas principales.....	72
4.1.2.- El Puerto de Baleares.....	75
4.1.2.1.-El puerto en cifras .....	76
4.1.2.2.- Atraques y rutas principales.....	78
4.1.3.- Las Islas Canarias .....	80
4.1.3.1.- Autoridad Portuaria de Las Palmas.....	80
4.1.3.1.1.- El puerto en cifras.....	81
4.1.3.1.2.-Atraques y rutas principales .....	82
4.1.3.2.- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife .....	84
4.1.3.2.1.- El puerto en cifras.....	84
4.1.3.2.2.-Atraques y rutas principales .....	85
4.1.4.- Cuadro resumen.....	88
<b>4.2 LOS PUERTOS COMPETIDORES A NIVEL INTERNACIONAL: UNA VISIÓN GENÉRICA .....</b>	<b>90</b>
4.2.1.- Principales puertos del Mediterráneo Occidental .....	90
4.2.1.1.- El Puerto de Civitavecchia .....	91
4.2.1.2.- El Puerto de El Pireo.....	92
4.2.2.- El Océano Atlántico y sus puertos más influyentes .....	94
4.2.2.1.- El Puerto de Copenhague.....	95
4.2.2.2.- El Puerto de Lisboa.....	97
4.2.3.- Cuadro resumen.....	99

<b>4.3.- INVERSIONES Y PROYECTOS.....</b>	<b>100</b>
<b>4.4.- CONCLUSIONES .....</b>	<b>102</b>
<b>CAPÍTULO 5.- LA PROPUESTA FINAL: PLAN DE MEJORAS PARA EL PUERTO DE MÁLAGA.....</b>	<b>105</b>
<b>5.1.- COMPARACIÓN DE LOS PUERTOS COMPETIDORES NACIONALES: DIFERENCIAS CON EL PUERTO DE MÁLAGA.....</b>	<b>108</b>
5.1.1.- <i>La ciudad de Barcelona como principal eje crucerístico .....</i>	109
5.1.2.- <i>Baleares: las puertas al Mediterráneo .....</i>	111
5.1.3.- <i>El puerto de Las Palmas y sus posibilidades ante el continente africano.....</i>	113
5.1.4.- <i>Santa Cruz de Tenerife y la maduración del puerto .....</i>	115
<b>5.2.- ANÁLISIS DE LOS PUERTOS COMPETIDORES EUROPEOS: LA FUTURA PROYECCIÓN INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MÁLAGA .....</b>	<b>117</b>
5.2.1.- <i>El puerto de Civitavecchia: la cuna de los cruceros mediterráneos.....</i>	118
5.2.2.- <i>El Pireo y su puerto como nexo de unión en Grecia.....</i>	120
5.2.3.- <i>El puerto de Copenhague: más allá de los países escandinavos</i>	122
5.2.4.- <i>Lisboa y su tradicional puerto de paso .....</i>	124
<b>5.3.- ANÁLISIS DAFO DEL PUERTO DE MÁLAGA: ESTUDIO DE LA SITUACIÓN.....</b>	<b>125</b>
5.3.1.- <i>Introducción al análisis de situación .....</i>	125
5.3.2.- <i>Realización del análisis DAFO .....</i>	127
<b>5.4.- DIRECTORIO DE PROPUESTAS DE MEJORA.....</b>	<b>129</b>
<b>CAPITULO 6.- CONCLUSIONES .....</b>	<b>135</b>
<b>RELACIÓN DE APÉNDICES.....</b>	<b>141</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>145</b>



# **CAPÍTULO 1.- INTRODUCCIÓN GENERAL Y PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN**

**1.1.- INTERÉS Y OBJETIVOS DEL TEMA DE ESTUDIO**

**1.2.- FUENTES Y METODOLOGÍA UTILIZADAS**

**1.3.-ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN**



# **CAPÍTULO 1.- INTRODUCCIÓN GENERAL Y PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN**

## **1.1.- INTERÉS Y OBJETIVOS DEL TEMA DE ESTUDIO**

El Puerto de Málaga, a lo largo de los años, ha representado un pilar fundamental en el abastecimiento de la ciudad malacitana, gracias a las importaciones y exportaciones que proveían a la ciudad.

Con los años, se ha ido convirtiendo en algo más que unas instalaciones marítimas comerciales, en uno de los principales puntos de unión con el resto del mundo y en una de las principales vías de comunicación.

En las últimas décadas, el puerto malagueño se ha visto envuelto en una profunda transformación, gracias al desarrollo y las tendencias que se han ido sucediendo en la capital. Tal es así, que el vínculo que se ha creado actualmente entre el puerto y la ciudad ha supuesto un gran cambio en los flujos turísticos, los cuales ya no acuden con tanta asiduidad a Málaga buscando solo un destino de sol y playa, sino que actualmente se trata de una ciudad cada vez más cosmopolita, abierta a nuevos mercados y con mucha riqueza cultural que ofrecer.

Uno de los factores de esta transformación, sobre todo turística, se debe al aumento y desarrollo de los flujos de cruceros que llegan al puerto de Málaga, buscando disfrutar de un buen clima y playas, pero también deseosos de encontrarse con museos, gastronomía, comercio, etc.

Gracias al factor crucerístico, cada vez se está dando a conocer en mayor escala el destino de Málaga, aportando para ello las grandes ventajas de poder conocerlo a través de un viaje de cruceros.

Por lo tanto, este proyecto tiene como alguno de sus objetivos analizar la importancia que supone para Málaga el efecto turístico de los cruceros que llegan a la ciudad cada año.

De este modo, también se busca mediante la comparación de análisis y lecturas, y a base de la comparación entre los distintos puertos competidores directos de Málaga, poder analizar los puntos débiles que se deben de mejorar de la entidad portuaria malagueña, con el fin de poder crear una estructura uniforme y consolidada en el mercado de cruceros que se pueda equiparar al nivel de sus competidores nacionales e internacionales.

Por estos motivos, es de merecida importancia la realización de este estudio, que pueda contribuir a crear una visión periférica de la situación actual de cruceros en Málaga, en un afán de mejorar la economía, la calidad y el prestigio de esta gran entidad como es el Puerto de Málaga.

## **1.2.- FUENTES Y METODOLOGÍA UTILIZADAS**

Generalmente, los métodos de realización de este proyecto se han realizado bajo unas características y unas fases estándar en la investigación del mismo.

Durante el proceso de recopilación de datos e investigaciones anteriores, se ha detectado que la temática de los cruceros turísticos es un campo todavía sin apenas explorar, donde algunos autores han procedido a la investigación de ciertos aspectos concretos, pero quedan pendientes en el aire gran cantidad de estudios que realizar en profundidad, con el objetivo de poder dejar al descubierto la realidad que supone actualmente el turismo de cruceros en el mundo del turismo y la economía.

El segmento de turismo es una zona novedosa casi sin explotar del todo, y sobre todo en plena renovación constante, ya que es un producto que se adapta a las tendencias y cambios en la sociedad, renovándose según las necesidades de la población.

Por lo tanto, en este proyecto en concreto, se ha podido llevar a cabo de una forma libre, aportando diferentes conocimientos y técnicas dependiendo de lo que cada apartado requería.

De este modo, se han llevado a cabo reflexiones a través de algunos estudios experimentales ya realizados, a través del estudio de flujos actuales, estudio de pequeñas encuestas y tendencias, etc. en los que la distinta bibliografía seleccionada ha sido un elemento clave para el éxito de la elaboración de las conclusiones.

Por otro lado, el tratamiento que se ha ofrecido a la hora de extraer datos procedentes de los distintos puertos competidores, tanto a nivel nacional como internacional, ha requerido la participación de diferentes entidades, tales como Med Cruise o Cruise Europe en el entorno Mediterráneo y Atlántico a nivel internacional, y por supuesto la colaboración de todas las Autoridades Portuarias pertinentes de los distintos puertos nacionales analizados.

Gracias a la colaboración mediante distintos medios de comunicación con las Autoridades Portuarias pertinentes nacionales, se han podido extraer de una mejor forma los datos y conclusiones con la información que los mismos han apoyado al proyecto.

Datos aportados como Memorias anuales, tráfico de pasajeros, líneas de rutas y empresas navieras, etc. han podido facilitarse gracias, entre otras, a la aportación de estas entidades portuarias y a la labor de sus páginas webs que actualmente contienen gran cantidad de datos e información actualizada.

En cuanto a las referencias de tendencias y datos actuales en revistas de turismo, la obra de Hosteltur entre otras ha sido clave para poder aportar un poco de actualidad y novedad al proyecto.

Este estudio se ha basado en una metodología propia de un estudio de investigación en el que se recopilan elementos y datos necesarios e



imprescindibles para poder crear una base o punto de iniciación, en el que poder ampliar y profundizar en la temática referida, como se detallará en el siguiente epígrafe, tales como un marco teórico e histórico de referencia, estudio de tendencias, creación de una base de la situación actual en todos los niveles geográficos, hasta la elaboración de un plan de desarrollo de los puntos estudiados, por supuesto con una vinculación de todos los elementos con el enclave principal de la investigación, como es el Puerto de Málaga.

### **1.3.- ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN**

El tema objeto de este estudio es principalmente la medición de los distintos puertos que compiten en el mercado conforme al puerto de Málaga, como se ha expuesto en los anteriores epígrafes.

Por lo tanto, para llegar hasta esa precisa medición se ha ido accediendo de una manera adecuada introduciendo al lector poco a poco en la situación externa de la temática hasta ir profundizando en lo específico del estudio.

Para ello, en primer lugar, se ha procedido a la realización de un capítulo que abordase de forma genérica todo lo referente a la industria de cruceros. Así, en el *Capítulo 2* se ha creado una introducción en dicha industria haciendo un tratamiento especial a su historia y comienzos, ya que la razón de ser de cada elemento se basa en su comienzo y desarrollo. De este modo, y una vez que se han abordado los conocimientos históricos, se ha llevado a cabo un pequeño estudio acerca de la situación a nivel mundial de la demanda y la oferta de cruceros, en la cual se ha mostrado varios temas.

Por un lado, tratando con la demanda, y de una forma global hasta ir profundizando en la temática estudiada, distintos elementos que conciernen al estudio de cruceros y por la situación por la que está actualmente, tales como las tendencias que mueven actualmente a la sociedad consumidora del turismo de cruceros, o las motivaciones y movimientos sociodemográficos que tienen lugar en la actualidad.

Por otro lado, la oferta trata una temática diferente, que pretende trasladar al lector dentro de la situación actual que las navieras de cruceros encuentran cada día dentro de su empresa, analizando los elementos positivos y negativos a los que se enfrentan al llevar a cabo las actuaciones diarias con una empresa crucerística.

De forma breve, se trata otra temática que es clave para la creación de nuevas tendencias y nuevos mercados y adaptarlos a la sociedad, como es el estudio del perfil del crucerista actual.

Durante el *Capítulo 3*, la materia a tratar ha sido más precisa en cuanto al objeto inicial de estudio, como es el análisis del puerto de Málaga en todas sus facetas.

Al igual que en el anterior capítulo, se ha introducido un epígrafe explicando lo que ha supuesto a lo largo de la historia este puerto para la ciudad malagueña.

Una vez que se han analizado los orígenes del puerto, se ha procedido a la investigación y reflexión acerca de las principales características del puerto actualmente. Este epígrafe no solo trata acerca de las características técnicas que poseen las instalaciones portuarias, sino que también dispone del análisis de datos económicos y situacionales, así como las empresas navieras y rutas regulares de cruceros con las que el puerto de Málaga trabaja actualmente.

Pero la situación del puerto malagueño no solo concierne a la propia entidad, sino al efecto creado en la ciudad de Málaga en todos sus aspectos. De ahí la creación de un epígrafe que analice qué consecuencias arraiga el movimiento de pasajeros de cruceros para la ciudad en distintos aspectos: turístico, social, cultural, etc.

Por supuesto, un análisis del pasado y el presente del puerto de Málaga, debería anexionarse con un epígrafe a nivel general acerca de su proyección de futuro dentro del mercado del turismo de cruceros, el cual se ha realizado al final del capítulo.

La temática del *Capítulo 4* comparte algunos aspectos del apartado anterior, con la diferencia de que en éste se ha llevado a cabo una investigación de los puertos competidores con el puerto de Málaga. En primer lugar, se ha realizado un análisis para averiguar cuáles son esos puertos que compiten directamente con Málaga a nivel nacional y a nivel internacional, centrándose en los puertos de proximidad del Mediterráneo y el Atlántico.

A partir de esta premisa, se ha procedido a la exposición de los distintos puertos presentando elementos tales como sus características técnicas, navieras de cruceros y rutas con las que trabajan, etc. pero sobre todo, se han tratado de sacar en conclusión los aspectos más valiosos que poseen cada uno de ellos que colaboran a la consecución de su éxito en el mercado.

Para concluir, era necesario crear un capítulo que reuniera todos estos detalles investigados y analizados y compararlos, con el fin de sacar conclusiones. Así, en el *Capítulo 5*, se ha llevado a cabo la exposición a modo resumido de esas características diferenciadoras de los puertos seleccionados y analizados en el capítulo anterior.

De este modo, se ha procedido a una completa comparación y estudio tomando como referencia el puerto de Málaga, con el fin de poder así crear una conclusiones en las cuales se exponen los distintos elementos que el puerto malagueño debería mejorar en su funcionamiento y en su conjunto, con el fin de poder crecer dentro del mercado y llegar a posicionarse como una entidad portuaria situada en las primeras filas de su sector. Para ello, se ha realizado un análisis de forma específica para llegar a la conclusión de cuáles son esos elementos de mejora.

A modo de concluir el capítulo, el último epígrafe ha tratado de recoger algunas de estos elementos mejorables, proponiendo algunas medidas para poder solucionarlas.

En general, la estructura de esta investigación ha seguido un esquema que ha abarcado desde el componente más global y genérico para poder crear una base de situación, hasta ir concretando y llegando a profundizar en la temática específica de investigación, que busca como fin la mejora del ya inmejorable puerto en todos los aspectos, como es el puerto de Málaga.

Mapa 1.1.- Relación de los principales puertos de cruceros a nivel internacional. Especial referencia a los puertos europeos.



Fuente: Norwegian Cruise Line



## **CAPÍTULO 2. – MARCO GENÉRICO: INTRODUCCIÓN A LA INDUSTRIA CRUCERÍSTICA**

### **2.1.- EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DEL CRUCERO**

*2.1.1.- Turismo de crucero: en busca de la definición perfecta*

*2.1.2.- El segmento de cruceros: nacimiento y evolución de una industria*

*2.1.2.1.- El turismo de cruceros a nivel mundial*

*2.1.2.2.- Desarrollo del crucero en España*

### **2.2.- LA DEMANDA Y LA OFERTA. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL Y SOCIODEMOGRÁFICA**

*2.2.1.- La oferta: ventajas y desventajas del producto turístico*

*2.2.2.- La demanda: movimientos sociodemográficos actuales*

*2.2.2.1.- Motivaciones del turista para realizar un crucero*

*2.2.2.2.- Tendencias actuales del turismo de cruceros*

### **2.3.- EL PERFIL DEL CRUCERISTA: APROXIMACIÓN AL CONSUMIDOR MUNDIAL**

*2.3.1.- Principales países emisores de turistas de cruceros*

*2.3.2.- Aspectos sociodemográficos que definen al turista*



## 2.1.- EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DEL CRUCERO

En primer lugar, mencionar la importancia de un pre-análisis con las cuestiones más relevantes acerca de un tema para poder entender no solamente las nociones básicas que lo caracterizan, indagando en las características y movimientos sociales, económicos y culturales que han provocado dicho suceso.

Al realizar un análisis exhaustivo del puerto de Málaga y sus principales competidores, primero se deben estudiar varios factores. La visión a nivel mundial desde los orígenes del turismo de cruceros, hasta la actualidad e incluso las perspectivas de futuro son necesarias para poder comprender qué componentes y tendencias han provocado la actual situación de la zona portuaria de Málaga.

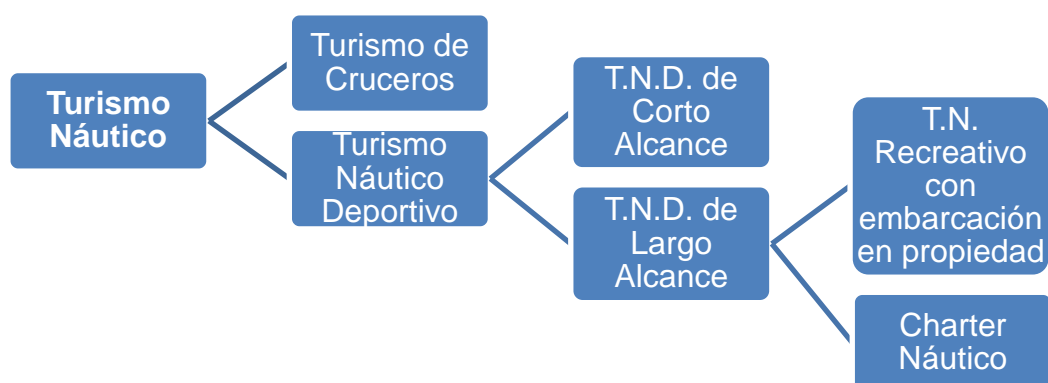
Para entender por qué esta es una de las principales industrias que mueve el mundo del turismo, y en definitiva han contribuido a la creación de uno de los principales puertos de España como es el de Málaga, hay que comprender el p pasado y el origen de este tipo de turismo, entender su situación actual, y valorar la visión hacia el turismo de cruceros desde una perspectiva global.

### 2.1.1.- Turismo de cruceros: En busca de la definición perfecta

Antes de comenzar a indagar en los antecedentes a los cruceros turísticos, es necesaria una definición exhaustiva de lo que supone este concepto y de lo que ha significado a lo largo de los años para determinados autores.

❖ El autor Peláez Verdet, A. (2002), prefiere abordar un tema más global como es el Turismo Náutico, el cual se subdivide en dos apartados<sup>1</sup>:

Gráfico 2.1.- Definición de Turismo náutico.



Elaboración propia. Fuente: Peláez Verdet, A.

<sup>1</sup> Consultar la definición en Peláez Verdet, A. (2002). "Puertos deportivos: Repercusión de su administración y gestión en el desarrollo del turismo náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol". Tesis doctoral. Universidad de Málaga. Málaga.

Definiéndose así el Turismo Náutico como la actividad de viajar en zonas de masas de agua (ríos, mares, lagos, etc.) cuyo motivo principal es la realización de varias actividades náuticas, diferenciándose de otras actividades turísticas en que la actividad se realiza durante el transcurso del viaje, no al llegar al destino. Su motivación puede estar fundamentada de forma recreativa o deportiva, ya que se pueden realizar acciones desde la práctica de algún deporte acuático hasta la visita de un destino para conocer su oferta cultural. Por este motivo, el Turismo Náutico se divide entre el Turismo de Cruceros y el Turismo Náutico Deportivo:

- Turismo de Cruceros: tipología de turismo náutico conocido por la utilización de un gran buque de una compañía de cruceros turísticos en el que se produce el transporte de pasajeros y/o turistas con orientación a la recreación y el esparcimiento del turista, sin incluir las actividades deportivas.

-Turismo Náutico Deportivo: se trata de una variación cuyo principal distintivo es la realización de actividades náutico-deportivas, con una práctica de un alcance corto o ligero o de un largo alcance, pudiendo las últimas realizarse con una embarcación de alquiler (chárter náutico) o con una embarcación en propiedad.

Si bien la contribución de este autor es bastante específica, al aportar una división de un estrato superior como es el Turismo Náutico, el cual está dividido por actividades de ocio (Turismo de Cruceros) y actividades deportivas (Turismo Náutico Deportivo), no llega a concretar en profundidad la definición perfecta de Crucero, ya que necesitaría añadir otros elementos pertenecientes al tema. Un crucero no es solo un buque de transporte de pasajeros, sino que hoy día está considerado como un “resort” completo para el uso y disfrute de los navegantes.

❖ Según el autor Butler Halter, M. (2008)<sup>2</sup> desde la OMT, da lugar sólo al estudio de cruceros marítimos y oceánicos, considerándolos bajo el concepto de *resort marino*, ya que define el crucero turístico como “un resort turístico porque incorpora todo tipo de instalaciones propias de un resort, como centros de belleza, tiendas, campo de golf, casino, spa, etc.”, siendo su mayor punto fuerte la movilidad geográfica, que permite una mayor flexibilidad en el negocio crucerístico.

---

<sup>2</sup> Butler Halter, M (2008): *Turismo de cruceros: Situación actual y tendencias*. Organización Mundial del Turismo.



❖ La perspectiva que aporta Mancini, M. (2000)<sup>3</sup> no es muy distinta a la planteada por Butler, ya que presenta el crucero como “un viaje de vacaciones en una embarcación”, dejando fuera a viajes náuticos por negocios, viajes propios de recreación o por simples motivos de desplazamiento. Mancini defiende la idea de que la experiencia de un crucero debe centrarse solo en el descanso y recreo del turista.

Para obtener una definición completa y que embarque todos los matices necesarios que puedan definir todo lo que embarca al negocio de los cruceros turísticos y sus servicios, sugeriremos una nueva puntualización del mismo.

Así, el turismo de cruceros podría definirse como “Tipología de turismo que se realiza en grandes buques destinados exclusivamente al uso turístico, equipados con toda clase de alojamientos y restauración adaptados a cada tipo de pasajeros a modo de resort turístico. El motivo del viaje en este tipo de buques es la realización de una ruta marítima por determinados destinos concertados para que los turistas puedan desembarcar durante cierto período de tiempo y conocer dichos destinos. Para su entretenimiento dentro del barco, el pasajero dispone de todo tipo de actividades lúdicas (spa, gimnasio, espectáculos, piscina, etc.), ya que el principal motivo del viaje es el recreo del turista”.

## *2.1.2.- El segmento de cruceros: nacimiento y evolución de una industria*

### *2.1.2.1- El turismo de cruceros a nivel mundial*

Desde tiempos inmemoriales, los viajes acuáticos se centraban en el mar Mediterráneo, donde los navegantes recorrían sus aguas en busca del comercio, migración, guerras y exploraciones. Sin embargo, personajes de la época tales como Herodoto, fueron pioneros en la práctica de la realización de viajes hacia los puertos y el disfrute de los mismos durante sus travesías, llegando a realizar incluso directorios acerca de los elementos más bellos e importantes visitados por él durante sus trayectos, con el objetivo de poder dar a conocerlos.

Sin embargo, hacia el 500 d.C., los viajes por placer fueron desapareciendo, para dedicarse enteramente a motivos prácticos de supervivencia.

Durante el siglo XIX, las navieras descubrieron una forma de aumentar sus beneficios, que no era otra que la del transporte de pasajeros. Con este concepto, se fueron desarrollando cada vez más buques para el propósito de transporte de personas y menos para el de mercancías, ya que con mayor frecuencia, se iban sucediendo viajes de pasajeros bien por motivo de ocio en

---

<sup>3</sup> Mancini, M (2000): “Cruceros, guía sobre la industria de cruceros”. Editorial Paraninfo.

las familias más acomodadas o el transporte de inmigrantes en busca de una nueva vida.<sup>4</sup>

El desarrollo de los nuevos barcos facilitó este movimiento, ya que con la renovación de los mismos con materiales de acero e impulsados por petróleo y carbón (antes funcionaban gracias al viento), los buques se fueron haciendo más grandes y majestuosos hasta convertirse en transatlánticos. Un ejemplo eran, el Leviathan y el famoso Titanic.

Así, según los datos históricos registrados puede decirse que el primer crucero trasatlántico se realizó en el año 1840 bajo la compañía Cunard, con un buque cuyo nombre fue el de Britannia, que zarpó desde el puerto de Liverpool, hasta llegar a la ciudad de Boston.

A partir de este momento histórico, la compañía Cunard, de origen británico, se convirtió en una de las empresas del sector del crucero más importantes, ofreciendo viajes alrededor del mundo con buques como el Aquitania, en colaboración con agencias de viajes como Thomas Cook y American Express.

Detrás de Cunard, varias empresas, sobre todo británicas, empiezan a surgir y se amplía el mercado en el Reino Unido. Empresas como P&O, dedicaban sus barcos para el uso de cruceros entre los fiordos noruegos y el Mediterráneo allá por el 1904.<sup>5</sup>

Durante el período de la primera guerra mundial, se produjo un período de declive, ya que la gran mayoría de los barcos destinados al transporte y ocio de pasajeros fueron reclutados para el transporte de tropas.

Una vez finalizado el conflicto y hasta el comienzo de la segunda guerra mundial, se podría considerar que se empieza a crear el concepto de crucero turístico moderno. Aunque en el período de entreguerras el concepto de crucero turístico todavía estaba asociado a clases sociales mayores, el hecho de que existiese una falta de demanda de plazas en los buques de línea para los viajes trasatlánticos provocó que las compañías navieras entraran en el negocio de los buques de crucero turístico.

Es así como las compañías navieras británicas más importantes seguirían a la cabeza del sector crucerístico, controlando las principales líneas de navegación turística a nivel mundial. Así, empresas como Cunard, Blue Star Line, Royal Mail Line, etc. líderes del sector de cruceros, controlaban flotas rediseñadas para el disfrute turístico por zonas como el Mar Adriático, los

---

<sup>4</sup> Para mayor información, ver Mancini, M. (2000): *Cruceros. Guía sobre la Industria de los Cruceros*. Editorial Paraninfo. Capítulo I.

<sup>5</sup> Murias López, R. (2002): "La industria del crucero en el siglo XXI, implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro." Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona. Capítulo 1: "Evolución y desarrollo de la industria del crucero".

fiordos noruegos, Sudamérica, o incluso viajes alrededor del mundo (como era el caso de Cunard).

Por otro lado, las distintas compañías europeas continentales, teniendo como referencia a las compañías británicas, decidieron imponer también unas ofertas de viajes de cruceros para poder competir en el mercado británico. De este modo, empresas como French Line, Holland America Line, Hamburg Amerika Line o Lloyd Triestino, dedicaban sus buques a la conexión entre América, Europa, África y parte de Asia con mayor o menor éxito. Por ejemplo: a compañía French Line sufrió una gran crisis de pasajeros debido a la poca afluencia de los mismos en sus cruceros ofertados desde Nueva York hasta el Mediterráneo.

El hecho de que volviese a crearse otro conflicto bélico como fue la segunda guerra mundial de 1939 al 1945 provocó una nueva crisis en el sector de cruceros, los cuales se volvieron casi inexistentes y vueltos a utilizar para transporte de tropas. Tras finalizar la guerra, las existencias de estos buques reconvertidos eran muy escasas, ya que la mayoría habían sido hundidos durante el conflicto. Por otro lado, el transporte aéreo era en esta época insuficiente y con una capacidad de carga limitada, por lo que se recurrió al transporte marítimo para el movimiento de buques de pasaje y carga. Este suceso provocó la construcción masiva de buques para el transporte de carga.

Después de la crisis de la guerra, la situación a nivel mundial se normalizaba, y entre otras actividades, se retomaron las de tipo crucerísticas.

Debido a la competencia surgida por el renacer de las principales compañías aéreas como British Airways o American Airlines, la industria de cruceros va transformándose y ofreciendo nuevas dinámicas, ya que las compañías aéreas brindaban otras prestaciones que ellos no ofrecían: menor tiempo de viaje y precios menores. Por lo tanto, el crucero turístico tal y como se conoce actualmente por la sociedad va tomando forma a raíz de esta competencia con las aerolíneas.

Ante esta rivalidad, los cruceros fueron amoldándose a un mayor rango de escalas sociales, cada vez se iban desvinculando de las clases sociales privilegiadas para dar paso a otro tipo de tripulante.

Durante la llegada de la era moderna, los viajes aéreos transatlánticos son realizados por aviones que no ofrecían un gran confort ni eran demasiado rápidos, hasta la llegada de los *Boeing 747*, los cuales ofrecían un gran confort y superaban con creces la velocidad de los cruceros, lo que supuso un gran declive de los buques turísticos.

Aunque la inversión en los cruceros fue bastante importante, ya que se realizaron mejoras drásticas en los mismos para poder cubrir la oferta disponible no fue suficiente, ya que tuvieron que buscar otros mercados con el fin de poder rentabilizar estas inversiones.

Hasta el año 1960 no se produjo un nuevo auge, especialmente por parte del mercado americano, que apostó por una estrategia de precios más

bajos con buques de mucha más capacidad con el fin de poder ofrecer estos servicios a cualquier escala de la sociedad, dejando de lado los privilegios a las esferas más altas únicamente.

Gracias a esta subida de la demanda y la oferta y a muchas otras, ha provocado que desde esa fecha hasta nuestros días, el mercado mundial experimenta connotaciones muy favorables, especialmente en el mercado americano, debido en gran parte al cambio de dinámica y al enfoque que se realiza de los cruceros. Este enfoque ha permitido llegar a casi todas las capas de la sociedad moderna, iniciándose un desarrollo en este sector sin retorno.

### 2.1.2.2- *El desarrollo del crucero en España*

Se podría decir que los inicios del desarrollo del turismo de cruceros tienen lugar casi en el mismo contexto histórico que a nivel internacional. Del minucioso trabajo de Cerchiello, G. (2013) acerca de la evolución del crucerismo en España, está basado este apartado, y en el cual se puede contemplar todo lo referente a la industria del crucero en España desde 1848 hasta 2013.<sup>6</sup>

Es así como, durante el siglo XIX, y más concretamente en el año 1841, ya se podía encontrar en el diario “El Balear”, editado en las Islas Baleares, el primer resquicio de publicidad acerca de un viaje crucerístico en España, en el que se ofertaba un “viaje de recreo de Palma a Argel”<sup>7</sup> a bordo del buque francés *Languedoc*.

Esta embarcación, propiedad de la empresa *Canut y Mugnerot*, no ofrecía ni comida ni alojamiento, limitándose por tanto a la realización del viaje por placer. A pesar de sus constantes averías, la navegación con turistas del *Languedoc* supuso un avance tecnológico magnánimo, que fomentó cada vez más el transporte de pasajeros, y poco a poco el transporte de mercancías iba dejando de ser el motivo principal del viaje.

Aunque en España no llegaron las innovaciones en los buques hasta la década de los sesenta, las embarcaciones a vela fueron de forma gradual sustituidas por los barcos de vapor. Sin embargo, las flotas españolas no podían competir de ninguna forma con las británicas debido al atraso tecnológico y a la falta de mano de obra cualificada, que retrasó su desarrollo en gran modo.

No fue hasta el tercer cuarto del siglo XIX cuando apareció el concepto de *paseo marítimo*, que consistía en la realización de excursiones en navegaciones sin pernoctaciones con destino a un punto cercano, lo que en la actualidad es conocido como *crucero de un día*. La *Empresa Mallorquina de*

---

<sup>6</sup> Cerchiello, G. (2013): *La evolución del crucerismo en España. Desde sus orígenes hasta la actualidad (1848-2013)*. Tesis doctorales Universidad de Alicante.

<sup>7</sup> *El Balear*, 16 de Agosto de 1848, página 4. El anuncio también se publicó en el *Diario Constitucional de Palma* el 17 de Agosto de 1848, página 4.

*Vapores*, realizó una interesante actividad que consistía en un viaje de un día desde el puerto de Palma hacia la cercana isla de Cabrera, a petición del público local, y a bordo del buque *Rey D. Jaime I*. A pesar de que dicha travesía se tuvo de atrasar varias veces debido a las inclemencias meteorológicas y a su alto coste, se recibieron una alta cantidad de pasajeros a bordo del buque.

Aunque hubo otras iniciativas que provocaron el despertar de los viajes marítimos en España durante esta época, tales como desde Barcelona, Bilbao, etc., es la *Empresa Mallorquina de Vapores* la que llevó las riendas del transporte turístico de personas. En primer lugar realizando travesías diarias y más tarde con trayectos nacionales de más de una pernoctación.

Con la llegada de la apertura del Canal de Suez en 1869, surgió la necesidad de realizar una salida desde algún puerto de España para la asistencia a tal evento. Así, *El Diario de Barcelona* daba ya pinceladas de la publicidad turística de la época en el que anunciaba la noticia de un viaje desde Barcelona recorriendo toda la costa mediterránea y finalmente la asistencia a la apertura del canal<sup>8</sup>.

Dicho recorrido se realizó con el buque *Pelayo*, una embarcación de vapor de origen francesa y de adopción catalana que supuso un hito en la historia de los cruceros a nivel nacional ya que, aunque no era el modelo de buque que revolucionó la tecnología naval española, contenía bastantes características de los cruceros que hoy día conocemos. En él se ofertaban bajo distintos precios, determinados camarotes con salas de esparcimiento.

Hasta finales del siglo XIX y principio del XX, determinados puntos geográficos españoles luchan por un posicionamiento cada vez más relevante en el mercado turístico, realizando rutas de distintos puntos de alcance nacional o internacional. Las provincias que más destacables durante este tiempo por su labor de emisión de viajes en barco por ocio eran las Islas Baleares, gracias a la formación durante el último cuarto del siglo XIX de las navieras *Sociedad Trasatlántica Mallorquina* o la *Isleña Marítima* y Cataluña, que al final de siglo disponía del principal puerto turístico de Europa.

Durante la Primera Guerra Mundial, como ya se ha mencionado anteriormente, hubo un proceso de cambio importante en la industria crucerística, acompañada de un descenso absoluto de la actividad turística debido al período de guerras. Sin embargo, España pudo beneficiarse durante esta época gracias a sus buques, ya que al finalizar el conflicto, se registraron unas subidas importante en cuanto al comercio exterior marítimo español, aprovechando la disminución de la actividad de los buques con mercancías de los países beligerantes.

El período de entreguerras no fue una época fácil para el desarrollo de los viajes marítimos a nivel nacional, por lo que el mercado se centró en la

---

<sup>8</sup> Anuncio en *El Diario de Barcelona*, edición del 19 de octubre de 1869, página 1.

recepción de buques procedentes de América y el resto de Europa, a fin de afianzar los principales puertos (Cádiz, Islas Canarias, Barcelona, etc.).

Sin embargo, la compañía española *Trasatlántica* fundada por Antonio López, apostó fuertemente por el negocio, redactando nuevas líneas de unión marítima a nivel nacional e internacional con lugares como Nueva York, Golfo de Méjico o Brasil.

Si bien la iniciativa de empresarios como A. López consiguió lograr muchísimos beneficios a la industria, con la llegada de la Guerra Civil Española, las compañías se vieron obligadas a ceder sus buques para fines bélicos y suspender sus actividades marítimas.

Tras la posguerra, los intentos por el resurgir de la economía española y en general, del país, motivaron a la compañía *Trasatlántica* junto con la agencia de viajes *Marsans* a llevar a cabo la realización de lo que se considera hoy en día un crucero moderno, debido a sus comodidades y a la realización de excursiones desde los puertos en los que se realizaban los atraques. El buque utilizado para tal evento fue el *Explorador Iradier*.

Otras empresas de origen español, tales como la compañía *Ybarra y Cía* o *la Compañía Naviera Sota y Aznar*, fundadas en 1860 y 1906 respectivamente, empezaron a llevar a cabo iniciativas con el fin de unir el tráfico marítimo a nivel estatal e internacional.

Así, *Ybarra y Cía* comenzó uniendo el tráfico marítimo de Sevilla con Bilbao, y más tarde, cuando pasó a denominarse *Naviera Ybarra*, unificando la Península con Sudamérica.

La *Compañía Sota y Aznar* por su parte, dedicó sus buques al servicio de líneas regulares que unían EE.UU, Cuba, Caribe, Río de la Plata y Brasil con España durante la Segunda Guerra Mundial y hasta principios de los setenta.

Debido a las numerosas deudas, la llegada del franquismo a España y una disminución del turismo receptor en España, estas compañías terminaron disolviéndose entre la década de los setenta y los ochenta.

La única naviera que sobrevivió a todos los factores que provocaron la desaparición de muchas empresas de transporte marítimo en España durante el último cuarto del siglo XX, fue *Trasmediterránea*<sup>9</sup>, ya que fue fruto de la unión de cuatro empresas levantinas en 1917 y que más tarde absorbió la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios. Actualmente es conocida como la empresa *Acciona-Trasmediterránea*, la cual se encarga de las líneas de correos y pasajeros conectando la Península con Baleares y Canarias.

---

<sup>9</sup> Para más información acerca de la fundación de *Trasmediterránea*, consultar [www.trasmediterranea.es](http://www.trasmediterranea.es),

## **2.2- LA DEMANDA Y OFERTA. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL Y SOCIODEMOGRÁFICA**

La llegada del transporte aéreo al turismo supuso un efecto totalmente negativo en cuanto a los viajes de crucero, ya que suponía el hecho de poder viajar a mayor distancia y en un menor tiempo, por un precio menor al de un crucero y casi las mismas comodidades. Por lo tanto, esta llegada provocó que el mercado de los cruceros turísticos cayera de manera violenta.

Sin embargo, aunque el sector aéreo de tráfico de pasajeros fue un hándicap muy fuerte para los cruceros turísticos, las carencias que provocaron la baja demanda de pasajeros de cruceros se fueron subsanando poco a poco gracias a los avances tecnológicos y de comunicaciones, e introdujeron otro concepto de viaje marítimo distinto al que había entonces y tal y como se conocen hoy los cruceros modernos.

Se invirtió en ingeniería naval para la mejora de la velocidad y mantenimiento del buque, y se introdujeron mayores comodidades de las que un avión pueda ofrecer al pasajero, dándole la opción de disponer de un cómodo alojamiento y de poder disfrutar de la vida dentro de los transatlánticos con entretenimiento y todo tipo de manjares.

Gracias a estas mejoras, el turismo de cruceros hoy en día ha conseguido posicionarse entre las principales economías emergentes turísticas en América primero, y después a nivel mundial.

Se trata de un sector dinámico, cambiante, y de renovación constante, y con un crecimiento paralelo tanto de la demanda como de la oferta, ya que, a medida que sube la demanda de cruceros en una empresa por parte de los pasajeros, mayor será el ofrecimiento de camas disponible para los mismos.

Por lo tanto, es un producto turístico todavía muy lejos de llegar a su etapa de madurez, ya que siempre va a estar en plena renovación y cambio conforme vaya cambiando la oferta y la demanda.

### *2.2.1.- La oferta: ventajas y desventajas del producto cucerístico*

El mercado de los cruceros turísticos es un producto con una faceta todavía en período de crecimiento, incluso en algunas zonas más desarrolladas como Alemania, ya se trata de un producto entrando en la madurez de su ciclo de vida.

Este tipo de turismo, en la actualidad, presenta unas ventajas con las que el resto de tipologías turísticas no pueden competir, tales como:

- *Realización de rutas regulares.* Se trata de la principal característica que los buques turísticos utilizan para la atracción de clientes. El recorrido de un crucero turístico siempre se basa en un circuito cerrado planeado con antelación en distintos puntos de la geografía con disposición de un puerto con las condiciones adecuadas para poder atracar.

Un destino para un crucero se escoge por diversos factores, entre ellos están la localización marítima, la estacionalidad de la zona, las conexiones marítimo-terrestre con la ciudad, costes de atraque, etc.

La mayor ventaja es la seguridad, ya que proporciona al cliente la tranquilidad de saber que se va a realizar el viaje en los horarios y fechas estipulados y respetando las paradas, sin cambios de última hora ni retrasos.

- *Utilización grandes navieras.* Actualmente, las empresas de cruceros turísticos tienen a su disposición una gran flota, disponiendo de la más avanzada tecnología para su funcionamiento, con una capacidad de pasajeros cada vez mayor (actualmente la media son unos 2000 pasajeros) y unas características técnicas que hacen del viaje en barco una experiencia cada vez más agradable.

Para mayor ventaja, estos buques se dedican a navegar durante la noche, para que el turista pueda aprovechar el día en la ciudad donde se vaya a atracar y para que por la noche pueda disfrutar de las variadas actividades de restauración y de ocio dentro del barco.

- *Pernoctaciones dentro del barco.* Otra de las características que más definen a un crucero turístico es su alojamiento, ya que, durante el día, el turista puede disfrutar de la ciudad en la que el buque ha atracado, sin necesidad de tener que buscar hospedaje en cada una de ellas, todas las pernoctaciones se realizan dentro del barco.

Por lo tanto, un crucero turístico supone la ventaja de poder visitar distintos lugares para poder hacer turismo sin tener que soportar las incomodidades de buscar alojamiento en cada ciudad y a un precio superior, con una calidad más que probable menor.

- *Restauración y ocio dentro del barco.* Los buques turísticos ofrecen hoy en día gran cantidad de actividades de recreo tanto dentro como fuera del mismo.

En un crucero turístico el pasajero puede disfrutar de veladas de banquetes hasta espectáculos, casinos, spa, deporte, actividades grupales, etc. con el que se contribuye a la creación de dinámicas de grupo para una mayor experiencia.

Por otro lado, existe la posibilidad de poder comprar excursiones con todo incluido para las ciudades que se deseen visitar, incluyendo transporte, guía, etc. Estas excursiones se pueden obtener tanto dentro del barco como antes de empezar el crucero,

- *Desembarco en ciudades.* El hecho de que un crucero turístico atraque en una ciudad no significa solamente beneficio para la empresa crucerística, sino también para el lugar de atraque en cuestión.

El turista que desembarca de un crucero al llegar a un destino supone una gran aportación a la economía a nivel turístico de un lugar, ya que



contribuyen gracias al gasto en restauración, agencias de viajes, empresas de transporte, oferta turística de la localidad, etc.

Este hecho proporciona también grandes beneficios a los puertos de las localidades, cuya afluencia turística permite cada vez más la constitución y mejora de los mismos con el fin de poder consolidar una mejora en la economía local y en el destino en sí.

Sin embargo, existen otras desventajas a tener en cuenta y que se deben de suavizar en la mayoría de lo posible para no obtener efectos negativos dentro del sector de cruceros, tales como:

- *Baja ocupación hotelera.* El principal problema que surge ante la llegada de turistas procedentes de un crucero en un destino es la baja afluencia de ocupación hotelera por parte de este tipo de cliente, debido a que, como ya se ha mencionado antes, gracias a los buques se suprime la necesidad de tener que reservar en la ciudad que se visita uno o varios hoteles, con el fin de evitar incomodidades.

Sin embargo, esta tendencia no favorece a la ocupación hotelera, sino que en los últimos años ha provocado una caída de la ocupación de los hoteles por parte de este tipo de turista y por lo tanto, no se registra una gran afluencia dentro de los establecimientos de hospedaje.

- *Costes de las compañías navieras.* Gastos que sufren las empresas de cruceros como la mano de obra, mantenimiento del buque (técnico y de aprovisionamiento), tasas de atraque y desatraque, precio del combustible, etc., provocan unos desajustes que la compañía debe subsanar dándole prioridad a otros elementos primordiales para el funcionamiento de la industria.

Así, en ocasiones se recurre a la contratación de mano de obra barata procedente de distintas zonas de Europa y Sudamérica, o acuerdos con los puertos para lograr unas tasas de atraque y desatraque más accesibles.

Estos gastos marcan, entre otros factores que enmarcan a los cruceros, el precio de los mismos.

Sin embargo, las empresas crucerísticas cada vez tienen menos reparo en la inversión de última tecnología naval para sus buques turísticos, a fin de conseguir mayor calidad y menor consumo.

- *Escala de precios.* Dependiendo de movimientos económicos exógenos como la subida o bajada del combustible, tasas del atraque, etc. el precio del billete puede variar en un porcentaje bastante alto.

Así, el hecho de que el precio del combustible varíe tanto puede influir predominantemente a la hora de conseguir un buen precio del billete de crucero.

Otra forma de poder crear economías de escala es gracias al aumento de la ingeniería naval, que permite crear estrategias de reducción de precios a largo plazo.

Por lo tanto, el precio de un crucero va a estar influenciado dependiendo del gasto en combustible, de la tecnología de la que disponga el buque que permita reducir coste de consumo y en el precio que imponga el puerto del destino en cuestión.

### 2.2.2.- La Demanda: movimientos sociodemográficos actuales

El mercado del turismo de cruceros es un producto considerado en plena fase de crecimiento, hecho que se puede demostrar gracias a las cifras de pasajeros y de beneficios, que marcan que en los últimos 10 años se ha experimentado un gran crecimiento de dicho mercado.

*Tabla 2.1. - Demanda Internacional de Cruceros, 2003 a 2013. Millones de pasajeros*

Región	2003*	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Crecimiento
Norte América	8.23	10.29	10.40	11.00	11.44	11.64	11.82	43.6%
Europa	2.71	4.47	5.04	5.67	6.15	6.23	6.4	136.2%
Subtotal	10.94	14.76	15.44	16.67	17.59	17.87	18.22	66.5%
Resto del mundo	1.08	1.54	2.15	2.40	2.91	3.03	3.09	186.1%
Total	12.02	16.30	17.59	19.07	20.50	20.90	21.31	77.3%

*Elaboración Propia. Fuente: G. P. Wild (International) Limited desde CLIA*

\*Durante el período 2003-2008, los pasajeros procedentes de Europa se incrementaron en un 65%, mientras que los procedentes del resto del mundo se incrementaron un 43%. Durante este período, el crecimiento en Europa disminuyó un 43%, mientras que el crecimiento mundial se elevó al 101%.

Así, tras el análisis de los datos a nivel mundial, centrándose sobre todo en las principales regiones con mayor auge crucerístico en los últimos 10 años como son Norte América y Europa, se observa con claridad el notable crecimiento de pasajeros, más evidente en Europa que en Norte América, con un 136.2%.

Según el Observatorio Turístico de la Comunitat Valenciana (2011), aunque en el resto del mundo se haya producido un gran crecimiento sobre todo entre 2003-2008, en el que se produjo su gran auge, es bastante notable el gran desarrollo que ha tenido el continente europeo desde 2008-2009,<sup>10</sup> a pesar del comienzo de la crisis económica europea se demuestra que en el sector turístico y más concretamente en las empresas de cruceros, no se ha producido un descenso de la economía, sino que se ha reforzado todavía más, llegando a posicionarse como una de las principales economías para los países europeos.

Además, es importante resaltar que durante el seguimiento en número de pasajeros no se ha producido ningún punto de inflexión y no se ha producido ningún declive en las cifras, sino que se ha producido una subida constante en la cantidad de pasajeros.

En cuanto a la contribución económica, según la CLIA<sup>11</sup>, a nivel mundial, los gastos de la industria de cruceros generaron 117 mil millones dólares en la producción total, que requiere 891.009 empleados a tiempo completo equivalentes que ganaban \$ 38,47 mil millones en ingresos.

Estas cifras marcan una deducción clara: el turismo de cruceros es un sector en auge.

#### 2.2.2.1.- Motivaciones del turista para realizar un crucero

Dentro del sector turístico de cruceros, la demanda existente se encuentra cada vez más segmentada. Este fenómeno es debido a distintos factores, entre ellos el más importante es la **motivación del viaje**. Hoy en día, las preferencias del turista a la hora de escoger realizar un desplazamiento han cambiado mucho desde los comienzos de los viajes por mar.

Un extenso análisis realizado en el Puerto de Málaga<sup>12</sup> sugiere que los principales motivos del viaje de los turistas que llegan a dicho puerto, tanto a nivel nacional como internacional es la *ruta* o destino.

El hecho de poder tener la posibilidad de conocer tantos lugares con un mismo viaje es el principal hecho que moviliza y motiva al turista a realizar un viaje de crucero a más del 55% por ciento de los encuestados en el estudio.

Otros factores a la hora de escoger un viaje marítimo que pueden influir en la decisión del turista son el descanso y el disfrute de las vacaciones. También depende de la realización de un viaje u otro que motive al turista el precio y la fecha en la que se efectúa.

---

<sup>10</sup> Observatorio turístico de la Comunidad Valenciana (2011): *Turismo de Cruceros. Marzo 2011*.

<sup>11</sup> Para mayor información, consultar en la web de la CLIA [www.cruising.com](http://www.cruising.com) : *U.S Cruise Industry Saw Continued Growth, Economic Contributions in 2013*.

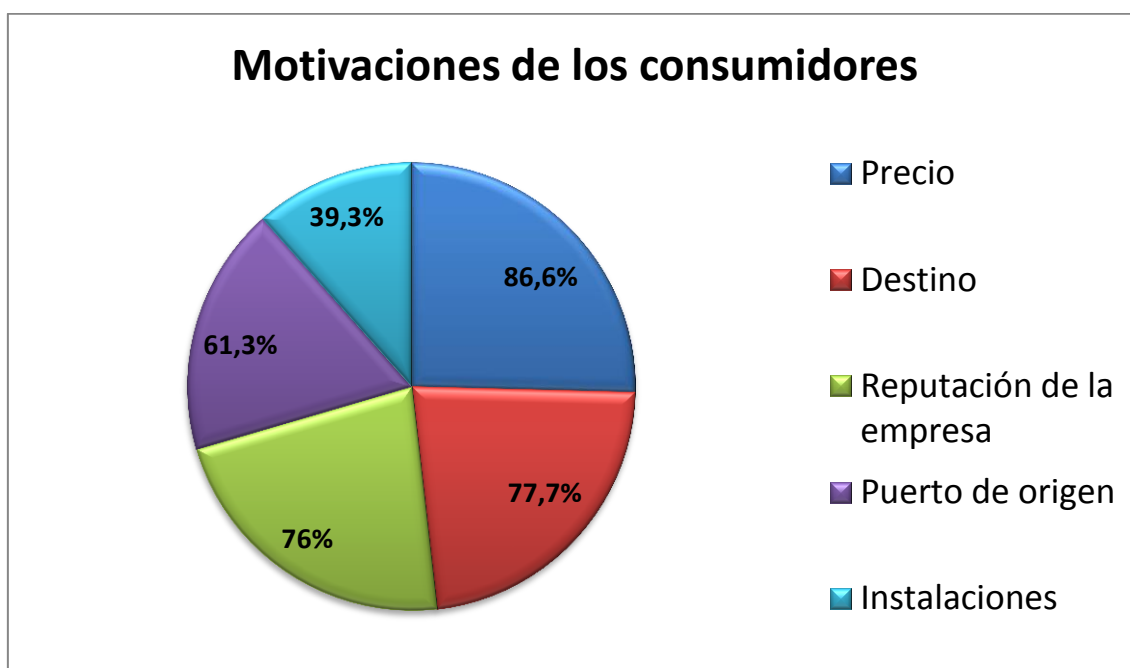
<sup>12</sup> SOPDE (2012). *Análisis del Turismo del Puerto de Málaga*. Pp. 14.

De hecho, un estudio realizado por la CLIA (Cruise Line International Association) en 2014 en acerca del estado del mercado turístico de cruceros sobre el perfil del cliente objetivo, obtiene unas conclusiones tales como el motivo del viaje, en el que el turista que va a realizar un crucero turística busca una salida a la rutina, al estrés y la búsqueda de la diversión con sus miembros de la familia o amigos más cercanos.

Además, el viajero va a tener una gran predilección a la hora de escoger una ruta de un crucero: busca un viaje asequible y con cierta calidad. Otros factores como las actividades culturales, educativas, deportivas e incluso de estética y salud también son importantes en su decisión, ya que el turista busca realizar todas esas actividades de ocio que habitualmente no puede realizar debido a su falta de tiempo y al estrés.

Por lo tanto, el grado de motivaciones que un turista presenta a la hora de hacer un crucero es tal que así:

Gráfico 2.2.- Principales motivadores de consumo



Elaboración propia. Fuente: CLIA "State of the Cruise Industry Report 2014"

Como conclusión, se puede obtener el hecho de que la motivación principal para decidir realizar un crucero u otro, o no realizarlo es el *precio*.

Los factores sociales, económicos y culturales son las principales influencias que predominan en la decisión del cliente, ya que, debido a la crisis económica que surgió en 2008, la economía mundial sufrió un gran retroceso que influyó de forma negativa en la sociedad y en su calidad de vida.

Por lo tanto, el cliente siempre va a buscar tanto para sus necesidades básicas como para las necesidades de ocio la opción de menor precio y con mayor calidad.

Por supuesto, sin un *destino* que sea del agrado del posible turista, el precio puede ser irrelevante.

#### 2.2.2.2.- Tendencias actuales del turismo de cruceros

Según el informe de la CLIA (2014)<sup>13</sup>, las principales regiones con mayor capacidad de mercado destacable son:

Tabla 2.2. – Itinerarios de cruceros a nivel mundial y despliegue de buques

	2013	2014	Tasa Variación Interanual
Europa	10,9%	11,1%	+0,2
Alaska	4,8%	4,5%	-0,3
Caribe	34,4%	37,3%	+2,9
Sudamérica	3,9%	3,3%	-0,6
Mediterráneo	21,7%	18,9%	-2,8
Asia	3,4%	4,4%	+1
Australia	5%	5,9%	+0,9
Otros mercados	15,8%	14,5%	-1,3

Fuente: CLIA

Según los datos, basados en la capacidad de la cuota de mercado de cada región, se puede observar como la tendencia a la realización de cruceros turísticos ha ascendido de forma positiva durante el período 2013-2014 en zonas como Europa (+0,2%), Caribe (+2,9%), Asia (+1%) y Australia (0,9%), que han experimentado un crecimiento en la tasa de variación interanual con un crecimiento significativo, destacando especialmente la región de Asia.

<sup>13</sup> Consultar CLIA (2014). *State of the Cruise Industry Report*.

Otras zonas como Alaska (-0,3%), Sudamérica (-0,6%), Mediterráneo (-2,8%), y otros mercados (-1,3%), registran datos con tendencias negativas. Este suceso se puede deber a las nuevas tendencias que marca este año 2014, en los que los destinos exóticos están a la orden del día, dejando de lado los destinos de cruceros más convencionales debido al desgaste de los mismos.

Según Hosteltur<sup>14</sup>, esta tendencia estará en alza durante todo el año 2014, en la que los destinos exóticos más demandados son los situados en el Pacífico, Australia, la Antártida, Oriente Medio, África y los cruceros fluviales en los que se visiten ríos exóticos entre otros.

Esta modalidad se debe al deseo de descubrir nuevos destinos menos visitados por las industrias crucerísticas, el objetivo es la exclusividad y el hecho de poder visitar lugares recónditos.

Por otro lado, la CLIA nos muestra las tendencias que más están destacando dentro de la temática de cruceros en el año 2014, como pueden ser:

- Mejora de la tecnología y la conectividad en el mar
- Millennials<sup>15</sup> impulsará el crecimiento de los cruceros por primera vez
- Resurgimiento del lujo
- Más paquetes todo incluido
- Viajes multigeneracionales aumentarán
- Vacaciones activas en el mar

Una de estas tendencias a destacar son los *viajes multigeneracionales*. Se tratan de viajes de cruceros organizados para distintos grupos de personas (familia, amigos, etc.) con gustos afines, cuyo viaje está regido por un factor común: la diversificación.

En este tipo de cruceros se pueden encontrar todo tipo de viajes generacionales como viajes para *singles*, orientados a los niños y con actividades para los padres, con temática cinéfila, de gastronomía, etc.

Los viajes de cruceros multigeneracionales tienen un objetivo principal y no es otro que los viajeros, teniendo cada uno distintas preferencias para su viaje, pueda crear su propio paquete vacacional y viajar en un buque turístico junto a otras personas con otras preferencias. Esta tendencia motiva una gran diversificación social a la vez que se consigue crear dinámicas de grupo entre los distintos pasajeros.

---

<sup>14</sup> Hosteltur (mayo 2014): “Tendencias de cruceros en 2014: grupos multigeneracionales y destinos exóticos”

<sup>15</sup> Para más información, consultar Hosteltur (06/10/2014): “El turismo frente a ocho millones de Millennials españoles”.

Son especialmente frecuentes entre este tipo de viaje los jóvenes estudiantes que eligen un crucero turístico para la celebración de fin de estudios, cansados de las mismas ofertas de las AAVV con los típicos destinos europeos o caribeños.

Surge un nuevo tipo de perfil del crucerista distinto al que ya existía, en el que el pasajero realiza y escoge detenidamente y de forma personal su propio paquete turístico vacacional, en el que se eligen desde la comida o el alojamiento hasta las opciones de entretenimiento tanto dentro como fuera del barco, todo a gusto del consumidor. Así, se puede realizar un crucero bajo distintos presupuestos, gustos y preferencias.

Otra tendencia bastante notable que se ha introducido este último año y que hace contraste con el clima actual de crisis económica mundial que se vive actualmente, es el *lujo* dentro de los cruceros. Cada vez es más frecuente el reclamo de servicios Premium para pasajeros de alto estatus.

Estos servicios pueden ser tales como la disposición de un mayordomo veinticuatro horas al día al servicio del cliente, hasta el reclamo de cruceros de lujo con menor capacidad y recorridos únicos, con el objetivo de encontrar exclusividad y reconocimiento social.

Así mismo, la introducción de *mejoras tecnológicas* dentro de los cruceros es cada vez más una realidad, con pantallas orientativas para los pasajeros y otros aparatos de comunicación que permiten las reservas a gusto de los consumidores como excursiones, restaurantes, etc.

Como bien dice Alfredo Serrano, director nacional de la CLIA en España “Estas tendencias ponen de manifiesto la capacidad de adaptación de la industria a las necesidades de los consumidores y su esfuerzo constante por ofrecer un producto adecuado a cada tipo de pasajero. Estas novedades refuerzan el buen servicio que la industria ofrece a los pasajeros y se suman a los esfuerzos que se llevan a cabo en materia de seguridad, sostenibilidad y medio ambiente”.

### **2.3.- PERFIL DEL CRUCERISTA: APROXIMACIÓN AL CONSUMIDOR MUNDIAL**

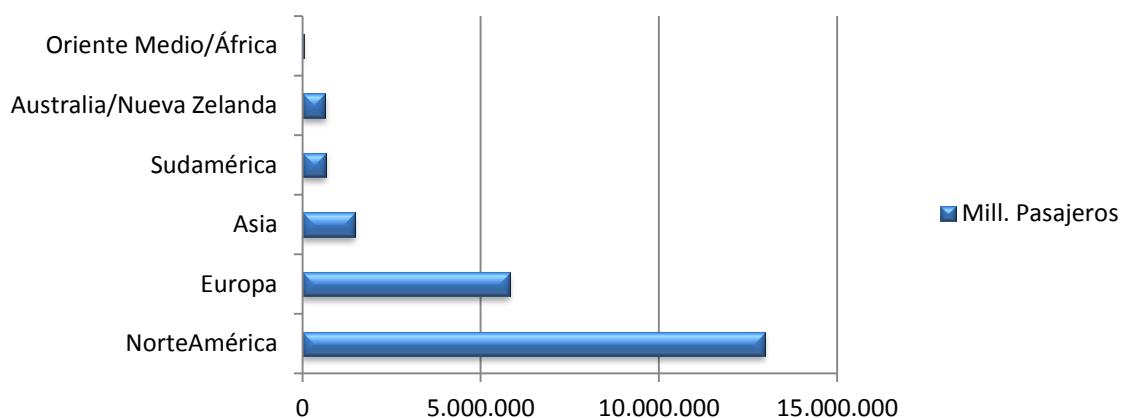
Definir los rasgos caracterizadores del turista de cruceros a nivel mundial no es una tarea fácil debido a que dependiendo de la disposición geográfica despuntarán unas tipologías específicas u otras. Sin embargo, todas tienen ciertos parecidos, influidas por la dinámica del mercado.

Así, analizaremos distintas características que diferencian al turista de cruceros para encontrar una conclusión final y en definitiva, unos rasgos comunes del mismo a nivel mundial, con el fin de averiguar qué tipos de personas acuden a este tipo de turismo con cada vez más demanda.

### 2.3.1.- Principales países emisores de turistas de cruceros

En primer lugar vamos a analizar la procedencia del turista centrándonos por continentes europeos y su cuota de mercado a nivel mundial en la actualidad.

Gráfico 2.3. – Pasajeros de cruceros a nivel mundial por origen



Elaboración Propia. Fuente: Cruise Market Watch. Market Share 2014 [www.cruisemarketwatch.com](http://www.cruisemarketwatch.com) (consultado el 15/10/2014).

Según los datos, la mayor referencia procede de Norte América, que hasta el día de hoy ha emitido 12.966.100 de pasajeros procedentes de distintas zonas como Estados Unidos, Caribe, Canadá y México, seguido por Europa, con una cuota de pasajeros de 5.820.000 procedentes de Reino Unido, Alemania, Italia, España, etc.

Así pues, según la CLIA desde el Cruise Market Watch (Market Share 2014), y tras desglosar la anterior escala de continentes a países, muestra como destinos emisores de pasajeros de cruceros a Estados Unidos (51,7%), Reino Unido e Irlanda (8,1%), Alemania (7,7%), Italia (4,0%), Australia y Nueva Zelanda (3,6%), Brasil (3,4%), Canadá (3,4%), España (2,8%), Francia (2,4%) y Escandinavia y Finlandia (1,6%).

Debido a estos datos, el continente con más afluencia de pasajeros de origen es Norte América. Por lo tanto, el estudio va a centrarse haciendo especial mención a individuos procedentes de esta zona. Para ello, se va a continuar en base al estudio realizado por la CLIA, (2011) acerca del perfil del turista de cruceros<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Para más información, CLIA (2011): *Cruise Market Profile Study*.



### 2.3.2.- Aspectos sociodemográficos que definen al turista

Seguidamente, se analizará el **destino** que estos turistas prefieren para la realización de un viaje de cruceros.

Según esta encuesta, los consumidores entrevistados muestran una preferencia a la hora de escoger el destino de su viaje de cruceros, con un orden de mayor preferencia a menor: Caribe, Alaska, Bahamas, Hawái, Bermudas, Mediterráneo (Islas Griegas), Europa, Canal de Panamá, Canadá (Nueva Inglaterra) y México.

En cuanto a la **edad y los ingresos medios** del cliente, el mercado objetivo está destinado para personas mayores de 25 años y con ingresos superiores a los 40 mil dólares anuales, representando un 44% de la población estadounidense.

Concretamente, el perfil más predominante data de consumidores de cruceros con una edad media de 48 años, estudios altos y con un ingreso medio de 97 mil dólares anuales.

Este tipo de perfil del turista basado en la edad y el ingreso anual con los niveles ya mencionados, suele pertenecer al segmento alto.

Otra de las características de un turista de cruceros es el **acompañamiento y la duración del viaje**. La clientela de cruceros entrevistada suele presentar una tendencia bastante fuerte por tres sectores a la hora de formar parte de un crucero con o sin compañía: como parte de un grupo (estudiantes, familias, grupos de amigos, etc.) siendo este el 18% de los entrevistados; con motivo de luna de miel con un 11%; o formando parte de un evento (10%).

Por otro lado, la duración del viaje deseada es muy importante a la hora de escoger un crucero, y así lo determina la población entrevistada, que marca que su estancia promedio adecuada para un crucero es de 7,5 días.

Comparando años atrás, se puede ver en un epígrafe del informe de la OMT (2008)<sup>17</sup>, concretamente en un estudio realizado por la CLIA de 2006, la mayor tendencia a la hora de formar parte de un crucero era en compañía de la pareja con una bajísima participación de familias en el mismo y con una duración media de la estancia de 6,2 días.

Un elemento muy importante a la hora de analizar al tipo de turista es saber de qué forma ha gestionado su reserva de viaje, la **utilización de intermediarios**. Para ello, el estudio informa de que un 68% de la población de la muestra afirma que recurre a agencias de viajes para llevar a cabo la reserva de su viaje frente a un 32% que niega recurrir a las AAVV para el mismo propósito.

---

<sup>17</sup> OMT (2008). *Situación actual y tendencias*. Epígrafe “Aspectos cualitativos: perfil sociodemográfico del crucerista”

Lo mismo sucede con los turistas no crucerísticos, los cuales afirman que no suelen recurrir a las AAVV para reservar sus vacaciones (un 45% solamente) frente a un 55% que recurre a otros medios.

Esta corriente quizás se deba al hecho de que el turista, cuando decide por sus propios medios organizar sus vacaciones y reserva por internet, no es consciente de que también está recurriendo a agencias de viaje, con la diferencia de que éstas están en internet y no son físicas.

Por último y no menos importante es la **satisfacción** del cliente, ya que de los turistas entrevistados que ya han hecho uso de un crucero para sus vacaciones, el 77% por ciento tiene una alta satisfacción con el mismo e intención de volver a realizar otro en los próximos 3 años.

Otra variante de la población encuestada es la que nunca ha realizado un crucero, la cual declara más del 50% que tiene intención de realizar un viaje marítimo en los últimos tres años. Por lo tanto, estamos ante un mercado emergente continuamente y que atrae a nuevos seguidores cada día.

En resumen, los rasgos característicos del turista de cruceros tienden a ser:

- Ciudadano originario de Norte América,
- Persona adulta mayor de 25 años,
- Procedente de un segmento alto de la sociedad,
- Preferentemente viaja en grupo cuando realiza un crucero con una estancia media de 7,5 días,
- Ha gestionado su reserva vía agencia de viajes para su comodidad,
- Su viaje ha sido altamente satisfactorio y pretende repetir en los próximos tres años.

Por lo tanto, estamos ante un mercado potencial que no deja de conseguir nuevos miembros, ya que el movimiento del turismo de crucero se está extendiendo cada vez con más fuerza a nivel internacional, desde Estados Unidos y Europa hasta las nuevas economías emergentes en cuanto a turismo se refiere como Asia o Sudamérica, presentando así unas perspectivas de futuro muy prometedoras.

El turista de cruceros, aunque ya haya realizado un viaje y vivido la experiencia por primera vez, obtiene una alta satisfacción durante su travesía gracias a los servicios y hechos que hacen que su estancia haya sido la mejor posible, y tiene intención de volver a repetir cuanto antes otro tipo de crucero, ya que sabe que la experiencia cada vez puede ser distinta e irrepetible.

## **CAPITULO 3.- EL TURISMO DE CRUCEROS EN MÁLAGA: ESTRATEGIA DE DIVERSIFICACIÓN**

### **3.1. - EL DESARROLLO DE LA CIUDAD COMO DESTINO CRUCERISTICO**

*3.1.1.- Breve reseña histórica del Puerto de Málaga*

*3.1.2.- La operación Puerto-Ciudad: un acercamiento del crucerista a la urbe malagueña*

### **3.2.- EL PUERTO DE MÁLAGA. LA SITUACIÓN ACTUAL COMO DESTINO CRUCERISTICO EN ALZA**

*3.2.1.- Introducción: una primera visión del puerto*

*3.2.2.- Características técnicas de las instalaciones portuarias*

*3.2.3.- El Puerto en cifras, aproximación al tráfico portuario*

*3.2.4.- Principales empresas y rutas de cruceros*

### **3.3.- LOS EFECTOS DE LA ZONA COMERCIAL: UN IMPACTO ECONÓMICO Y TURÍSTICO**

*3.3.1.- El impacto económico en la ciudad de Málaga*

*3.3.2.-El impacto generado por los cruceros en el turismo de Málaga*

*3.3.3.- Perfil genérico del crucerista que visita Málaga*

### **3.4.- PROYECCIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA: PRESENTE Y FUTURO**



### **3.1. - EL DESARROLLO DE LA CIUDAD COMO DESTINO CRUCERISTICO**

#### *3.1.1.- Breve reseña histórica del Puerto de Málaga*

Desde el principio de los tiempos, la ciudad de Málaga siempre ha sido una metrópoli vinculada por su entorno marítimo.

Los conocimientos acerca de la historia del puerto de Málaga anteriores a la reconquista de la ciudad por los Reyes Católicos son bastantes escasos. Sin embargo, podemos encontrar información heterogénea de la ciudad malagueña procedente de diversos períodos de la historia, comprendidos desde la Prehistoria hasta la época musulmana, dando lugar también a destacar algunas pinceladas de información de otras etapas temporales, tales como la época fenicia y romana.<sup>18</sup>

Sin embargo, todos estos períodos muestran un factor común: la constante vinculación que ha supuesto la unión del puerto y la ciudad a lo largo de todas las épocas acontecidas en las que Málaga fue el escenario principal.

Desde tiempos inmemoriales, la ciudad ha sido un foco clave en el comercio marítimo, exportando productos de la tierra, sedas, frutos secos, y vinos, siendo también un gran punto de importación con joyas, perfumes y otros privilegios.

Comenzando por el principio de los tiempos, es importante mencionar que la ciudad de Málaga fue fundada sobre un poblado ibérico gracias a los fenicios aproximadamente en el siglo X a.C., creando una colonia que comerciaba con los habitantes de la zona para subsistir, además de realizar labores de cultivo, pesca, etc.

Gracias al pueblo fenicio, se empezó a crear un primer concepto de puerto en Málaga, el cual dividieron en dos mitades distinguiendo así la parte industrial de la zona comercial.

En la época nazarí, el puerto de Málaga llegó a convertirse en la principal entrada al reino de Granada.

Durante el siglo XVI el puerto cobra nuevos impulsos y se empiezan a iniciar las primeras construcciones ante la necesidad de construcción de una dársena que permitiera el abrigo de vientos y temporales a las naves.<sup>19</sup>

En primer lugar, con la llegada del rey Felipe II, comienzan las construcciones con el ingeniero Fabio Bursoto, que pronto se cancelan en la primera mitad del siglo XVII.

Más adelante, gracias al rey Felipe V, se reanudan las obras bajo el proyecto del ingeniero francés Bartolomé Thurus en 1716. El proyecto consistía

---

<sup>18</sup> Extracto de García Maldonado, A. (1973). *El Puerto de Málaga*. Revista Jábega nº1. Diputación provincial de Málaga.

<sup>19</sup> Rodríguez Oliva, P. (1983). *Malaca: Ciudad Romana*. Revista Jábega Nº44. Diputación provincial de Málaga.

en la ampliación del muelle de Levante y la construcción de un muelle de Poniente con el fin de defender la rada de los aterramientos que se provocaban por el río Guadalmedina. Estas acciones continuaron hasta la Restauración.

Había un dilema de construcción que no se resolvía: la creación del concepto de “puerto cerrado” o de recinto abierto. Finalmente se resolvió y se aprobaron las obras en el año 1720 para la creación de un recinto abierto.

Uno de los elementos principales que constituyó como un conjunto, y actualmente lo sigue haciendo, es la creación de la Farola, creada por el brigadier de la Armada D. Joaquín María Pery entre 1814 y 1817 en el principio del muelle de Levante. Se trata de un elemento que, a día de hoy, se ha convertido en una seña de identidad de la ciudad.<sup>20</sup>

Otro período importante en la construcción del puerto fue durante 1874, bajo la supervisión del ingeniero Yagüe Buil, la creación de un nuevo proyecto que consistía en solucionar los problemas de aterramientos, así como la prolongación del dique de Levante y la construcción del dique de Poniente.<sup>21</sup>

*Foto 3.1.- El Puerto de Málaga en 1880. Cortina del Muelle*



Fuente: Diario Sur Málaga. Archivo de Manuel Ocón.

<sup>20</sup> Llordén, A. (1974). *Nota documentales para la historia de la Farola*. Revista Jábega. Excm. Diputación provincial de Málaga nº5.

<sup>21</sup> Texto de Casado, M. (1898). *El puerto de Málaga: apuntes Históricos*. Imprenta de Poch y Creixell. Málaga.

Estas obras se van llevando a cabo con éxito, hasta mediados del siglo XX, donde se producen retrasos en las subvenciones concedidas, hasta que se solucionaron en 1908. A partir de 1921, finaliza la etapa de reformas.

Durante los años veinte es cuando se empiezan a realizar las primeras escalas turísticas en el puerto de Málaga, aunque con la llegada de la Guerra Civil estos viajes turísticos se suspenderán hasta los años ochenta, donde se empieza a producir un ligero ascenso en los movimientos marítimos y se van modernizando los muelles existentes.<sup>22</sup>

Sin embargo, durante 1971 el tráfico empieza a intensificarse y por ello se inician las obras para la remodelación y ensanche de los muelles, en los que se construyen nuevos almacenes.

Un punto importante dentro de estas obras son la puesta en marcha de un atracadero adosado al dique de Levante para atender a los grandes cruceros, además de la ampliación de la zona de servicio del puerto pesquero y el acondicionamiento del muelle 3 y el muelle 4 para el tráfico de transbordadores.

Otro hecho importante que provocaría un impulso muy importante en el movimiento portuario del puerto fue la puesta en marcha del oleoducto Málaga-Puertollano durante el siglo XX. A finales de este mismo siglo, se produce la pérdida del tráfico de petróleo, lo que supuso una de las crisis económicas más importantes para la ciudad.

Entrando en la década de los noventa, se empiezan a realizar los proyectos de ampliación del dique de Levante y del muelle 9, empezando ya a plantear la realización del Plan Especial del Puerto, propósito que pretende crear nuevos espacios urbanos para la ciudad.

### 3.1.2.- *La operación Puerto-Ciudad: un acercamiento del crucerista a la urbe malagueña*

Actualmente, se está llevando a cabo la realización del *Plan Especial*, que consiste en la integración de la ciudad en el puerto, vinculando para ello a las instalaciones portuarias en la vida de los ciudadanos. Este plan ha sido creado con el fin de dar respuesta a las demandas creadas por los ciudadanos y por el puerto.

Los principales objetivos de este plan según MálagaPort son:

- La Integración del Puerto como una parte activa de la ciudad con el acondicionamiento y desarrollo urbanístico de las zonas culturales, de ocio y de uso terciario.

---

<sup>22</sup> Para más detalle acerca de los tráficos del Puerto de Málaga a lo largo de su historia, consultar Ruiz Romero de la Cruz, E. (2004). Op.cit.pp 642-670

- Ampliación del atractivo turístico de la ciudad a través de la fundación de centros culturales y de ocio siguiendo las tendencias actuales.
- Creación de nuevos espacios urbanos en la ciudad dentro de la operación “puerto-ciudad”, con el objetivo de convertir los espacios portuarios en nuevos espacios urbanos gracias al desplazamiento de las actividades portuarias de las zonas urbanas.
- Potenciación de las actividades de las instalaciones portuarias proporcionando infraestructuras necesarias para convertir el puerto en un punto de referencia para el tráfico de cruceros y de contenedores en el Mediterráneo, Europa y el mundo.

Para llevar a cabo estas medidas, el Puerto de Málaga ha cedido los espacios que sean necesarios para la creación de recintos urbanos destinados a la realización de actividades lúdicas y culturales.

De este modo, se han llevado o se están llevando a cabo obras en las siguientes zonas del puerto de Málaga<sup>23</sup>:

-Muelle 1. Conocido como *Muelle Uno*, Se trata de un espacio dedicado a la explotación lúdica y comercial de alta calidad, donde se encuentran localizados pequeños locales de restauración y ocio. Además, sus 14.000 metros cuadrados están dedicados también para el uso cultural y la titularidad pública, teniendo zonas de paseo peatonal remodeladas justo a solo 30 metros del borde del muelle del mar.

Con estas instalaciones se logra respetar el paisaje actual de esta zona urbana tan sensible además de lograr fusionar la ciudad con el mar.

-Muelle 2. Forma parte del proyecto “El Palmeral de las Sorpresas”, en el cual se crearon una gran trama de palmeras y una pérgola que se extiende paralela al muelle. También se levantan tres edificios dentro del paisaje de palmeras, dos de ellos dedicados a usos educativos y culturales, y un tercero en forma de Estación Marítima para cruceros pequeños y medianos.

-Muelle 4. Para poder formar parte de la operación puerto-ciudad, se vaticina una nueva actuación con una nueva fachada urbana en el Muelle Heredia, el cual contendrá un centro de negocios en pleno centro de Málaga.

-Plataforma San Andrés. Dentro de esta plataforma, y para poder integrar la ciudad dentro del puerto, se van a llevar a cabo: la construcción de un puerto deportivo; un Auditorio de Málaga o Palacio de la Música; un espacio de uso cultural, investigación y ocio; y una remodelación de los espacios portuarios incluyendo la creación del Instituto Oceanográfico.

---

<sup>23</sup> Para más detalle, consultar [www.malagaort.net](http://www.malagaort.net) . Apartado Puerto –Ciudad.



Foto 3.2.- Zonas de actuación del Plan Especial. Puerto de Málaga



Fuente: [www.malagaport.net](http://www.malagaport.net)

### 3.2.- EL PUERTO DE MÁLAGA. LA SITUACIÓN ACTUAL COMO DESTINO CRUCERISTICO EN ALZA

#### 3.2.1.- Introducción: una primera visión del puerto

El puerto de Málaga, situado al sur de la Península Ibérica y dentro de la ciudad que le da nombre, está formado por una bahía natural, cuyas costas son bañadas por el Mar Mediterráneo.

Su privilegiada situación ha supuesto a lo largo de la historia el desarrollo de la ciudad a niveles indeterminados, y por lo tanto el crecimiento del mismo puerto, siendo considerado como un enclave estratégico, económico y geográfico básicos para el mantenimiento de la ciudad y su economía.

Geográficamente, el puerto se sitúa en torno a unas condiciones privilegiadas, ya que supone un punto de acceso principal y un punto de conexión entre el continente africano y Europa, gracias al cual se ha convertido en un gran puerto importador de mercancías.

Su localización en Málaga es quizás uno de sus mayores puntos fuertes, ya que está inmerso dentro de la ciudad. Gracias a las continuas conexiones de transporte público que conectan los distintos muelles con la urbe, es posible para los turistas disfrutar de su visita a la capital malagueña con todas las comodidades del mundo.

La proximidad con el aeropuerto también ha sido muy beneficiosa para el puerto, ya que gracias a él se ha conseguido que el puerto de Málaga se consolide como un destino de puerto base de cruceros, con turistas procedentes de todo el mundo.

Por supuesto, como puerto de cruceros, Málaga se ha convertido en un punto de recepción de cruceristas más importantes a nivel nacional e internacional, con un aumento considerable en los últimos años del número de pasajeros y el número de buques, creando un gran impacto en el turismo y la economía de la ciudad.

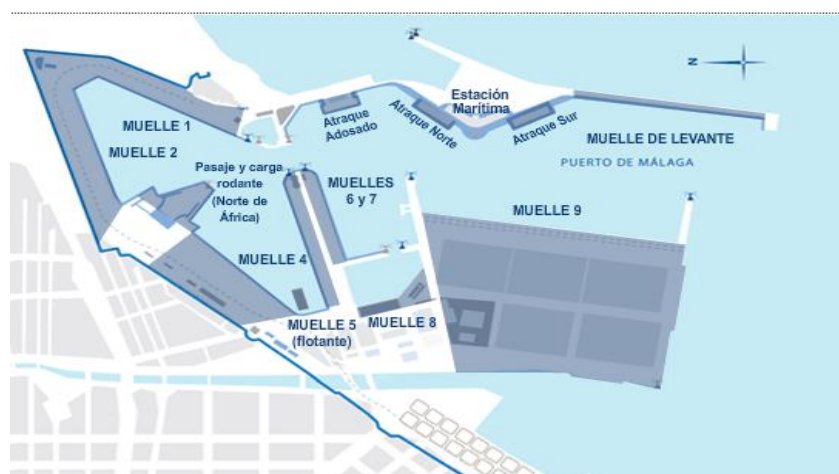
Como destino base, se trata de un sector del crucerismo bastante consolidado, que atrae cada año a cientos de miles de turistas que aprovechan su viaje para conocer la ciudad en la que está inmersa el puerto.

Importante mencionar por último las continuas mejoras que se están realizando en las instalaciones del puerto que lo situarán entre los principales del Mediterráneo.

### 3.2.2.- Características técnicas de las instalaciones portuarias

A continuación podemos observar un plano detallado de las diferentes zonas en las que se divide el Puerto de Málaga. Para poder indagar en su constitución y forma de ser, primero se deben conocer los detalles de su organización portuaria y sus características que lo llevan a ser, a día de hoy, uno de los puertos más importantes a nivel europeo.<sup>24</sup>

Foto 3.3.- Plano del puerto de Málaga en la actualidad



Fuente: [www.malagaport.net](http://www.malagaport.net)

<sup>24</sup> Para mayor información acerca de las características portuarias de Málaga, consultar [www.puertomalaga.com](http://www.puertomalaga.com), Memoria Anual Autoridad Portuaria 2012. Puerto de Málaga.

- Muelle De Levante

El muelle de Levante se dedica principalmente a la explotación de Cruceros Turísticos, para los que dispone de aproximadamente 555 metros lineales de atraque, con unas medidas de calado de 17 metros y 13,5 metros de ancho.

Su atracadero dispone de espacio actualmente para una acogida de buques con medidas de hasta 300 metros de eslora y 11 metros de calado. Este diseño le permite atracar a cruceros de grandes dimensiones.

- Terminales De Crucero

Dentro de la Estación Marítima constan de dos terminales:

- *Terminal A “Terminal de Cruceros Base de Vanguardia”*, situada en el norte del Puerto de Málaga, contiene una longitud de unos 7.715 metros cuadrados distribuidos en dos plantas, puede admitir cruceros de hasta 294 metros de longitud.

- *Terminal B “Terminal de Cruceros Combinada”*, en la parte sur, dispone de un total de 8.864 metros cuadrados dispuestos en dos plantas. Esta terminal llega a acoger barcos de hasta 350 metros.

- Muelle Uno “Ricardo Gross”

Este muelle tiene a su disposición un total de 55.514 metros cuadrados. A su vez, dispone de dos alineaciones: la primera con medidas de 472 metros lineales de atraque con calado de casi 10 metros y la segunda con 99 metros de longitud y 8 metros de calado.

Sus principales usos suelen ser para yates, embarcaciones auxiliares para las administraciones y embarcaciones de Servicios Portuarios principalmente.

Además de los usos citados, en esta zona se creó en 2011, el proyecto “MUELLE UNO SEA SHOPPING”, un lugar destinado para el desarrollo de un centro comercial al aire libre aprovechando su perspectiva visual, en la que se puede observar lugares tan emblemáticos de la ciudad, con el fin del aprovechamiento del lugar y la revitalización económica. Se trata de un punto neurálgico con usos de tipo comercial, de restauración y cultural.

- Muelle Dos “Guadiaro”

La zona destinada para el muelle 2 cuenta con aproximadamente 450 metros lineales de atraque y con capacidad de hasta 10,50 metros de calado.

Su situación privilegiada (se sitúa muy próximo al centro urbano de Málaga) le hace ser de los muelles más solicitados. Como consecuencia de su localización, sus principales usos se rigen por los Cruceros Turísticos.

Destacable mencionar el proyecto llevado a cabo en esta zona que se inauguró en el año 2011 llamado “Palmeral de las Sorpresas”.

Este plan consta de la ubicación en la zona de 408 ejemplares de palmeras y otros arbustos, recorriendo el paseo del muelle 2 para que los visitantes puedan disfrutar de ellas. Esta área, además, dispone de una pequeña Terminal de pasajeros para darles servicio a los barcos de crucero, acondicionado con edificios para uso cultural y comercial.

- Muelle Tres “Cánovas”

El muelle Cánovas dispone de 538 metros de longitud y calados entre 8,50 y 10,50 metros. Este puerto se distingue en tres zonas de atraque, con tres pasarelas hidráulicas móviles con el propósito de conectar con la Estación Marítima, para poder atender a los pasajeros en materia de Policía y Aduana de la mejor forma posible, además de proporcionar servicios complementarios como cafeterías, teléfonos, cajeros automáticos, etc.

Sus principales usos se destinan al Pasaje y la Carga Rodante. La principal afluencia de buques que suele presentar es la destinada a líneas regulares con Ceuta y Melilla, tanto para el servicio de pasajeros como para mercancías.

Como mejora, dispone además de 20.988 metros cuadrados destinados a depósitos.

- Muelle Cuatro “Muelle Heredia”

La zona denominada como Muelle Heredia, contiene unos datos bastante densos en cuanto a extensión:

- 462 metros de longitud
- 7 metros de calado
- Superficie abierta para depósitos: 1.247 metros cuadrados de superficie cubierta y abierta. 2.047 metros cuadrados de superficie de almacenes (6,10 metros de altura).
- Rampa para tráfico ro-ro: 7 metros de longitud x 30 de ancho. Pendiente de 1/14.

Sus principales usos se rigen por la Carga Rodante, el uso de graneles líquidos y la Mercancía general.

- Muelle Cinco Dique Flotante

El dique flotante dispone de un muelle de aproximadamente de unos 110 metros de longitud y de 6,5 metros de calado, con una superficie que abarca

los 4.000 metros cuadrados, además de una grúa torre para poder mover hasta 5 toneladas de peso y 12 a pie de muelle hasta 55 metros de distancia.

También se encuentra una lámina de agua para buques de hasta 150 metros de eslora.

Sus principales usos están destinados a las reparaciones y el armamento.

- Muelle Seis Y Siete Romero Robledo

El *muelle 6* contiene unas medidas de 560 metros y 11 de calado, con una superficie total descubierta de unos 14.017 metros cuadrados.

Por otro lado, el *muelle 7* es algo inferior al muelle 6, dispone de 400 metros con 13,5 metros de calado.

Los usos para los que estos dos muelles fueron creados son predominantemente graneles sólidos y líquidos, además de las mercancías peligrosas.

- Muelle Ocho: Puerto Pesquero

El centro principal del puerto pesquero es la Lonja, con una superficie de unos 4.732 metros cuadrados, en los que se encuentran dos almacenes frigoríficos con grandes capacidades de almacenamiento.

Entre sus instalaciones también se puede encontrar una gran fábrica de hielo para suministro.

- Muelle Nueve: Nuevo Muelle Polivalente

Este muelle empezó su andadura hacia el año 2004, período en el que gracias a su apertura, supuso un gran crecimiento en el tráfico comercial en cuando a movimiento de contenedores.

Su Superficie cuenta con algo menos de 367.000 metros cuadrados y una zona de atraque de 717 metros y 170 metros de muelle ro-ro con calado de 15,50 metros.

Sus usos más predominantes con el movimiento de contenedores y de vehículos.

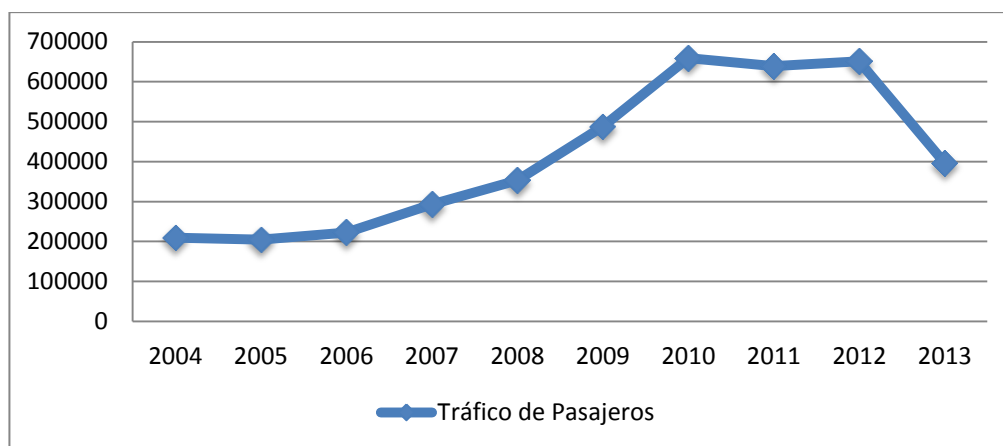
Sin embargo, actualmente esta situación se considera ya obsoleta debido a la situación económica actual en la que las cifras en cuanto a tráfico comercial de contenedores ha disminuido considerablemente.

### 3.2.3.- El Puerto en cifras, aproximación al tráfico portuario

Según los últimos datos arrojados por los Puertos del Estado, el puerto de Málaga ha registrado unos datos de cuantificación dentro del puerto de Málaga durante el mes de Septiembre de 57.317, lo que supone un 13,4% de variación positiva con respecto al mismo mes del año 2013.

Así, los datos acumulados hasta el mes de Septiembre de 2014 en cuanto al número de pasajeros de cruceros es de un total de 256.306 cruceristas. Estos datos suponen un -0,33% de variación negativa con respecto a los datos del período 2013 hasta Septiembre. Por lo tanto, los registros de pasajeros de cruceros han descendido ligeramente, suponiendo esta variación negativa como un dato de poca relevancia, ya que un registro de tan poca variación no supone un peligro en el mercado económico.

Gráfico 3.1.- Evolución del tráfico de pasajeros de cruceros en Málaga.



Elaboración propia. Fuente: Puertos del Estado

Según los datos de la gráfica recién expuesta, acerca de la evolución del tráfico de pasajeros de cruceros en Málaga del período 2004 – 2013, se puede observar de una forma clara cómo los datos, desde el período 2004 – 2006, se mantienen estables hasta el año 2007 donde empieza a producirse un aumento en el tráfico de pasajeros, el cual crece y alcanza su punto álgido en el año 2010, llegando a registrar durante ese año 650.000 turistas aproximadamente.

Durante el período 2010 – 2012 los datos permanecen más o menos estables, habiendo un pequeño descenso de poca relevancia en 2011, hasta el período 2012 – 2013, donde se puede observar un claro descenso en el número de turistas de cruceros en Málaga quizás debido a la crisis económica mundial, en el que el número de cruceristas llega a reducirse hasta casi la mitad que en 2010.

Por otro lado, y analizando el tráfico de buques recibidos en el puerto hasta Junio de 2014, se ha contabilizado un total de 93 buques turísticos que

han llegado hasta la ciudad malagueña. Estos datos han registrado un -15,45% menor al año pasado en el mismo mes, ya que se llegaron a registrar hasta 110 cruceros.<sup>25</sup>

En cuanto al total del beneficio registrado de la actividad portuaria, teniendo en cuenta las principales actividades económicas llevadas a cabo que son el tráfico de cruceros, el tráfico de contenedores y el tráfico rodado (especialmente con el norte de África), se ha podido permitir un ingreso económico de casi 18 millones de euros durante los últimos datos registrados, que serían del año 2012 según MálagaPort.<sup>26</sup>

### 3.2.4.- Principales empresas y rutas de cruceros

Por un lado, la compañía *MSC Cruceros* pone a su disposición dos de sus mejores barcos para ofrecer diversas rutas incluyendo uno de sus destinos el puerto de Málaga y no como puerto base:

- MSC Fantasía: Civitavecchia, Génova, Barcelona, Málaga, Casablanca, Funchal, Tenerife
- MSC Sinfonía: Génova, Arrecife (Canarias), Tenerife, Funchal, Gibraltar, Málaga, Palma de Mallorca, Civitavecchia.

La naviera *Cunard* no utiliza el puerto malagueño como puerto base, aun así ofrece grandes rutas que unen el Mediterráneo con el resto del mundo:

- Queen Elizabeth
  - *Adriático, Mediterráneo Clásico y Costa Atlántica*. Civitavecchia, Corfu, Kotor, Dubrovnik, Venecia, Ljubljana (Koper), La Valletta, Messina (Sicilia), Nápoles, Livorno, Toulon, Barcelona, Málaga, Gibraltar, Lisboa, Oporto, Southampton (Londres).
- Queen Victoria
  - *Costas Españolas y Gibraltar*. Southampton (Londres), Lisboa, Gibraltar, Málaga, Cádiz, La Coruña.
  - *Europa y Costa Atlántica*. Southampton (Londres), La Coruña, Cádiz, Málaga, Tánger, Lisboa.

---

<sup>25</sup> Cruises News Media Group SL (2013). *Tráfico de pasajeros de cruceros en España en 2013*. Marzo 2014 nº 28. Madrid.

<sup>26</sup> Consultar Boletín Malagaport (2013). *Boletín Malagaport*. Autoridad Portuaria de Málaga. Nº26 Abril de 2013. Málaga.

- Queen Mary II.
  - *Desde Southampton hasta Auckland.* Southampton (Londres), Málaga, Barcelona, Civitavecchia, Port Said, Canal de Suez, Aqaba, Khor Fakkan (Emiratos Unidos), Dubai, Abu Dhabi, Cochin, Colombo, Phuket, Penang, Kuala Lumpur, Singapur, Sihanoukville, Phu My, Sanya, Hong Kong, Bandar Seri Begawan, Bitung (Indonesia), Darwin, Isla Whitsunday, Brisbane, Sydney, Akaroa (Nueva Zelanda), Auckland (Nueva Zelanda).
  - *Vuelta al mundo completa.* Incluye todos los destinos mencionados anteriormente por orden, además de Bay of Island, Melbourne, Adelaida, Perth (Fremantle), Mauricio, Durban, Port Elizabeth, Cape Town, Walvis Bay, Gran Canaria, Funchal.

Por su parte, la empresa *Royal Caribbean* mantiene dentro de distintos buques una misma ruta que consiste en el recorrido por distintos puntos del hemisferio:

- *De España a Florida.* Barcelona, Málaga, Gibraltar, Reino Unido, Funchal, Nassau, Las Bahamas, Tampa (Florida).
- *De Brasil a España.* Sao Paulo, Rio de Janeiro, Salvador de Bahía, Tenerife, Málaga, Barcelona.
- *Noches por Europa.* Southampton, Inglaterra; Gibraltar, Reino Unido; Barcelona, España; Cannes (Monte Carlo), Francia; Civitavecchia (Roma), Italia; Livorno (Florencia), Italia; Cagliari, Cerdeña, Italia; Málaga, España; Cádiz, España; Lisboa, Portugal; Southampton, Inglaterra.

Las empresas *Thomson Cruises* y *Costa Cruceros* mantienen dos puntos en común: los dos usan como puerto base al puerto de Málaga y sus buques que llegan a este puerto realizan una ruta similar. De este modo:

- Thomson Cruises propone esta línea a bordo del Thomson Dream: Málaga, Oporto, Lisboa, Cádiz, Tánger, Gibraltar
- Mientras que Costa Cruceros utiliza el Costa Pacífica para recorrer: Málaga, Valencia, Barcelona, Savona, Casablanca, Lisboa, Cádiz.

Mencionar la interesante iniciativa de la empresa española *Pullmantur*, que además de ofrecer desde Málaga como puerto base y como destino de cruceros algunas de las rutas anteriormente nombradas, también propone un transatlántico que una ciudad malagueña con el Caribe a través del barco Horizon:



- *Crucero Especial de Málaga*. Málaga, Funchal, Santo Domingo, Philipsbu, La Romana.

Terminar mencionando otras importantísimas navieras que trabajan con el puerto de Málaga como son *P&O Princess Cruises, Windstar Cruises, Aida Cruises, Celebrity Cruises Lines, Holland America Lines*, etc. y otros cientos de empresas que han confiado en Málaga como una ciudad no solo de visita y de puerto base, sino de puerta a Andalucía y a Europa.<sup>27</sup>

### **3.3.- LOS EFECTOS DE LA ZONA COMERCIAL: UN IMPACTO ECONÓMICO Y TURÍSTICO**

Es innegable el hecho de que la ciudad de Málaga ha crecido en paralelo y de la mano del puerto, desde tiempos inmemoriales como hemos visto anteriormente ya se muestra la estrecha unión del desarrollo de la ciudad y la influencia que ha tenido y tiene actualmente el puerto en su razón de ser, formando un solo conjunto.

Gracias a los viajes marítimos de ocio, el puerto y la urbe tienen en común elemento principal que forma una parte fundamental dentro de la economía de la ciudad malagueña: el Turismo.

Así, analizaremos qué efectos económicos y sociales crea en Málaga los movimientos de cruceros y por consiguiente la llegada de los turistas a la ciudad.

#### *3.3.1.- El impacto económico en la ciudad de Málaga*

Para comenzar, mencionar la importancia que tiene el turismo dentro de la provincia malagueña, ya que es uno de los principales sustentos económicos de la población.

Con el movimiento de turistas, llega la creación de empleo, ya que es necesario para la recepción de visitantes una buena plantilla especializada en el sector con el fin de poder dar el mejor servicio y que, en definitiva, estos visitantes quieran volver y le comuniquen a sus allegados su buena experiencia en Málaga.

Con la llegada de pasajeros de cruceros, concretamente, se crean unos movimientos laborales muy beneficiosos para la ciudad, ya que contribuye a disminuir la cifra de paro que devora la sociedad, con un total de 193.718<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Para más información acerca de las diferentes navieras de cruceros que trabajan con el puerto de Málaga, consultar [www.puertomalaga.com](http://www.puertomalaga.com) Enlaces de interés - Navieras de Cruceros

<sup>28</sup> Sociedad de Planificación y Desarrollo (2014). *Paro Octubre 2014*. Málaga.

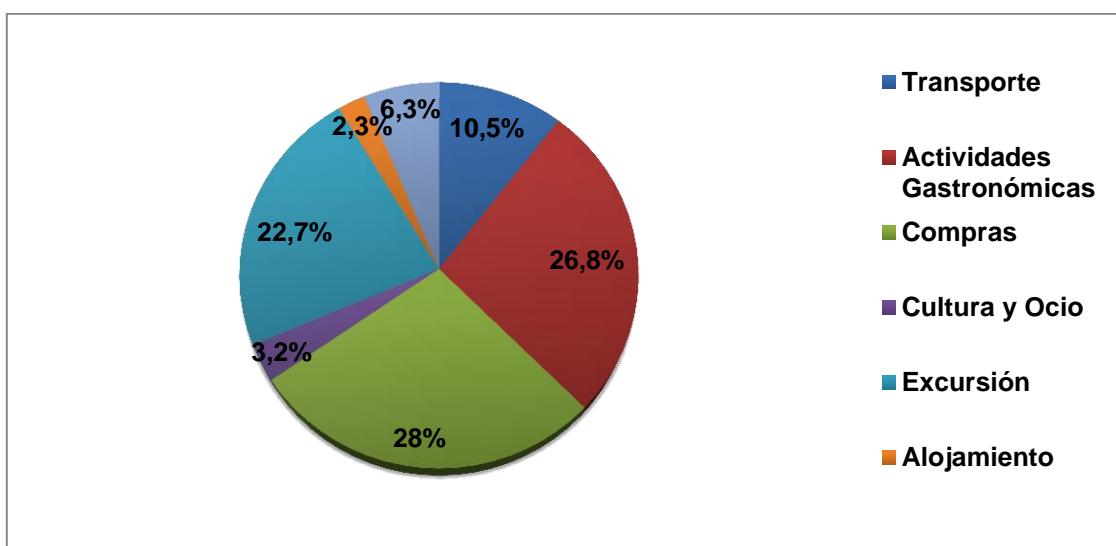
personas en paro durante el mes de Octubre registradas en la provincia malagueña.

Así, según los datos registrados por el Puerto de Málaga y la SOPDE, uno de los efectos del turismo de cruceros en Málaga es la creación de empleo, en el que por cada día de crucero que llega a la ciudad, supone el mantenimiento o creación de 745 jornadas laborales.

De esta forma, se hace una valoración acerca del gasto de los pasajeros de cruceros en la ciudad de Málaga, en la que ese gasto puede suponer para la provincia unos 673 empleos equivalentes a tiempo completo anual.

Haciendo apego al gasto del crucerista en la ciudad, según el estudio realizado por la Autoridad Portuaria de Málaga y la Sociedad de Planificación y Desarrollo, en 2012 se estima dentro del estudio del crucerismo en Málaga, que el gasto turístico se distribuye de la siguiente forma:

*Gráfico 3.2.- Distribución y cantidad del gasto de los cruceristas en Málaga*



*Elaboración propia. Fuente: SOPDE*

Así, el mayor impacto económico de este gasto lo marcan las compras realizadas dentro de la ciudad. Este motivo puede deberse según la SOPDE y el Patronato de Turismo de Costa del Sol (2013), a la gran proximidad que existe al puerto con el centro neurálgico de la ciudad, que está totalmente

equipado a lo largo de todo el centro histórico de todo tipo de tiendas de ropa, complementos, gastronomía, souvenirs, etc.<sup>29</sup>

El hecho de que Málaga como destino turístico se haya apartado de la tradicional visión de sol y playa y se esté posicionando como un destino de culturas y shopping ha influido mucho en la motivación y el gasto de los cruceristas que visitan la ciudad.

Sin embargo, este impacto económico generado es muy relativo, ya que existen ciertas dificultades para la promoción del comercio local de Málaga en los cruceristas.

Numerosas entrevistas realizadas a los comerciantes de las zonas menos turísticas del centro de Málaga sugieren un mismo problema: los turistas, al desembarcar en la ciudad, recorren el centro de Málaga con unas rutas prediseñadas por las compañías de cruceros, por lo que solo abarcan las calles principales del centro y los monumentos principales y más próximos. De este modo, lo que se consigue es incentivar solamente el consumo en las tiendas principales, que generalmente suelen ser franquicias, dejando de lado el comercio local y artesano.

Por otro lado, las zonas que según el estudio del turismo de cruceros de la SOPDE tienen un mayor gasto por parte de los turistas de cruceros son:

- ❖ Centro histórico (51,2%)
- ❖ Muelle Uno (37,7%)
- ❖ Otras zonas (9,1%)
- ❖ Paseo Marítimo del Pedregalejo (2%)

Analizando los impactos directos que crea el crucerista en Málaga, se puede observar cómo, dentro del sector servicios, y concretamente en la rama de comercio, hostelería, transporte y comunicación, destaca un notable gasto mucho mayor que en el resto de servicios (ocupa un 80,86% del gasto total, y el sector servicios mantiene una cuota del gasto del 90,13% frente a los demás sectores), con un total de impactos directos de 37,8 millones de euros en el 2012.

Contabilizando, además de los impactos directos los impactos inducidos, se calcula un total de 56,6 millones de euros en impactos directos anuales.

Para llegar a una mejor comprensión de los datos, a pequeña escala, por cada día de cruceros en 2012, los turistas generaron un impacto económico en la ciudad de aproximadamente 300.000€.

---

<sup>29</sup> Sociedad de Planificación y Desarrollo (2013). *Balance Turístico 2012. Málaga Costa del Sol*. Patronato de Turismo de Costa del Sol. Málaga.

Por lo tanto, y teniendo en cuenta los datos de los efectos turísticos generados por los turistas de cruceros primerizos en Málaga y que declaran que volverían a visitarla en los próximos 3 años, supondrían unos 98.000 turistas de cruceros al año, lo que genera unos efectos económicos directos anuales de 35,5 millones de euros.

### 3.3.2.-El impacto generado por los cruceros en el turismo de Málaga

Actualmente, el Puerto de Málaga es el segundo puerto peninsular con mayor volumen de pasajeros por detrás de Barcelona, y 5º a nivel nacional por detrás de Barcelona, Baleares, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Durante el año 2012, llegó a cubrir una cuota de mercado del 8,6%<sup>30</sup> en cuanto al número de pasajeros turísticos.

Determinados estudios, entre ellos el realizado por la Autoridad Portuaria de Málaga y la SOPDE acerca del impacto en la ciudad de Málaga del turismo de cruceros, nos muestran algunos aspectos importantes a tener en cuenta.

En primer lugar, los cruceristas que viajan y desembarcan en la ciudad, valoran al destino con una alta calificación de 8,62 de media. Los factores que más incluyen en esta votación son la Restauración, la Hospitalidad, las Facilidades de pago, la Amabilidad, el Ambiente y la Relación Calidad-Precio.

Pero sin duda, el elemento más destacado por los consumidores ha sido el clima meteorológico de Málaga, que ofrece temperaturas primaverales durante todo el año y una gran cantidad de días de sol.

Los monumentos más solicitados por estos cruceristas y en los que provocan un mayor impacto turístico y económico son la Alcazaba, el Teatro Romano, La Catedral y Gibralfaro, con una calificación superior a 9.

En cuanto a la organización de sus visitas en la ciudad, afirman que la media de duración es mayor a 5 horas. Dentro de las visitas organizadas, los destinos más solicitados son:

- Málaga Capital
- Granada
- Marbella
- Mijas
- Nerja
- Córdoba

---

<sup>30</sup> Cruises News Media Group SL (2013). *Tráfico de pasajeros de cruceros en España en 2013*. Marzo 2014 nº 28. Madrid.

En estas excursiones, están incluidas la visita a la ciudad con guía turístico y transporte. Dependiendo de las preferencias de los cruceristas, pueden estar incluidas las entradas de algún museo o monumento. Por tanto, el porcentaje de turistas que sí las incluye es del 60%.

Con estos datos se puede deducir el gran gasto turístico que los turistas de cruceros que llegan a Málaga pueden crear en los sectores del turismo, ya sea con una gran demanda de entradas a museos o monumentos, contratando guías turísticos o solicitando un medio de transporte.

Sin embargo, el impacto turístico y económico dentro del sector de alojamiento en los turistas de cruceros es muy bajo. Esta tendencia es debida a que solamente solicitan alojamiento en la ciudad de Málaga las personas que van a utilizar su puerto como base de su crucero y para llegar hasta allí necesitan pernoctar la noche de antes o la noche de después del crucero.

Los turistas en tránsito no necesitan alojamiento en Málaga ni en ninguna ciudad debido a que ya tienen a su disposición un camarote dentro de su crucero en el que ha llegado a la ciudad.

Por otro lado, mencionar que uno de cada tres turistas de cruceros realizan una visita o actividad cultural durante su visita a la ciudad, centrándose en los principales museos y monumentos, con un 3,2% solamente del gasto del total del crucerista.

El gasto destinado a la oferta cultural y de ocio en Málaga se concentra concretamente en dos museos: el Museo Picasso (36,9% del total del gasto en cultura) y el Museo Carmen Thyssen, que registra una tercera parte del total del presupuesto destinado a este motivo.

En cuanto a la localización del impacto turístico, más de la mitad del gasto realizado por los turistas de cruceros se realiza en el centro histórico, centrándose en la zona Larios (23,9%), la zona Catedral (14,1%) y la zona Picasso-Plaza de la Merced (8,8%).

Haciendo referencia al tema de la estacionalidad, que es un elemento muy acusado sobre todo en lugares de litoral donde el turismo de sol y playa priman, el tráfico de cruceros en Málaga presenta unas condiciones propicias para disminuir la estacionalidad.

Observando los datos del tráfico de pasajeros en la Autoridad Portuaria de España, se observa cómo durante los meses de abril, septiembre y octubre se recibe la mayor cantidad de tráfico de cruceros, que coinciden con meses que se encuentran en la temporada baja en Málaga.

Por lo tanto, se muestra claramente una gran intención por parte de las navieras y el puerto de arraigar la estacionalización del mercado turístico de cruceros, fomentando el consumo crucerístico durante más meses del año y solo solamente durante la temporada alta de Junio, Julio, y Agosto.

### 3.3.3.- Perfil genérico del crucerista que visita Málaga

En primer lugar habría que mencionar su **procedencia**. Según el informe realizado por la Autoridad Portuaria de Málaga y la SOPDE acerca del turismo de cruceros en la provincia de Málaga y en el que se va a basar este apartado, los cruceristas que visitan la ciudad de Málaga vienen de distintas nacionalidades, así el registro que se hizo durante 2012 fue de:

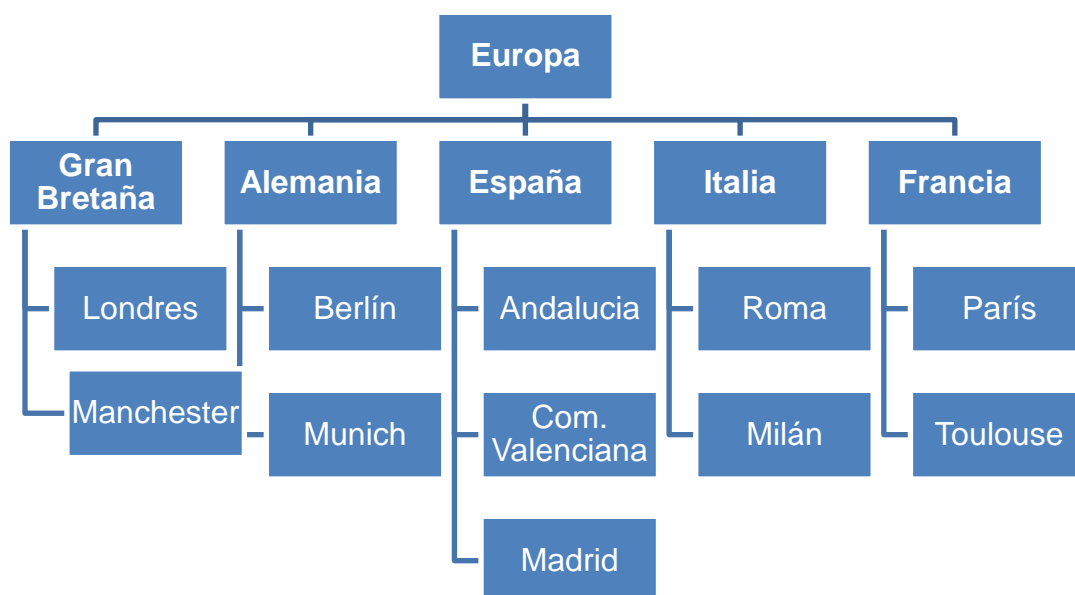
- Europa (90%)
- América (5,9%)
- Asia (3%)
- África (0,2%)

Estos datos llaman curiosamente la atención, en especial la gran diferencia de la cuota de mercado que existe entre Europa y América, ya que son las dos grandes potencias mundiales dentro del mercado crucerístico.

Otro dato curioso de mencionar es el hecho de que tres de cada diez cruceristas que llegaron al puerto durante 2012 procedían de Reino Unido, lo que posiciona al país británico en el mercado más importante de pasajeros de cruceros en Málaga, por delante de Alemania (18,3%), España (15,7%), e Italia (13,6%).

A continuación, se recoge un esquema de los principales países europeos de origen de los cruceristas llegados a Málaga y sus principales ciudades con más demanda:

Gráfico 3.3.- Relación de países y ciudades de la procedencia de los cruceristas del puerto de Málaga



Elaboración propia. Fuente: SOPDE

Otro elemento importante para estudiar el comportamiento del turista es la **motivación** que le ha llevado a realizar un viaje.

En el caso de los turistas de crucero que llegan al puerto de Málaga, se incluyen gran variedad de factores influenciadores, destacando en concreto uno: "la ruta o destinos a visitar durante el trayecto de crucero"<sup>31</sup>.

De hecho, más de la mitad de los cruceristas que fueron entrevistados para el estudio lo marcan claramente como su principal factor motivacional (55,2%).

Otros elementos que también destacan los turistas de cruceros del puerto de Málaga a la hora de elegirlo como destino, son la comodidad y la posibilidad de conocer distintas ciudades en un solo viaje, o el factor de disfrutar de unas vacaciones y el descansar.

Otro rasgo importante que mide la personalidad del turista es su media de **gasto turístico** en la ciudad. En el caso de Málaga en 2012, los cruceristas llegados gastan una media de 62,55 euros en total.

Pero la experiencia de un crucerista una vez que ha visitado una ciudad a través de un viaje de crucero, solo se puede medir de una forma: tras su **satisfacción** y **expectativas**.

Por lo tanto, en el caso del puerto de Málaga y dentro del estudio de la SOPDE, se declara que en 2012, ocho de cada diez cruceristas que han visitado Málaga volverían a visitar la ciudad en otra ocasión. Los turistas dubitativos solo representan un 16,8% de los encuestados y los negativos de volver un 2,2%.

Estos datos marcan la buena satisfacción que recibe un crucerista, sea del origen que sea, tras su experiencia en la ciudad de Málaga a través de un viaje de crucero.

De hecho, más del 96% de los encuestados muestran la igualdad o mejora de su imagen con respecto a Málaga una vez realizada la visita a la ciudad.

### **3.4.- PROYECCIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA: PRESENTE Y FUTURO**

El puerto de Málaga actualmente está rehaciendo su camino hacia la modernidad y el progreso, dando la bienvenida los ciudadanos y consiguiendo tanto su participación como la de los cruceristas que llegan al puerto, con un consiguiente desarrollo de sus infraestructuras y servicios en los movimientos marítimos de ocio. Todos estos hechos se transforman en beneficio y en

---

<sup>31</sup> Para conocer todos los factores motivacionales, consultar Sociedad de Planificación y Desarrollo (2014). *Análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012. Informe Resumen*. Puerto de Málaga. Málaga.

calidad de vida para la ciudad malagueña, la cual se está convirtiendo en un referente a nivel mundial de cruceros.

El hecho de haber abierto sus puertas a la ciudad y no haber dejado las instalaciones portuarias solo en manos de los turistas que las usan, ha conseguido no solo poder dar una nueva visión de la ciudad de Málaga como destino, sino el acercamiento de la ciudadanía malagueña al turista de cruceros, consiguiendo que su experiencia en la capital sea mucho más profunda y cercana.

Pero, para conseguir ser un referente mundial crucerístico, el puerto de Málaga todavía necesita mejorar muchos aspectos. De este modo, analizaremos los planes más próximos de mejoras de la Autoridad Portuaria de Málaga.

En cuanto a la evolución de pasajeros, se calcula que para el año 2014, las previsiones de finalización de cruceros serán muy positivas, ya que se calcula que al finalizar el año, se hayan registrado unos 400.000 – 420.000 cruceristas llegados a Málaga, cerrando con un 5% más que el año pasado.

De igual modo, las previsiones para 2015 mantienen este ritmo tan positivo. Durante la exposición de conclusiones tras la Seatrade Med por parte de la Autoridad Portuaria de Málaga, se expuso que las proyecciones futuras del tráfico de pasajeros de cruceros para el 2015 van a mantenerse como en 2014 e incluso puede que se produzca un aumento significativo, debido a que la mayor parte de las compañías mantendrán sus operaciones concertadas con el puerto de Málaga e incluso las aumentarán.

De todas formas, la Autoridad Portuaria de Málaga está llevando a cabo estrategias a corto plazo para la mejora de los flujos y la calidad del puerto, son las estrategias para 2015 acerca de disminuir los costes de la escala de los buques que atraquen en la capital en temporada baja. Esta iniciativa, llevada a cabo por la Autoridad Portuaria de Málaga, se basa en un descuento en los cruceros de hasta el 30% a partir del año 2015.<sup>32</sup>

El motivo de esa iniciativa no es otro que la motivación de la actividad crucerística en los períodos de menor afluencia de pasajeros para disminuir la estacionalidad, que tanto afecta a destinos como Málaga.

Según Paulino Plata, presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga, durante la exposición de las conclusiones de la feria Seatrade Med “Es una oferta que trata de estimular la actividad en esos períodos porque tenemos alta capacidad e interés y puede mejorar la cifra de actividad del puerto y también de la ciudad”.

De este modo, durante el período de Diciembre-Febrero y Junio-Agosto, se llevará a cabo esta medida.

---

<sup>32</sup> Consultar Diario Europa Press (2014). “El puerto de Málaga bajará un 40% las tasas a los cruceros que hagan escala o base en temporada baja”. Málaga.



Uno de los elementos pendiente de mejora para la fluidez del tráfico portuario, son las conexiones y la accesibilidad.

Actualmente, Málaga cuenta con unas conexiones dentro de la ciudad inmejorables:

-Vía ferroviaria, cuenta con unas instalaciones de muchísimas conexiones con distintos puntos de la geografía española, con un punto fuerte como es el uso del AVE, con el que el radio de conexión ferroviaria a nivel nacional es inmensa.

-Vía transporte público, ya que la empresa EMT mantiene unas rutas por la ciudad que conectan el puerto con todos los puntos de la ciudad y de una forma cómoda y accesible. Además, los autobuses interprovinciales ofrecen una alternativa más barata y cómoda a los destinos más cercanos.

-Vía aérea, en la que el aeropuerto de Málaga contiene la mayor variedad de conexiones aéreas con el resto de Europa. Este hecho favorece enormemente la consolidación del puerto de Málaga como puerto base, ya que consigue atraer cruceristas de distintas zonas a nivel nacional gracias a su facilidad y cercanía con el puerto, con los que cuentan con determinados transportes públicos para poder acceder al puerto con la mayor comodidad.

De este modo, la Autoridad Portuaria quiere ampliar sus fronteras de accesibilidad y no limitarlas a Andalucía, sino que pretende la creación de una estrategia de atracción de viajeros intercontinentales a través del aeropuerto de Madrid Barajas-Adolfo Suárez.

*Foto 3.4.- Algunos accesos al Puerto de Málaga*



*Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga*

Una iniciativa muy interesante de mencionar que muestra de una forma muy práctica la conexión entre el puerto y el aeropuerto de Málaga, es la experiencia piloto desarrollada recientemente, en la que se ha conseguido que los pasajeros llegados al aeropuerto se dirijan hasta el puerto para coger un crucero sin tener que llevar su equipaje. De hecho, el embarque del equipaje y el traslado desde el aeropuerto a los camarotes del buque se ha llevado a cabo en una operación muy especial.

Esta operación se ha llevado a cabo por primera vez durante el mes de Marzo de 2014 con el buque “Ventura” de la empresa P&O Cruises, en el que se procedió a la recogida del equipaje de los pasajeros desde el aeropuerto, siendo embarcado el mismo por parte de las empresas encargadas de Aduanas y del puerto de Málaga, ocupándose también del traslado de los pasajeros desde el aeropuerto hasta el puerto y viceversa.

Esta iniciativa persigue el objetivo principal de promover una mayor experiencia de calidad a los pasajeros, para que no tengan que preocuparse por el traslado y el embarque de su equipaje y de su propio traslado, a fin de la creación de actuaciones entre el puerto y el aeropuerto malagueño, facilitando en gran parte el trabajo a las navieras, y siendo un gran motivo de distinción en la ciudad de Málaga para los turistas de cruceros que escogen la urbe malagueña como puerto base de su viaje marítimo.<sup>33</sup>

En cuanto a la puesta en marcha de obras en las infraestructuras del puerto, hay varios frentes abiertos.

De hecho, y gracias al Plan Especial, se van a construir dos nuevos muelles en un intento de acercamiento con la ciudad y el puerto. De este modo, se van a llevar a cabo próximamente las obras del Muelle Heredia y la Plataforma de San Andrés.

Mencionar por último que, para el año 2015, los Presupuestos Generales del Estado (PGE) en Málaga van a destinar 1,1 millones de euros al Dique de Levante y al tráfico de cruceros en el puerto malagueño.

---

33 Para mayor información acerca de las operaciones puerto-aeropuerto, consultar en Cruises News Media Group Noticias (2014). *“Puerto de Málaga y aeropuerto coordinan una operativa intermodal única en España en relación al embarque y desembarque de pasajeros y sus equipaje”*. Málaga.

## **CAPÍTULO 4.- LOS PUERTOS COMPETIDORES. UNA VISIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA.**

### **4.1.- LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CRUCEROS A NIVEL NACIONAL**

#### *4.1.1.- El puerto de Barcelona*

##### *4.1.1.1.- El puerto en cifras*

##### *4.1.1.2.- Atraques y rutas principales*

#### *4.1.2.- El Puerto de Baleares*

##### *4.1.2.1.-El puerto en cifras*

##### *4.1.2.2.- Atraques y rutas principales*

#### *4.1.3.- Las Islas Canarias*

##### *4.1.3.1.- Autoridad Portuaria de Las Palmas*

###### *4.1.3.1.1.- El puerto en cifras*

###### *4.1.3.1.2.-Atraques y rutas principales*

##### *4.1.3.2.- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife*

###### *4.1.3.2.1.- El puerto en cifras*

###### *4.1.3.2.2.-Atraques y rutas principales*

#### *4.1.4.- Cuadro resumen*

### **4.2 LOS PUERTOS COMPETIDORES A NIVEL INTERNACIONAL: UNA VISIÓN GENÉRICA**

#### *4.2.1.- Principales puertos del Mediterráneo Occidental*

##### *4.2.1.1.- El Puerto de Civitavecchia*

##### *4.2.1.2.- El Puerto de El Pireo*

#### *4.2.2.- El Océano Atlántico y sus puertos más influyentes*

##### *4.2.2.1.- El Puerto de Copenhague*

##### *4.2.2.2.- El Puerto de Lisboa*

#### *4.2.3.- Cuadro resumen*

### **4.3.- INVERSIONES Y PROYECTOS**

### **4.4.- CONCLUSIONES**



En capítulos anteriores hemos podido valorar tanto la perspectiva del turismo de cruceros desde sus comienzos hasta la actualidad desde una visión genérica.

También se ha analizado el valor del puerto de Málaga como el elemento principal y básico del turismo en el que se ha convertido en estos últimos años, ya que no solo es un complemento más en el transporte en el movimiento de turistas en la provincia malagueña, sino en toda España y en el extranjero.

El estudio de este capítulo se va a basar en la investigación de los mejores puertos tanto a nivel nacional como a nivel internacional.

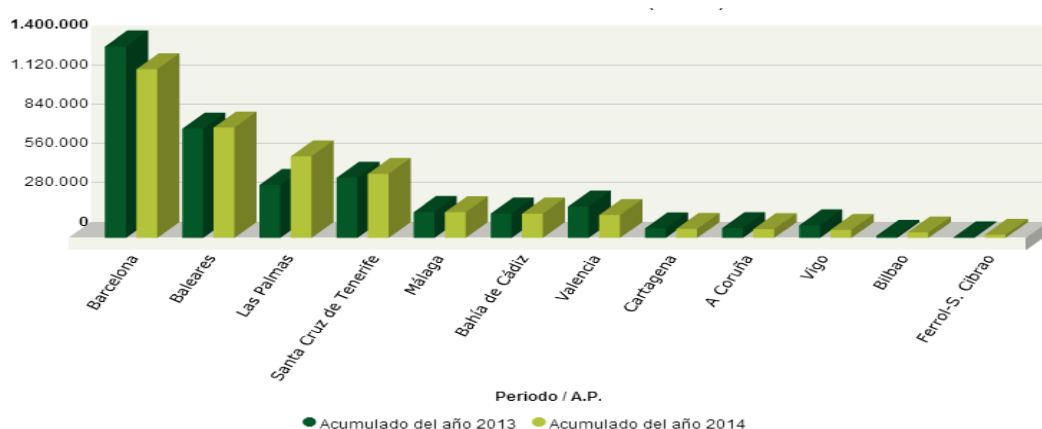
Para hacer una exploración más precisa y concreta, las zonas en las que se va a centrar a nivel internacional será el Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico, debido a la proximidad y al nivel directo de competencia que suponen estos puertos para Málaga.

De esta forma, podremos ver en qué condiciones se sitúan el resto de puertos dentro del Sistema Portuario Español y Europeo, sus principales características que los convierten en grandes potencias económicas para su zona y se podrá analizar sus fuerzas y debilidades con el fin de poder mejorar todo lo que concierne a la Autoridad Portuaria de Málaga.

#### 4.1.- LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CRUCEROS A NIVEL NACIONAL

A continuación, se adjunta una gráfica con los datos de los pasajeros de cruceros registrados en los principales puertos de la Autoridad Portuaria Española durante el acumulado del mes de Julio de 2013 y Julio de 2014:

*Gráfico 4.1.- Pasajeros de Cruceros en puertos de España. Acumulado Julio 2013-Julio 2014*



Fuente: Puertos del Estado ([www.puertos.es](http://www.puertos.es))

Para la realización de nuestro estudio acerca de los diferentes puertos principales españoles receptores y emisores de cruceros turísticos, nos vamos a basar en la comparación de recepción de cruceros en dichos puertos según el número de pasajeros de cruceros.

Como podemos observar en la gráfica acerca del número de pasajeros recibidos a nivel nacional en los puertos de España durante período interanual acumulado del mes de Julio (ya que corresponde con el mes de temporada alta) del año 2013 y 2014, los principales puertos que destacan debido a su volumen de pasajeros son:

- Barcelona
- Baleares
- Las Palmas
- Santa Cruz de Tenerife
- Málaga
- Valencia

Por lo tanto, nuestro estudio se va a basar en el análisis de estos puertos, realizando una exhaustiva observación de los puntos fuertes y débiles de los mismos, así como sus principales características que los forman como una unidad sólida de unión entre las ciudades y el resto del mundo.

#### *4.1.1.- El puerto de Barcelona*

Geográficamente, el puerto de Barcelona cuenta con una ventaja principal, ya que su localización lo posiciona como una de las principales puertas de entrada del Mar Mediterráneo, factor con el que no pueden contar otros puertos de España o Europa que tienen un enclave geográfico más complicado a la hora de establecer conexiones con los distintos lugares.

El puerto de Barcelona se sitúa en un enclave privilegiado que no todas las ciudades pueden permitirse, ya que se encuentra ubicado a tan solo 200 metros de la ciudad, lo que permite que la unión y el acceso desde el puerto a la ciudad y viceversa sean de fácil tránsito.

Gracias a la perfecta situación de la Terminal M- Port Vell, que aunque es la de menor extensión y da servicio a los barcos de menor volumen, se ha convertido en una zona de relax que une la ciudad con el puerto de forma armoniosa, integrando dentro de él zonas de paseo, lúdicas, centros de negocios y comerciales, etc. De este modo, se permite integrar el puerto dentro de la ciudad, haciendo que los turistas acudan con más frecuencia a sus cruceros dada su accesibilidad y facilidades.

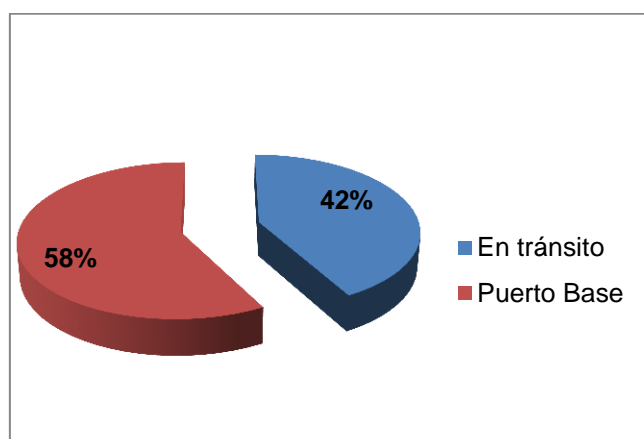
Otro factor que contribuye a la gran demanda de cruceros dentro de este puerto son las conexiones creadas con el aeropuerto, especialmente con la Terminal 1, ya que permite establecer nuevas rutas internacionales directas y poder crear vínculos y atraer a turistas de cruceros desde distintos lugares del

mundo como Asia, América, y Oriente Medio, para que elijan Barcelona como su principal destino de cruceros.

#### 4.1.1.1.- El puerto en cifras

Durante el año 2013, el puerto de Barcelona ha recibido un total de 3,6 millones de pasajeros incluyendo los cruceros turísticos y los ferris<sup>34</sup>. Comparando con el año anterior, la cifra de pasajeros ha aumentado un 6%, debido al aumento del tráfico de cruceros y ferris. Dentro de los pasajeros de cruceros, se dividen los turistas en tránsito y los de puerto base.

Gráfico 4.2.- Pasajeros de cruceros en el puerto de Barcelona durante 2013



Elaboración propia. Fuente: Informe Barcelona Turisme. 31 Julio 2014.

Estos datos revelan la exitosa consolidación del Puerto de Barcelona como uno de los principales destinos en el Mediterráneo. Para ello, han contribuido más de dos décadas de inversiones que empezaron con las mejoras de los Juegos Olímpicos de 1992, de más de 100 millones de euros para la construcción, modernización y ampliación de las instalaciones del puerto.

Según la revista Cruises News Media Group, durante el año 2013, el puerto catalán ha vuelto a alcanzar sus buenas cifras de 2011 en cuanto a volumen de pasajeros y buques que lo catalogó como el primer destino a nivel europeo y el quinto puerto del mundo.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> [www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es). Memoria Anual 2013. Evolución del Tráfico de Pasajeros. Puerto de Barcelona. Barcelona.

<sup>35</sup> Cruises News Media Group SL (2013). Tráfico de pasajeros de cruceros en España en 2013. Marzo 2014 nº 28. Madrid.

En cuanto a volumen de buques recibidos, el puerto de Barcelona ha recibido durante el mes de junio del 2014 un total de 322 barcos de cruceros, lo que supone un -8,26% menos que en junio del 2013, con un total de 351. Este descenso se puede deber al hecho de que las políticas de promoción de Barcelona como puerto se están centrando últimamente en un nuevo enfoque, más allá de la típica temporada alta en la que se vende sol, playa y terrazas. La ciudad de Barcelona cada vez se está consolidando más como un destino de cultura y shopping.

Por otro lado, y según el portal de Turismo de Barcelona<sup>36</sup>, el gasto estimado de los turistas de cruceros durante el año 2013 en la ciudad de Barcelona asciende a más de 256 millones de euros anuales, sin incluir otros gastos de las navieras de tasas, carburantes, aprovisionamiento, etc. con un gasto por parte de los turistas en tránsito de 62€ y de 123€ por los turistas de puerto base.

Además, el empleo procedente de los buques turísticos también ha aumentado, ya que durante el año 2013 llegó al puerto de Barcelona un total de 1.039.693 de trabajadores de tripulación (aproximadamente 76.200 más que el año pasado) de los cuales algunos también hacen gasto en la ciudad, generando un total de 6,5 millones.

#### *4.1.1.2. Atraques y rutas principales*

Debido al aumento tan rápido del número de pasajeros que sufrió el puerto de Barcelona en los últimos años, y por lo tanto mayor demanda y capacidad de buques turísticos, la actual concesionaria Creuers del Port de Barcelona S.A., demolió la antigua terminal para construir otra nueva que estuviera equipada para poder acoger a los mega cruceros que estaban llegando. Así, se creó una infraestructura totalmente dispuesta y organizada para la recepción de todo tipo de barcos turísticos.

El puerto de Barcelona se subdivide en varias zonas, ordenadas de forma para que el turista no tenga ningún problema a la hora de acceder a su atraque indicado sin tener que mezclarse con otro tipo de terminales que no estén destinadas al uso turístico. Asimismo, cuenta con 8 terminales internacionales de pasajeros.

##### Muelle Adossat

- Terminal A. Equipada con los últimos equipamientos en cuanto a seguridad, rapidez en el embarque y confort. Dispone de una dimensión de 6.500 metros cuadrados y una línea de atraque de 700 metros, está equipado con las últimas tecnologías, como puertas de acceso y cintas transportadoras. Como puerto base, recibió durante el año 2013 aproximadamente 4.500

---

<sup>36</sup> Para mayor información, consultar Informe Barcelona Turisme (2014). “Los cruceros dejan en Barcelona más de 256 millones de euros anuales”. 31 Julio 2014.



pasajeros. Actualmente recibe la mayor cantidad de cruceros turísticos y mega cruceros, ya que ha sido diseñada para este propósito.

- Terminal B. Gracias a su renovación, actualmente cuenta con 6.500 metros cuadrados divididos en áreas de mostradores de seguridad y zonas de recogida de equipajes. Esta terminal está preparada para recibir y operar con barcos de 140.000 toneladas y 3.600 pasajeros, por lo que los barcos con mayores dimensiones del mundo son dirigidos a esta zona. Dispone de una línea de atraque similar a la Terminal A.

- Terminal C. Esta zona dispone de una superficie de 4.100 metros cuadrados y una línea de atraque de 630 metros. Esta terminal está destinada a distintas operaciones de tránsito y de puerto base (del cual dispone unos 3.800 pasajeros), debido a que las últimas remodelaciones han permitido crear un espacio multifuncional para la realización de estas funciones.

- Terminal D. Denominada como la terminal Palacruceros, contiene 10.000 metros cuadrados con una línea de atraque de 630. Su uso es preferencialmente para los cruceros de Carnival, aunque posee una gestión neutral, con una media de 170 escalas anuales y 400.000 pasajeros. Destacan sus servicios, entre otros la zona VIP o el centro comercial.

#### Muelle Barcelona

- Terminal Z. Situada dentro del Muelle de las Drassanes, está destinada al atraque de ferrys, y ocasionalmente funciona como terminal de cruceros.

- Terminales Norte(N) y Sur(S). Al igual que la Terminal Z, las terminales Norte y Sur están integradas dentro del World Trade Center, con el objetivo de conectar el centro de la ciudad con el puerto. Con una superficie de 5.000 metros cuadrados y una línea de atraque de 824 metros, estas terminales acogen barcos de tamaño mediano (norte) y de hasta 253 metros de eslora (sur).

#### Muelle de San Bertrán

- Terminal Ferry de Barcelona (T). En ocasiones, esta terminal de ferrys tiene un uso en los días de alta afluencia de cruceros y para las operaciones de tránsito. Su extensión no es la mayor, con una superficie de 2.200 metros cuadrados y línea de atraque de 255 metros.

#### Muelle España

- Terminal M-Port Vell. Se trata de la terminal con menor extensión (480 metros cuadrados), ya que da servicio a los barcos con menor capacidad y menor eslora. Contiene una pequeña línea de atraque de 220 metros.

Mapa 4.1.- Mapa de las terminales del puerto de Barcelona



Fuente: Autoridad Portuaria Barcelona

Por otro lado, dentro de las **principales rutas** que abarca el puerto de Barcelona se basa en el recorrido del Mar Mediterráneo.

Así, empresas de cruceros principales como Royal Caribbean o MSC Cruceros<sup>37</sup> dedican sus destinos con origen o escala en Barcelona, pasando por ciudades que embarcan:

- la costa italiana con ciudades como Roma, Venecia, Nápoles, Florencia, Pisa, Ajaccio, Córcega, etc.
- la zona francesa (Niza, Cannes, etc.)
- las islas griegas (Santorini, Creta, Atenas, etc.)
- Oriente Medio (Dubai, Emiratos Árabes Unidos, Canal de Suez, Túnez, etc.)
- España (Islas Baleares)

Otras, como Costa Cruceros, embarcan además de las rutas anteriores otras que circulan alrededor de España como Barcelona como puerto principal, llegando a recorrer también ciudades de Portugal y Marruecos como Lisboa y Casablanca respectivamente.

Incluso esta misma compañía posee grandes transatlánticos que operan desde Barcelona y llegan a recorrer algunas partes de América, embarcando países como Brasil (Río de Janeiro), Uruguay (Recife), Argentina (Buenos Aires), Caribe (Isla Catalina), etc.

---

<sup>37</sup> Para consultar las rutas completas, visitar las páginas webs oficiales. [www.royalcaribbean.es](http://www.royalcaribbean.es) , [www.msccruceros.es](http://www.msccruceros.es)

Por su parte, la naviera Pullmantur<sup>38</sup> propone algunos cruceros temáticos según las preferencias de los turistas, con salida y/o escala en Barcelona y agrupados en:

- Brisas del Mediterráneo: La Goulette (Túnez), Nápoles. Civitavecchia (Roma), La Spezia, Villefranche (Mónaco/Montecarlo)
- Costa Azul y Roma

Por último, la compañía Norweigan Cruise Line<sup>39</sup> no solo abarca las costas Mediterráneas en su totalidad, sino que además abarca dentro de su abanico de recorrido las costas británicas.

#### *4.1.2.- El Puerto de Baleares*

El puerto de las Islas Baleares se extiende a lo largo de todas las islas que la forman, creando una sola comunidad que lleva su nombre. Sin embargo, según la isla, el nombre que obtienen puede ser distinto. De este modo, los principales puertos de las Islas Baleares son los de Palma, Alcúdia, Mahón, Ibiza y la Savina,

La Autoridad Portuaria de las Islas Baleares se encuentra, al igual que el puerto de Barcelona, en una posición geográfica envidiable, debido a su situación con el resto del Mar Mediterráneo, que le permite la perfecta conexión vía marítima con los demás puntos geográficos de Europa mediterránea.

Desde antes de la civilización musulmana, este puerto ya recibía tráfico marítimo en las primitivas instalaciones portuarias que se mantuvieron prácticamente del mismo modo hasta el siglo XIX, momento en el que se inician las obras hasta dar a conocer los puertos de las Islas Baleares que hoy en día se conocen.

Estas prontas conexiones de tráfico marítimo se debían principalmente a la posición geográfica de las islas, que unían y hoy siguen uniendo el Mar Mediterráneo con España.

Uno de sus puntos fuertes es la cercanía vía aérea con Europa, que permite una gran conexión con los diferentes destinos europeos, y lo cual facilita la demanda de cruceros en las islas.

Gracias a su gran accesibilidad vía aérea, los turistas pueden escoger libremente el realizar un crucero desde las Islas Baleares, lo que produce en definitiva un aumento del gasto turístico y la afluencia de turistas, tanto de cruceros como terrestres.

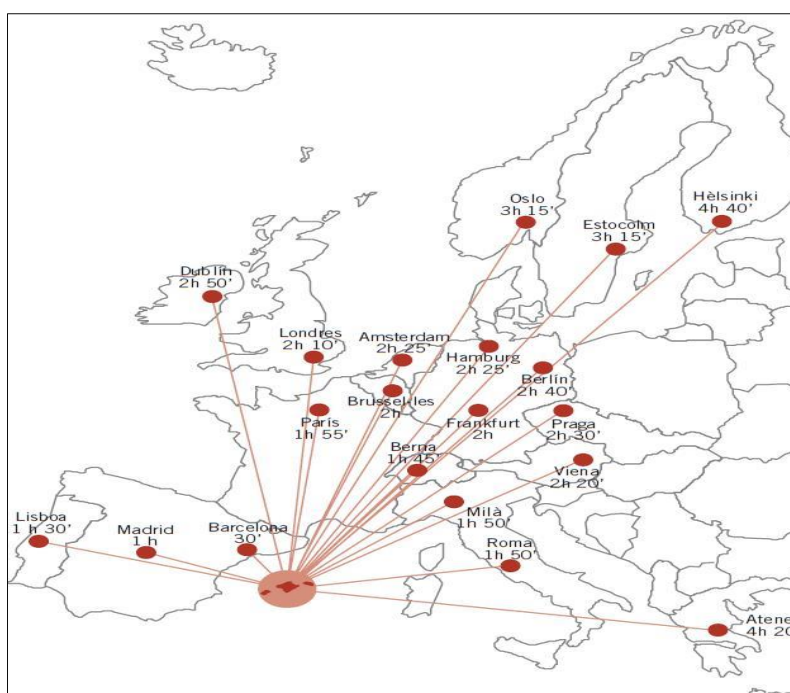
---

<sup>38</sup> Para más información, consultar la página web oficial: [www.pulmantur.es](http://www.pulmantur.es)

<sup>39</sup> Más detalles en la página web de Norweigan Cruise Line [www.ncl.com](http://www.ncl.com)

En concreto, las conexiones del puerto de Palma de Mallorca permite una facilidad de conexión ciudad-puerto excelentes, ya que se encuentra situado a 1 km de la ciudad, por lo que los turistas pueden acceder libremente al crucero atracado sin tener que recurrir a otros transportes para llegar hasta el puerto.

*Mapa 4.2.- Distancia en horas de vuelo entre las Islas Baleares y distintos puntos de Europa*



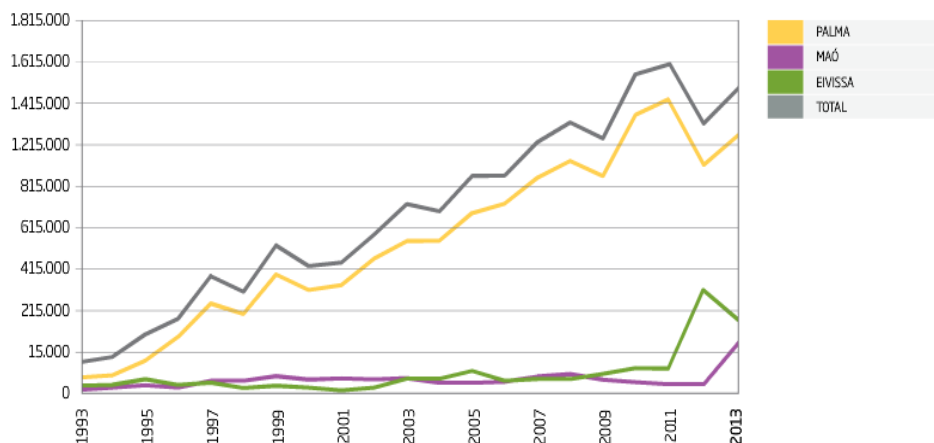
Fuente: [www.intelligentcoast.com](http://www.intelligentcoast.com)

#### 4.1.2.1.- El puerto en cifras

Los datos sobre el tráfico de pasajeros son muy positivos según la Autoridad Portuaria del Estado, ya que durante el año 2013 se han llegado a registrar un total de 1.532.508 pasajeros de cruceros en las islas Baleares, lo que supone un 20,75% de variación superior conforma al año pasado. Lo que supone un 19,99% del total del turismo de cruceros a nivel nacional.<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Autoridad Portuaria del Estado [www.puertos.es](http://www.puertos.es)

Gráfico 4.3.- Evolución del tráfico de cruceristas en los puertos de las Islas Baleares (1993-2013)



Fuente: Memoria Anual 2013 Autoridad Portuaria Baleares

A continuación se recoge un seguimiento de los turistas de cruceros recibidos en los diferentes puertos de la Autoridad de Baleares que mayor demanda crucerística reciben dentro del período 1993-2013. Se puede apreciar por tanto el gran despegue de todos los puertos sobre todo a partir del año 1997, hasta alcanzar el mayor pico de afluencia de pasajeros, registrado en 2011 en más de 1.615.000 de pasajeros.

Se observa como a partir del año 2008, con inminente llegada de la crisis económica mundial, el turismo de cruceros se resintió en Baleares, aunque manteniéndose más adelante y con una trayectoria de crecimiento muy positiva.

Según un estudio de la CITTIB<sup>41</sup>, una de las principales actividades económicas de las islas es el gasto turístico, especialmente el de los pasajeros de cruceros que embarcan, desembarcan, o están de paso. Así, según sus estadísticas, se calcula que durante el año 2012 se realizó un gasto medio por persona y por día de 55,52€.

En cuanto al tráfico de buques que llegan a la isla, durante el mes de Junio de 2014 se han registrado un total de 256 cruceros turísticos, un -4,12% menos que durante Junio de 2013.

Sin embargo, y según los datos de Med Cruise, durante el año 2012 los distintos puertos de las Islas Baleares recibieron 633 escalas divididas en: Palma (633), Alcúdia (1), Mahón (74), Ibiza (142), Savina (4).

Su posición conforme a los demás puertos a nivel europeo y mundial es inmejorable, ya que en 2011 el puerto de Baleares ocupa el 4º puesto en

<sup>41</sup> Sintés, J. (2010). "El impacto económico de los puertos del Estado en Baleares". CITTIB-CAEB. Islas Baleares.

Europa y el 12º a nivel mundial, según el ranking mundial de puertos top 50 del mundo realizado por D.P.Wild.<sup>42</sup>

#### 4.1.2.2.- Atraques y principales rutas

Uno de los puertos más importantes dentro de la Autoridad Portuaria de Baleares es el Puerto de Palma, ya que es el único que posee en sus infraestructuras servicios de escala y de puerto base y los otros puertos solo tienen usos para cruceros de escalas<sup>43</sup>. Por ellos dedicaremos el estudio a este principal puerto balear.

El *Puerto de Palma* es considerado el mayor de los cinco puertos pertenecientes a la Autoridad Portuaria de Baleares. Su situación es privilegiada ya que se encuentra justo al lado del casco antiguo de la ciudad, lo que permite unas conexiones excelentes con Mallorca para el uso y disfrute del turista. Su construcción se realizó durante los años 60 mediante una obra que robó espacio al mar, en la que todo el puerto se unió por un largo paseo marítimo.<sup>44</sup>

Como puerto receptor y emisor de turismo de cruceros, se ha convertido en uno de los principales en la zona del Mediterráneo debido a sus servicios ofrecidos.

Estos servicios están actualmente divididos en 4 zonas diferenciadas:

- Muelles comerciales
- Muelle de Poniente
- Dársenas deportivas
- Dique del Oeste

Este puerto, cuenta con 4 calados con longitudes de 12 metros y 8 atraques con más de 3010 metros de largo, además de sus 6 estaciones marítimas y sus 7 pasarelas móviles para poder realizar los mejores embarques y desembarques en la ciudad con la mayor comodidad.

Concretamente, los cruceros turísticos llegados a este puerto realizan la mayoría de sus atraques dentro del Muelle de Poniente, ya que es el más preparado para la recepción de cruceros sobre todo de gran capacidad. Este muelle ha sido recientemente remodelado para la mayor recepción de buques turísticos.

Para otro tipo de embarcaciones de pasajeros con menor volumen y otras características, es habitual el uso del Dique del Oeste.

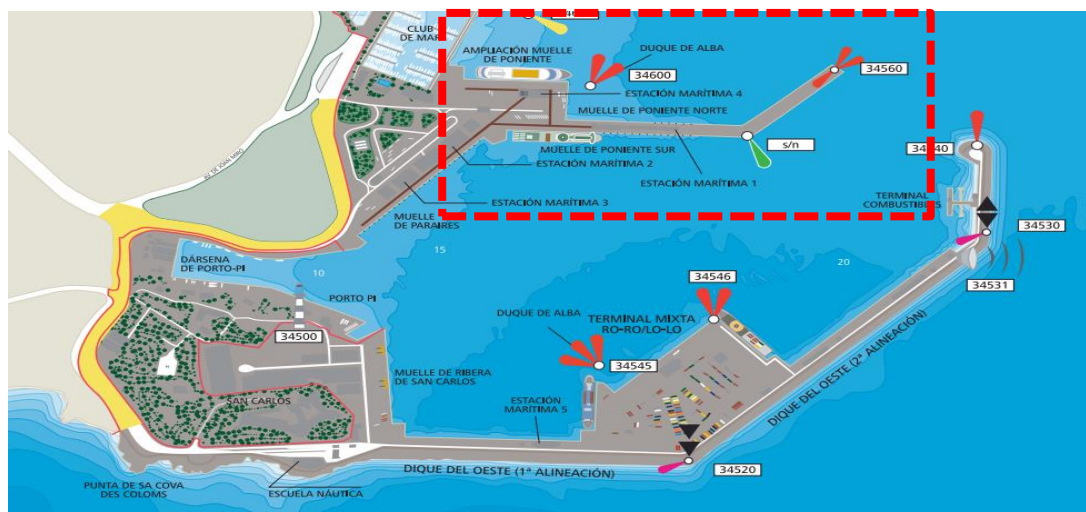
---

<sup>42</sup> Consultar artículo de Hosteltur (2012). *"España con récord de cruceristas y cinco puertos en el ranking mundial"*. D.P Wild.

<sup>43</sup> Cámara de Comercio de Mallorca (2010). *"Estudio sobre productos turísticos emergentes en las Islas Baleares"*. Islas Baleares.

<sup>44</sup> Consultar [www.portsdebalears.es](http://www.portsdebalears.es)

Mapa 4.3.- Mapa del puerto de Palma de Mallorca. Muelle del Poniente



Fuente: Autoridad Portuaria de las Islas Baleares

En cuanto a las **principales rutas** de cruceros realizadas a través de los distintos puertos de las Islas Baleares, están los siguientes:

- La empresa MSC Cruceros ofrece rutas con puerto base desde Palma de Mallorca ofreciendo trayectos principalmente por el Mediterráneo. Así, ciudades como Marsella, La Spezia (Génova), Ajaccio (Córcega), Salerno, Messina, Valletta (Malta), y otras ciudades mediterráneas son visitadas a bordo de los distintos buques de esta compañía, tales como el MSC Armonía.
- Costa Cruceros aborda los destinos anteriormente nombrados también, añadiendo alguno otro tales como Barcelona, Nápoles, Civitavecchia (Roma), Palermo, Túnez o Savona.
- La Compañía de cruceros Aida Cruises ofrece rutas por la zona del Mediterráneo Occidental, además de rutas nacionales recorriendo la costa española. También ofrece transatlánticos con puerto base en Palma de Mallorca, llegando a visitar lugares desde Cádiz, Portugal, Nueva York, Puerto Cañaveral, Miami, etc.
- Otras compañías como Thomson Cruises, SilverSea Cruises, Oceania Cruises etc. también incluyen dentro de sus rutas por el Mediterráneo Occidental a las Islas Baleares como un destino más, especialmente Palma de Mallorca, debido a sus adecuadas infraestructuras que permiten la recepción de este tipo de grandes buques.

#### 4.1.3. Las Islas Canarias

Mencionar que la Autoridad Portuaria de las Islas Canarias se divide en dos organizaciones marítimas principales:

- Autoridad Portuaria de Las Palmas
- Autoridad Portuaria de Santacruz de Tenerife

Como objeto del estudio, se analizarán estas dos organizaciones portuarias, debido a su gran afluencia de turistas de cruceros que reciben actualmente y a sus infraestructuras equipadas para ello.

Esta tabla nos expone a continuación el desarrollo de los puertos de las Islas Canarias en números de pasajeros.

Tabla 4.1.- Evolución de los puertos canarios a nivel de pasajeros

Puerto	Diciembre 2012	Diciembre 2013	Total 2012	Total 2013	Variación
<b>Las Palmas</b>	90.209	156.130	832.763	830.011	-0,33
<b>S.C. Tenerife</b>	127.387	136.219	885.623	794.249	-10,32

Fuente: Autoridad Portuaria

Como se puede observar, las cifras inicialmente son bastantes altas, aunque durante el 2013 se ha producido una pequeña variación negativa sobre todo en Santa Cruz de Tenerife. A partir de esas apreciaciones, se analizarán por separado estos dos puertos para averiguar qué es lo que los diferencia y por qué cada uno obtiene esos datos.

##### 4.1.3.1.- Autoridad Portuaria de Las Palmas

Estratégicamente hablando, la Autoridad Portuaria de Las Palmas se sitúa en una ubicación envidiable, ya que al pertenecer a España se rigen por la normativa y jurisdicción de la Unión Europea.

Sin embargo, su situación geográfica les sitúa en medio del Océano Atlántico, con una gran proximidad al continente africano (a unos 80 km aproximadamente), lo que supone una gran ventaja de comunicación con los países africanos vía marítima, así como su situación de Régimen Económico y Fiscal, ya que es un estatuto incluido dentro de la Unión Europea, con el que puede disfrutar de libertad comercial.



#### 4.1.3.1.1.- El puerto en cifras

Durante el año 2013, los puertos de Las Palmas registraron una cifra de flujo de pasajeros de cruceros de 830.011 personas, un -0,33% inferior a la cifra del año pasado.<sup>45</sup>

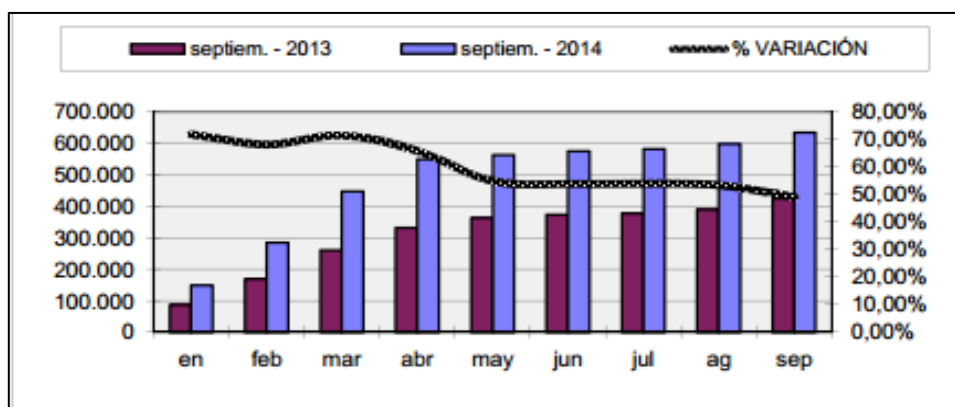
Aun así, durante este mismo año ha sido considerado como el tercer puerto más importante en cifras de pasajeros, permaneciendo en un tercer lugar (detrás de Barcelona y Baleares) con un 10,82 % del total de pasajeros de cruceros a nivel nacional.

Sin embargo, los datos que habría que analizar en las Islas Canarias son los de su característico invierno, en el que se presentan unas temperaturas excepcionalmente buenas en plena temporada de frío y gracias a la cual los cruceros en esta zona aumentan considerablemente.

Durante los meses de octubre a abril (especialmente en diciembre), su afluencia se dispara y llega a registrar datos mucho más positivos y favorecedores que durante el resto del año. Así, durante el mes de diciembre de 2013, Las Palmas registraron un total de 156.130 pasajeros, lo que supone casi el doble que los cuatro primeros meses del año.

Por otro lado, los datos de 2014 parecen prometedores, ya que según los datos registrados acumulados hasta junio de 2014, se llevan contabilizados 576.062 pasajeros, con una afluencia de 274 buques de cruceros ( 44 más que el año pasado). Sin embargo, estos no son los mayores picos de cifras que registran Las Palmas, pues como hemos mencionado anteriormente, gracias a su temporal de anticiclón en el mes de diciembre, su demanda crece.

Gráfico 4.4.- Nº de pasajeros en el puerto de Las Palmas. Acumulado Septiembre 2013-Septiembre 2014



Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas

<sup>45</sup> Consultar página web de Puertos del Estado: [www.puertos.es](http://www.puertos.es). Estadísticas Tráfico Portuario. Pasajeros de Cruceros.

En la gráfica podemos observar la progresión ascendente que ha sufrido el número de pasajeros de cruceros en el puerto de Las Palmas durante el año 2013/2014. Se puede observar y deducir como, a medida que se va acercando la temporada de otoño/invierno, los flujos de turistas van aumentando, dejando cifras mucho más inferiores durante los meses de enero a marzo.

En cuanto al gasto medio del turista, en el informe realizado por el Gobierno de Canarias<sup>46</sup> acerca del mercado de turismo de cruceros en Canarias (2012), divide el gasto que dejan los turistas en el puerto de Las Palmas en dos vertientes, turistas que contratan excursión y turistas que no las contratan. Se puede observar cómo durante la temporada 2011/2012, el gasto medio de turistas que contratan excursión es de unos 65-70€, mientras que los turistas que no contratan excursión invierten en la ciudad una media de 30€.

Por último, mencionar que la organización D.P. Wild situó los puertos de Las Palmas en 2011 en un ranking mundial en cuanto a tráfico de pasajeros con un puesto del 12º en Europa y 28º a nivel mundial.

#### *4.1.3.1.2.- Atraques y rutas principales*

La Autoridad Portuaria de las Palmas es conocida por dividirse en distintos puertos alrededor de las Islas Canarias.

Estos puertos se disponen en tres de sus islas Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, y se disponen de la siguiente denominación:

- Puerto de La Luz/ Las Palmas
- Puerto de Salinetas
- Puerto de Arinaga
- Puerto de Los Mármoles
- Puerto del Rosario

Sin embargo, el motivo de nuestro estudio se centrará en el puerto de *Las Palmas* o Puerto de la Luz, situado en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, debido a que su gran afluencia de turistas de cruceros lo sitúan como el principal y casi exclusivo puerto en Las Palmas que realiza estos servicios<sup>47</sup>.

Así, el puerto de las Palmas dispone de los siguientes muelles principales con sus correspondientes atraques: Muelle de la Esfinge, Muelle de Asticán, Muelle Gran Canaria, Muelle Virgen del Pino, Muelle Elder, Muelle de Cambulloneros, Muelle León y Castillo, Muelle Primo de Rivera, Muelle Grande, Pantalán de Fransari, Muelle Ribera Pantalán, Muelle Pesquero, Muelle del Refugio, Muelle Sanapu, Muelle Wilson, Muelle Santa Catalina, y Muelle de la Dársena de Embarcaciones Menores.

---

<sup>46</sup> Gobierno de las Islas Canarias (2013). *Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias*. Islas Canarias.

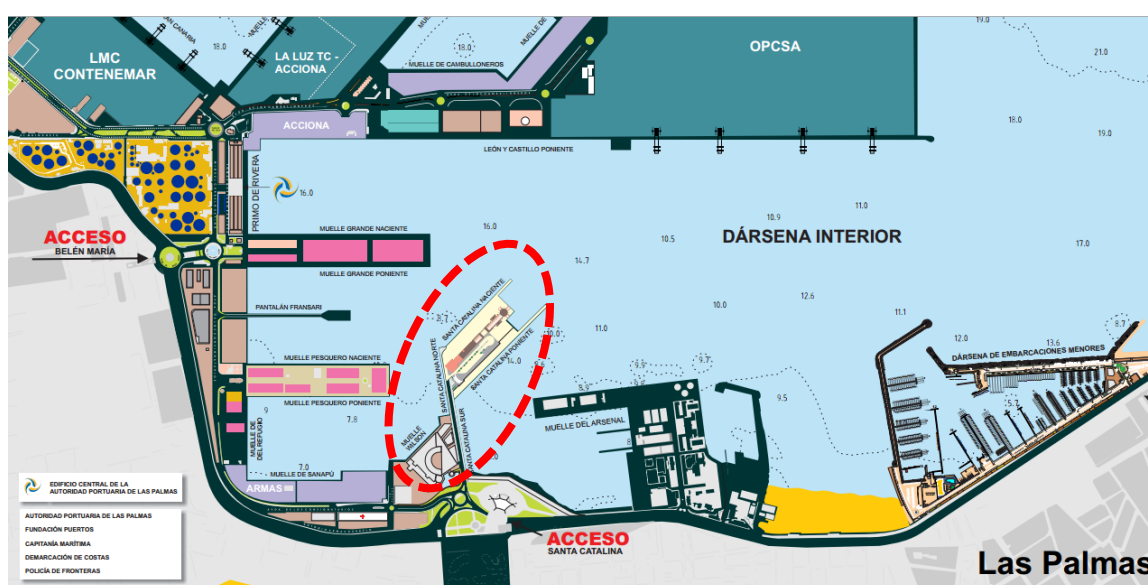
<sup>47</sup> Para mayor información referente a la Autoridad Portuaria de Las Palmas en [www.palmasport.es](http://www.palmasport.es)

En total todos estos muelles suman una longitud total de 16.395,50 metros, lo que hace de este puerto una zona inmensa y bien preparada tanto para la recepción de turistas como para la realización de otras actividades.

Sin embargo, el único muelle destinado a la recepción y emisión de cruceros turísticos es el Muelle de Santa Catalina. Este muelle, cuenta con una longitud de 1864 metros para poder realizar la recepción de varios cruceros turísticos simultáneamente.<sup>48</sup>

Además, cuenta con tres estaciones marítimas con más de 3.000 metros cuadrados en total diseñada para el recibimiento de los pasajeros crucerísticos.

Mapa 4.4.- Mapa del puerto de Las Palmas. Muelle de Santa Catalina.



Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas

En cuanto a las **rutas principales**, la revista NewsCruises Media Group<sup>49</sup> destaca el mercado británico como una tradicional emisión de cruceros turísticos a las Islas Canarias. Empresas navieras como Cunard, Fred Olsen, o P&O mantienen su presencia en las islas.

- Así, la empresa MSC Cruceros oferta para la temporada de otoño e invierno 2014/2015 a bordo de 3 barcos de cruceros rotaciones desde Civitavecchia y Génova a Funchal, Tenerife y Las Palmas, con escalas en Barcelona y Málaga

<sup>48</sup> Más detalles acerca de las características de los muelles en: Autoridad Portuaria de las Palmas (2013). *Memoria Anual Puerto de las Palmas 2012*. Las Palmas de Gran Canaria.

<sup>49</sup> Cruises News Media Group SL. (2014). *Evolución del tráfico de cruceros en los puertos españoles*. Septiembre 2014 nº30. Madrid.

- Por su parte, Cunard ha puesto este año bajo servicio seis cruceros desde Reino Unido con paradas en Las Palmas a cargo de sus tres buques. Para la temporada de otoño, la empresa dispondrá de cuatro cruceros durante noviembre y diciembre.

- Otra empresa crucerística, la compañía Fred Olsen Cruise Lines, se centra este año sobre todo en la temporada de otoño/ invierno, ya que es la más rentable. De este modo, sus principales rutas a bordo del famoso Braemar que presten servicio por Las Palmas serán las siguientes<sup>50</sup>:

- Santa Cruz de Tenerife, Midelo (Cabo Verde), Porto Novo (Cabo Verde), Praia (Cabo Verde), Banjul (Gambia), Dakar (Senegal), Puerto del Rosario (Fuerteventura), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife.

- Santa Cruz de Tenerife, Funchal (Madeira), Casablanca (Marruecos), Agadir (Marruecos), Las Palmas, Puerto del Rosario (Fuerteventura), Santa Cruz de Tenerife.

#### *4.1.3.2.- Autoridad Portuaria Santa Cruz de Tenerife*

La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife está dividida entre varios puertos principales entre los cuales destacan: Tenerife, La Palma, La Gomera, El Hierro, y Los Cristianos.

Al igual que los puertos de Las Palmas, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife disfruta de una posición geodemográfica y estratégica magnánima. Sus dos principales puertos con mayor importancia en materia de cruceros turísticos, y en los cuales se va a basar el estudio principalmente, son el puerto de Santa Cruz de Tenerife y el puerto de Santa Cruz de la Palma.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife, disfruta de tener el título de puerto base, por el cual posee unas infraestructuras aeroportuarias y turísticas infalibles, lo que hace su tránsito por la isla, tanto por vía marítima como por vía aérea, mucho mayor que otros puertos. Así, Tenerife cuenta con dos aeropuertos internacionales con conexiones directas tanto dentro de España como por Europa.

##### *4.1.3.2.1.- El puerto en cifras*

En total, el tráfico de pasajeros llegados a la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife tuvo una afluencia durante el 2013 de 790.000 pasajeros de cruceros de todo el mundo, así como un total de 525 escalas. Incluso la propia Autoridad Portuaria predice superar durante todo el año 2014 los 900.000 cruceristas en más de 600 escalas.

---

<sup>50</sup> [www.fredolsencruises.com](http://www.fredolsencruises.com)

Concretamente, el flujo de cruceristas llegados a Tenerife es una cifra bastante positiva, ya que durante el acumulado hasta junio de 2014 se han recibido un total de 448.121 pasajeros, lo que significa un 6,84% más que el año pasado.

En cuanto a la afluencia de buques, mencionar que los datos prácticamente se mantienen, ya que durante el acumulado de junio de 2014 se han registrado una media de 275 cruceros llegados a la isla, que supone un -0,36% menos.<sup>51</sup>

El gasto medio está dividido entre turistas que contratan excursiones y turistas que no las contratan, ya que la diferencia es bastante notable. Según el estudio del Gobierno de Canarias (2013), por un lado, los turistas de cruceros que deciden contratar una excursión en la isla gastan una media de 65€. Sin embargo, los turistas que deciden no contratar ninguna excursión, simplemente tienen un gasto turístico en la ciudad de 45-50€.<sup>52</sup>

Comparando su afluencia de pasajeros de cruceros con otros puertos, D.P.Wild posiciona el puerto de Santa Cruz de Tenerife en un ranking de 2011 a nivel europeo en el puesto nº11 y a nivel mundial en el nº24.

#### *4.1.3.2.2.- Atraques y principales rutas*

El puerto de Santa Cruz de Tenerife está formado por cuatro dársenas principales:

-Dársena de los Llanos. Destinada principalmente al uso comercial. Esta dársena, situada en la entrada sur del puerto, contiene una terminal de contenedores, tráfico Ro-Ro, además de una marina deportiva. Se compone de un dique –muelle y del Muelle de Ribera II.

-Dársena de Anaga. Es la zona principal, ya que su uso se debe especialmente a la recepción y emisión de cruceros turísticos. También se destina al uso comercial, así como al tráfico insular. Su estructura está compuesta por los muelles de Enlace, muelle de Ribera, muelle Norte y muelle Sur. Éste último muelle está destinado para el atraque de grandes cruceros de turismo, para los que está totalmente preparado, con 3.199 metros de longitud y un máximo de 12 metros de calado.

-Dársena del Este. Creado especialmente al uso comercial con terminales de contenedores junto a la carga y descarga de graneles líquidos y sólidos. Consta de un dique del Este, muelle de Contenedores y muelle de Bufadero.

---

<sup>52</sup> Gobierno de las Islas Canarias (2013). *Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias*. Islas Canarias.

-Dársena de pesca. Esta parte del puerto es utilizada en la actualidad para el atraque de embarcaciones pesqueras, además de encontrarse ubicada una marina deportiva.

Por su parte, el puerto de Santa Cruz de la Palma forma un conjunto con un muelle de cruceros con calados de entre 9 y 14 metros y una línea de atraque de 1.076 metros.<sup>53</sup>

Así, dentro del puerto se pueden encontrar:

-Dársena pesquera. Dividida entre el Dique y la Ribera, tiene un uso íntegramente pesquero.

-Muelle Polivalente. Con un uso tanto de contenedores como polivalente, este muelle contiene un total de 462 metros de longitud.

-Dique del Este. Se encuentra dividido en tres sectores, tales como Primera Alineación, Segunda Alineación y Tercera Alineación. Todo el dique contiene un uso polivalente. Es en este dique donde se suelen hacer los atraques de buques turísticos.

-Pantalán. Sus medidas marcan 140 metros de longitud y 9 metros de calado. Actualmente tiene un uso polivalente.

Mapa 4.5.- Mapa del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Dársena de Anaga.



Fuente: Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

<sup>53</sup> www.puertodelapalma.org

Hablando de sus **principales rutas**, Tenerife, como puerto base, suele tener itinerarios semanales desde Madeira, Canarias y África con escalas en Tenerife, La Palma, Madeira, Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura o Agadir y Málaga o Barcelona.

Además, gracias a esta condición de puerto base, determinadas empresas son fijas en cuanto a la realización de rutas desde las islas. Estas empresas suelen ser:

- Fred Olsen Cruises Lines: Con rutas como puerto base tales como Santa Cruz de Tenerife, El Hierro, San Sebastián de la Gomera, Arrecife, Cabo Verde, Portugal, etc.

Además, la compañía ofrece otras rutas en las que, aunque no esté como puerto base, se incluye como un destino más. Estas rutas suelen ofrecer como puerto base cualquiera de Reino Unido (Southampton, Liverpool, Dover) y suelen incluir los destinos anteriormente ofrecidos, según la zona a la que se disponga el crucero.

- Tui Cruises: Aunque en España no es la empresa crucerística más conocida, tiene a su disposición infinidad de rutas que cubren toda la costa canaria. Concretamente, sus líneas dentro del territorio canario bordean toda la zona de La Gomera, Tenerife, Gran Canaria, y Lanzarote, llegando hasta a lugares a nivel internacional como Agadir, Dakar, Madeira, alcanzando según algunas rutas hasta la costa Mediterránea Occidental.

- Thomson Cruises: Santa Cruz, Las Palmas, Santa Cruz De La Palma, Funchal, Agadir, Arrecife, etc. son solo algunos de los destinos que ofrece esta compañía que opera entre otros lugares, por diversas zonas de las Islas Canarias, especialmente por Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife

- Otras navieras de cruceros que trabajan desde Santa Cruz de Tenerife son Costa Cruceros, Aida Cruises, MSC Cruceros, Cunard, Norweigan Cruise Line, etc. e incluyen los destinos anteriormente nombrados y otros como la costa italiana, fiordos noruegos y parte de las islas griegas.

#### 4.1.4.- Cuadro resumen

Tabla 4.2.- Principales características de los puertos nacionales analizados

	BARCELONA	BALEARES	LAS PALMAS	S.C. TENERIFE
SITUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Principal puerto Mediterráneo</li> <li>Integración puerto-ciudad</li> <li>Grandes conexiones aeropuerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integración puerto-ciudad</li> <li>Principal puerto paso Mediterráneo occidental</li> <li>Conexiones aeropuerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conexión con África</li> <li>Dominio Atlántico Sur occ.</li> <li>Jurisdicción propia</li> <li>Grandes conexiones aeropuerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dominio Atlántico Sur occ.</li> <li>Tradicional destino sol y playa</li> <li>Conexiones aeropuerto y marítimas</li> <li>Conexión puerto-ciudad</li> </ul>
TRÁFICO PASAJEROS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Año 2013: 2,6 mill. Turistas</li> <li>Buques acumulado Junio 2014: 322 cruceros</li> <li>Gasto cruceristas 2013: 256 mill. €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Año 2013: 1.532.508 mill. Turistas</li> <li>Buques acumulado Junio 2014: 256 cruceros</li> <li>Gasto cruceristas 2011: 85 mill. €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Año 2013: 830.011 turistas</li> <li>Buques acumulado Junio 2014: 274 cruceros</li> <li>Gasto cruceristas 2012: 58,2 mil. €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Año 2013: 790.000 turistas</li> <li>Buques acumulado Junio 2014: 275 cruceros</li> <li>Gasto cruceristas 2012: 57.5 mill. €</li> </ul>
PUERTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>9 muelles</li> <li>8 terminales (7 cruceros)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Palma: -2 muelles -1 dársena deportiva -1 dique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Puerto la Luz: -16 muelles (1 cruceros) - 1 pantalán -3 est. marítimas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Puerto S.C. Tenerife: -4 dársenas -7 muelles - 2 diques</li> </ul>
RUTAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costa italiana</li> <li>Costa francesa mediterránea</li> <li>Islas griegas</li> <li>Oriente Medio</li> <li>España</li> <li>Atlántico Occidental (Norte y Sur)</li> <li>Centro América</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costa italiana</li> <li>Costa francesa mediterránea</li> <li>Oriente Medio</li> <li>España</li> <li>Atlántico Occidental Sur</li> <li>Norte América y Centro América</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costa italiana</li> <li>Costa portuguesa</li> <li>España</li> <li>Islas británicas</li> <li>Atlántico Occidental (Norte y Sur)</li> <li>África Occidental Norte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costa portuguesa</li> <li>Costa italiana</li> <li>Islas británicas</li> <li>Islas griegas</li> <li>España</li> <li>Atlántico Occidental</li> <li>África Occidental Norte</li> </ul>
PROYECTOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción nueva terminal cruceros (Terminal E)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliación Dique del Oeste (Cruceros)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliación y mejora en muelle Santa Catalina y dique Wilson</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción terminal cruceros (muelle de Ribera)</li> </ul>

Elaboración propia. Fuente: Extracción de datos del apartado 4.1.



En la tabla 4.2 se ha realizado un marco a modo de resumen con las principales características que conciernen a los principales puertos a nivel nacional recién analizados.

Como se puede observar, dentro de un marco situacional distinto, ambos comparten muchas de las características analizadas, tales como la conexión ciudad-puerto, las facilidades de accesibilidad vía aérea, o los tipos de rutas frecuentes. Otros rasgos, como el número de turistas llegados tienen una gran variación, que solo se consigue incrementar a media que un puerto invierte y se abre a nuevos mercados y nuevas oportunidades.

## 4.2 LOS PUERTOS COMPETIDORES A NIVEL INTERNACIONAL: UNA VISIÓN GENÉRICA

### 4.2.1.- Principales puertos del Mediterráneo Occidental

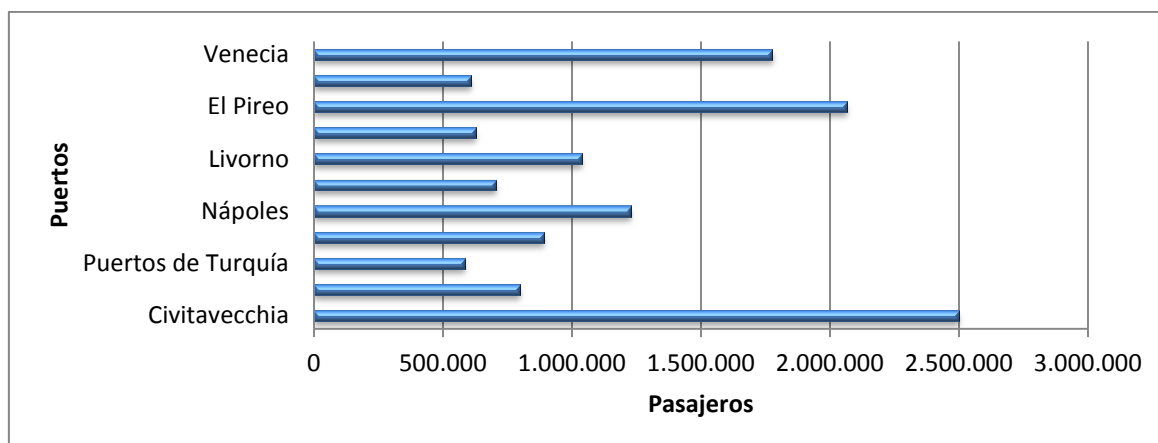
Según los registros, durante el año 2012 los puertos del Mar Mediterráneo recibieron un total de 25 millones de movimientos de pasajeros, y 13.685 buques. Estos datos sugieren que el Mar Mediterráneo, como destino de pasajeros de cruceros, está posicionado como uno de los más importantes a nivel mundial, por encima de los destinos americanos.

Dentro del Mar Mediterráneo se dividen cuatro zonas principales de destinos crucerísticos: Mar Mediterráneo Occidental, Mar Adriático, Mar Negro y Mar Mediterráneo Oriental.

Según el artículo de Hosteltur<sup>54</sup>, muestra los datos obtenidos de pasajeros actualmente por cada zona, denominado así al Mar Mediterráneo Occidental con 18,8 millones, al Mar Adriático con 5,1 millones, 200.000 en el Mar Negro y Mar Mediterráneo Oriental con 2,8 millones.

Es por ello que el estudio de los puertos competidores a nivel internacional del Mar Mediterráneo se va a centrar en la parte occidental, además de por la propia proximidad geográfica.

Gráfico 4.5.- Pasajeros de Cruceros en los principales puertos del Mar Mediterráneo del 2012



Elaboración propia. Fuente: MedCruise

Como se puede observar, los datos reflejan la gran afluencia del turismo de crucero especialmente en dos lugares: Civitavecchia con 2.500.000 pasajeros y El Pireo con 2.066.925.

<sup>54</sup> Revista Hosteltur (2014). "Barcelona se confirma como el puerto de cruceros más importante del Mediterráneo". 15 de Marzo de 2014.

Estos datos no son una casualidad, ya que coinciden con los tres puertos mejor equipados y de mayor envergadura del Mar Mediterráneo Occidental, sin contar con los puertos españoles anteriormente expuestos.

A continuación, leeremos una breve introducción para descubrir qué características hacen de estos principales puertos mediterráneos los líderes y, en definitiva, los mejores de Europa.

#### *4.2.1.1.- El Puerto de Civitavecchia*

Este puerto, situado al noroeste de Roma, en la provincia de Lazio, disfruta actualmente de una posición privilegiada, ya que se encuentra conectada al resto de Italia a través tanto de una red ferroviaria adecuada y eficiente, carreteras y el aeropuerto que une Roma e Italia central con el resto del mundo.

Se considera también un punto estratégico para el acceso a destinos turísticos importantes tanto italianos como a rutas crucerísticas del Mediterráneo.

Debido a una política que motiva el objetivo de aumentar las conexiones entre Civitavecchia y los puertos de Cerdeña, el aumento de flujos a nivel nacional se ha visto bastante favorecido en este puerto.

Además, las obras de urbanización de los muelles y estructuras creadas para dar la bienvenida a los pasajeros han conseguido registrar datos de flujos turísticos muy positivos, con un aumento de buques en 10 años de más del 90%. Como viene detallado en sus políticas, Civitavecchia tiene el objetivo de convertirse en el puerto de cruceros más importante del Mediterráneo.

Como puerto de cruceros, ha registrado datos muy positivos, ya que durante el año 2012 llegó a registrar 2.500.000 pasajeros de cruceros, por lo que está consolidado como uno de los principales puertos del mediterráneo.

Este puerto tiene dentro de su jurisdicción más de veinte muelles. Su utilización suele ser la del atraque de ferrys y de contenedores. Sin embargo, existe una zona específica para que el amarre de los cruceros se pueda realizar con la mayor facilidad posible, concretamente dentro de la pared exterior de los muelles.<sup>55</sup>

El puerto de Civitavecchia está dispensado en 11 muelles para el uso y disfrute de los cruceros y los turistas que viajan a través de él, además de tres terminales de cruceros dentro del muelle nº12, y terminales de uso temporal en los muelles nº11 y nº25.

En total, dispone de 26 muelles operativos para varios usos, con una extensión de 17 km en total.

---

<sup>55</sup> [www.civitavecchiaport.org](http://www.civitavecchiaport.org)

Por otro lado, son muchas las empresas crucerísticas que actualmente trabajan y realizan paradas en este puerto, ya que como se ha mencionado, gracias a su posición estratégica permite llegar con facilidad a los principales destinos italianos centrales y comunican con otros destinos.

Estas empresas son:

- Royal Caribbean
- Celebrity
- Holland America
- Norwegian – NCL Cruises
- Princess Cruises
- Azamara Club Cruises
- Regent Seven Seas

*Mapa 4.6.- Mapa del puerto de Civitavecchia*



*Fuente: Porti di Roma*

#### *4.2.1.2.- El Puerto de El Pireo*

Se trata nada menos del principal puerto del que dispone Grecia. Situado a 10 km de la capital del país, Atenas, contiene una grandísima afluencia de turistas debido al gran paso de cruceros que eligen las islas griegas como destino en el que desembarcar.<sup>56</sup>

Durante el año 2012, se han registrado datos totales de pasajeros de cruceros de 2.066.925, con 768 llegadas de buques turísticos. Incluso en el año 2013, los datos fueron mejores en cuanto a llegadas de pasajeros de

<sup>56</sup> [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com) . Consultar: *Yearbook*.

cruceros<sup>57</sup>, ya que se han registrado durante ese año 2.269.801, lo que supone una variación muy positiva.

En cuanto a las infraestructuras del puerto, está totalmente acomodado para la recepción de cruceros turísticos, ya que dispone de 11 plazas para el atraque simultáneo de buques. Así mismo, estos atraques se disponen entre 2 terminales para pasajeros. Este puerto, con un total de nueve muelles dispuesto a lo largo de 2.800 metros de longitud y 11 metros de profundidad, se ha convertido en uno de los primeros puertos del Mediterráneo de paso que une Grecia con el resto de Europa.

Además cuenta con todo tipo de servicios para la comodidad del pasajero que embarca o desembarca en este puerto, tales como todo tipo de tiendas, Policía, oficina de turismo, oficina de aduanas, parking, etc.

Una característica de la que no todos los puertos disponen es la posesión de un helipuerto dentro del puerto, que sirve para equipamientos aéreos VIP.

Este puerto dispone actualmente del título “EcoPort” ya que pone en prácticas los principios de desarrollo sostenible para el cuidado del medio ambiente, por lo que gracias a las políticas ambientales de la PPA SA el puerto de El Pireo está suscrito a ellas, llevando a cabo acciones como programas de monitoreo de la calidad del medio ambiente, planes de manejo de desechos de buques, etc.<sup>58</sup>.

Por último, mencionar brevemente las empresas de cruceros que actualmente trabajan con el puerto de El Pireo:

- Msc Cruceros
- Celebrity Cruises
- Princess Cruises
- Cunard
- Holland America Line
- Pullmantur, etc.

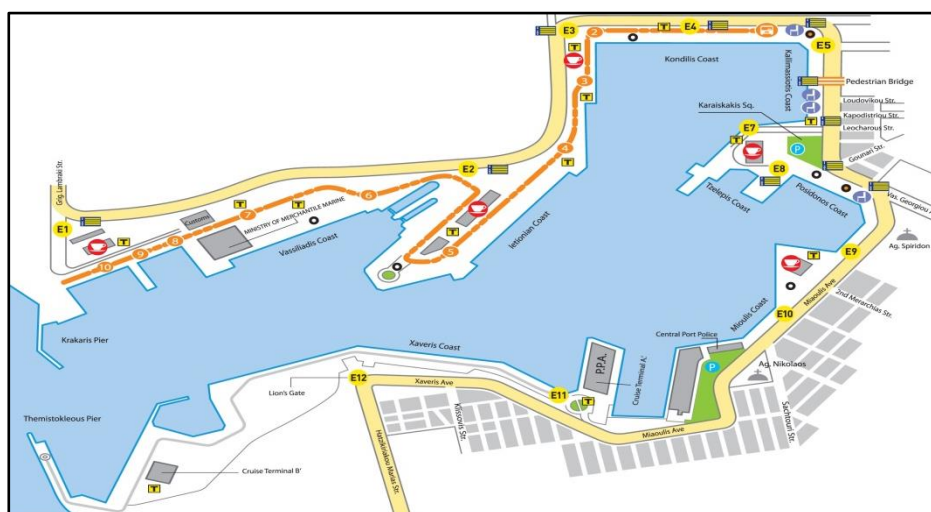
Estas empresas, junto con otras más, dedican sus itinerarios incluyendo al puerto de El Pireo a la realización de rutas alrededor tanto dentro de las Islas Griegas, como por toda la costa Mediterránea, especialmente en la costa Mediterránea Occidental.

---

<sup>57</sup> Para información de datos anteriores, consultar Greek Cruise: *“Traffic Statistics of the Cruise Industry”*.

<sup>58</sup> Piraeus Port Authority S.A. *“Piraeus Greece: The Center of the Mediterranean Cruise Experience”*. Grecia.

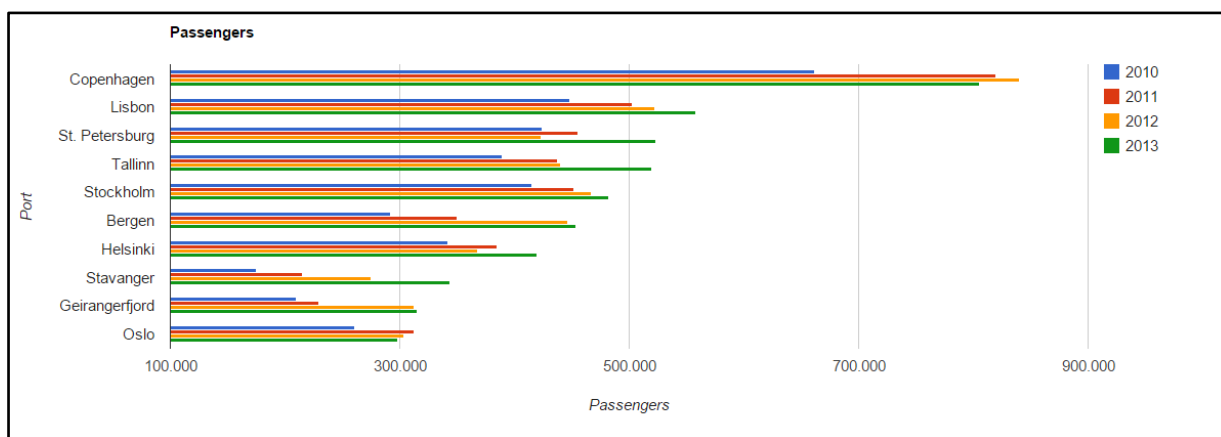
Mapa 4.7.- Mapa del puerto del Pireo



Fuente: Piraeus Port Authority

#### 4.2.2.- El Océano Atlántico y sus puertos más influyentes

Gráfico 4.6.- Tráfico de pasajeros en los principales puertos del Atlántico



Fuente: [www.cruiseurope.com/statistics](http://www.cruiseurope.com/statistics)

El objeto de nuestro estudio acerca de los puertos competidores del Océano Atlántico se basará como se ha realizado en otros apartados en la afluencia de turistas de cruceros llegados.

Así, podemos observar en la siguiente tabla con datos recogidos por Cruise Europe<sup>59</sup>, los datos de turistas llegados a los principales puertos durante el período 2010-2013.

De este modo, los dos puertos con reseñas observables que mayor afluencia turística tienen, y que por tanto serán motivo de estudio, son el puerto de Copenhague y el puerto de Lisboa.

#### *4.2.2.1.- El Puerto de Copenhague*

Actualmente, el puerto de Copenhague, situado en Dinamarca, se ha convertido en un punto principal de embarque de turistas de cruceros con preferencia en las islas del Atlántico Norte y las islas británicas, así como Groenlandia e Islandia.

El puerto de Copenhague es una base ideal para los cruceros de los países bálticos y para sus capitales más importantes, como pueden ser Helsinki, Tallin, Riga, Estocolmo, San Petersburgo, etc. Además, es un excelente punto base para los cruceros a lo largo de la costa oeste de Noruega hasta el Cabo Norte y el sol de medianoche.<sup>60</sup>

Los muelles de pasajeros, Langelinie y la terminal de Freeport, se sitúan a tan solo 10 minutos del centro de la ciudad y a 20-25 minutos del aeropuerto de Copenhague en transporte público. Por lo tanto, la conexión puerto-ciudad es uno de los puntos fuertes de esta infraestructura portuaria y uno de los motivos por los que los turistas eligen este puerto como destino de cruceros.

Las principales líneas de cruceros prefieren Copenhague como puerto base gracias a sus infraestructuras y sus instalaciones altamente seguras y eficientes.

Gracias a los grandes servicios de eficiencia a nivel mundial que ofrece este puerto, se le ha conmemorado consecutivamente desde 2004 con la mención de “Destino de Cruceros Líder en Europa”.

Según Cruise Europe, los datos de pasajeros recibidos durante el año 2013 en el puerto de Copenhague fueron de un total de 805.000 pasajeros, con un total de 187 escalas, 160 de ellas como puerto base y 27 de tránsito. Aunque son cifras algo menores que el año anterior, siguen estado muy por encima de otros puertos.

Los datos de gasto de turismo de cruceros en los países europeos indican unas cifras durante el año 2013 en Dinamarca de 41.398.242 € aproximadamente.

---

<sup>59</sup> [www.cruiseurope.com](http://www.cruiseurope.com)

<sup>60</sup> Portal de Turismo Oficial de Copenhague: [www.visitcopenhagen.com](http://www.visitcopenhagen.com)

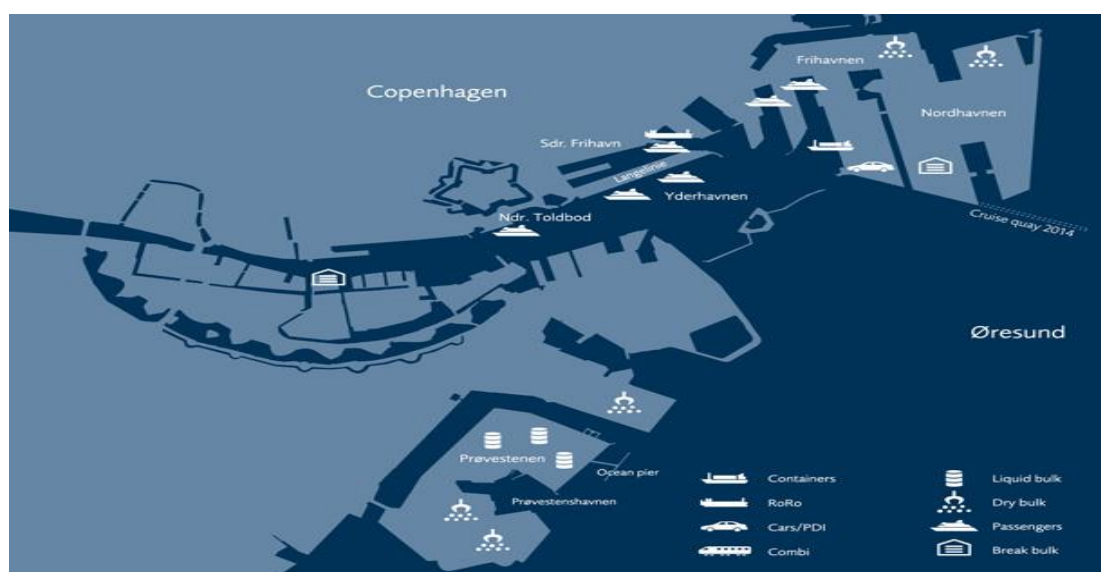
Actualmente el puerto se encuentra dividido por estas zonas principales:

- Muelle de Langelinie. Dispone de 710 metros de muelle con una profundidad de calado en el extremo sur de 9,1 metros. La zona septentrional del muelle dispone de 10 metros de calado.
- Muelle Nordre Toldbod. Sus 225 metros de longitud acogen una profundidad de calado de hasta 7,4 metros.
- Muelle Ocean Quay. Contiene 1.100 metros de longitud y calado de 10,5 metros, con terminales con tecnología de última generación.
- Freeport. Se divide en dos zonas, la Oriental, con 525 metros de muelle con profundidad de calado de 9,5 metros; y la de Levante, con 400 metros de muelle con profundidad de calado de 9,5 metros.

En cuanto a las líneas de cruceros que trabajan con este puerto, mencionar que las más importantes a nivel nacional como MSC Cruceros, Norwegian Cruises, Princess Cruises, Holland America Line, etc.

Estas empresas crucerísticas proponen unas rutas de cruceros con parada o puerto base en Copenhague recorriendo toda la parte del norte de Europa del Océano Atlántico (Riga, Tallin, Berlín, San Petersburgo, Estonia) incluso incluyen cruceros especializados en las capitales bálticas y los fiordos noruegos (como es el caso de Norwegian Cruise Line) y en la región escandinava.

*Mapa 4.8.- Mapa del puerto de Copenhague*



*Fuente: Copenhagen Malmö Port*



#### 4.2.2.2.- El Puerto de Lisboa

El puerto de Lisboa, situado entre el río Tajo y el Océano Atlántico, es un puerto natural, creado en la cuenca de este mismo río. Las características que ofrece favorecen las óptimas condiciones de navegación para todo tipo de buques, especialmente los transoceánicos.

Teniendo en cuenta que la posición geoestratégica de la costa de Portugal es inmensamente beneficiosa en cuanto a la navegación del comercio internacional, pone a su disposición la captación de nuevos tráfico de buques turísticos directos.

Analizando los datos del tráfico de pasajeros de este puerto, se observa gracias a la Administração do Porto de Lisboa<sup>61</sup>, los indicadores muestran cómo durante el mes de Octubre de 2014, se registraron un total de 82.671 pasajeros de cruceros total, dividiéndose entre embarcados (2.864), desembarcados (3.197), y tránsito (76.610). Mencionar que, durante el año 2013, se registraron un total de 558.040 cruceristas.

En cuanto a las escalas en puerto en este mismo mes, se registraron 48. Comparando estos datos con los de Octubre de 2013, se observan unas variaciones perceptuales un poco más bajas en los datos de 2014. Aun así, las reseñas registradas siguen teniendo resultados muy positivos.

Según los gastos del turismo de cruceros turísticos por países europeos, Portugal aporta la cifra durante el pasado año 2013 de 68,2 millones de euros de, lo que no es una cifra excesivamente alta comparando con otros países a pesar de la gran afluencia de turistas de cruceros que recibe cada año.

En cuanto a sus infraestructuras, el puerto de Lisboa se divide entre las Terminales de Carga, el Puerto Deportivo y las Terminales de Cruceros. Estas últimas se subdividen a su vez en otras dos terminales acondicionadas exclusivamente para la recepción de cruceristas de todo el mundo:

-Terminal de Cruceros de Alcântara. Equipada con un muelle de 465 metros y con una profundidad de calado de 10 metros, por lo que es posible el atraque de dos buques a la vez.

-Terminal de Cruceros Santa Apolónia. Con 400 metros de largo y profundidades de calado de 8 metros. Gracias a su proximidad con el centro de la ciudad, es un muelle ideal para pasajeros en tránsito.

-Terminal de El Jardim do Tabaco. Forma parte de la futura Terminal de cruceros de Lisboa. Actualmente cuenta con unas medidas de 476 metros de muelle. Las obras realizadas actualmente han permitido la unión de esta terminal con el muelle de Santa Apolonia.

Ambas terminales están situadas en la orilla Norte del río Tajo, por lo que bordean el centro histórico y cultural de Lisboa. De esta forma, la conexión del crucerista con la ciudad se crea de una forma mucho más fácil, ya que la

---

<sup>61</sup> [www.portodelisboa.pt](http://www.portodelisboa.pt) . *Estadísticas Octubre 2014*. Portugal.

accesibilidad permite acceder desde el puerto hasta el centro de la ciudad de una forma factible. De este modo, se puede acceder a la ciudad a tan sólo 500 metros.

Las líneas de cruceros que trabajan con este gran puerto son más de 50, contando con grandes empresas como Thomson Cruises, P&O Cruises, MSC Cruceros, etc. cuyas rutas ofrecidas son de lo más variadas. Estas líneas de cruceros creadas pueden recorrer la costa atlántica este, pasando por las Islas Canarias, las islas y la costa portuguesa, hasta Reino Unido, llegando hasta la costa mediterránea occidental (especialmente Francia e Italia).

Incluso algunas líneas ofrecen transatlánticos con destino a Brasil, país de una gran unión histórica con Portugal.

Otras líneas de crucero que trabajan a nivel nacional son por ejemplo Portuscale Cruises, cuyas rutas de pasajeros unen todo el país portugués con las islas pertenecientes a éste, tales como Funchal, Madeira o las Azores.<sup>62</sup>

*Mapa 4.9.- Mapa del puerto de Lisboa. Terminales de Santa Apolónia y de Alcântara*



Fuente: Porto de Lisboa

<sup>62</sup> [www.portuscalecruises.pt](http://www.portuscalecruises.pt)

#### 4.2.3.- Cuadro resumen

Tabla 4.3.- Características de los puertos internacionales analizados

	CIVITAVECCHIA	EL PIRO	COPENHAGUE	LISBOA
SITUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principal puerto italiano</li> <li>• Lejanía con capital</li> <li>• Conexiones con aeropuerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principal unión Islas Griegas</li> <li>• Lejanía con capital</li> <li>• Conexiones con aeropuerto y helipuerto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puerto dominante Atlántico Norte</li> <li>• Conexión países escandinavos Unión puerto-ciudad</li> <li>• Conexión aérea y marítima óptima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situación ideal comercio marítimo</li> <li>• Tradicional destino de paso</li> <li>• Cercanía a la ciudad</li> <li>• Conexión tráfico fluvial y ferroviario</li> </ul>
TRÁFICO PASAJEROS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Año 2012: 2,5 mill. Turistas</li> <li>• Gasto total turistas 2013 Italia: 1.413 mill. €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Año 2013: 2.269.801 mill turistas</li> <li>• Gasto total turistas 2013 Grecia: 72,4 mill. €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Año 2013: 805.000 turistas</li> <li>• Gasto total turistas 2013 Dinamarca: 41.398.242 mill. €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Año 2013: 558.040 turistas</li> <li>• Escalas buques 2013: 353 escalas</li> <li>• Gasto total turistas 2013 Portugal: 68 mill. €</li> </ul>
PUERTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• +20 muelles</li> <li>• 3 terminales crucero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9 muelles</li> <li>• 2 terminales pasajeros cruceros</li> <li>• 1 helipuerto</li> <li>• Puerto EcoPort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 muelles</li> <li>• 1 dársena deportiva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 terminales cruceros</li> <li>• 1 terminal carga</li> <li>• 1 puerto deportivo</li> </ul>
RUTAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costa italiana</li> <li>• Costa portuguesa</li> <li>• España</li> <li>• Islas griegas</li> <li>• Atlántico Occidental (Norte y Sur)</li> <li>• África Occidental Norte</li> <li>• Oriente Medio</li> <li>• Norte América</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costa italiana</li> <li>• Costa Francesa</li> <li>• España</li> <li>• Islas griegas</li> <li>• Atlántico Occidental (Norte y Sur)</li> <li>• Oriente Medio</li> <li>• Mediterráneo Oriental</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costa italiana</li> <li>• Costa francesa</li> <li>• Costa portuguesa</li> <li>• España</li> <li>• Atlántico Occidental Norte</li> <li>• Norte América</li> <li>• Fiordos Noruegos</li> <li>• Islas Británicas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costa italiana</li> <li>• Costa portuguesa</li> <li>• España</li> <li>• Islas británicas</li> <li>• Atlántico Occidental (Norte y Sur)</li> <li>• África Occidental Norte</li> </ul>
PROYECTOS	Creación terminales servicio	Extensión terminal pasajeros	Creación nuevas terminales crucero	Creación terminales cruceros

Elaboración propia. Fuente. Extracción de datos del apartado 4.2.

En el marco resumen creado para la mejor apreciación de las principales características de los puertos europeos investigados en este proyecto, se pueden observar algunas conexiones entre las instalaciones portuarias y otros factores muy diferentes entre sí.

Un ejemplo de similitud entre estos puertos que aflora, teniendo en cuenta la proximidad de los mismos, ya que los cuatro se sitúan dentro del continente europeo, destacan las zonas de rutas regulares de cruceros que comprenden estos puertos, ya que abarcan todo el Mar Mediterráneo y el Atlántico Occidental, llegando hasta algunas zonas de Oriente Medio y América.

Otro punto en común es la gran accesibilidad y facilidad aportada para las conexiones con el aeropuerto, ya que es un principal transportador de posibles flujos turísticos.

Por otro lado, la gran descompensación del número de turistas anuales o la lejanía con la principal capital a la que atienden estos puertos son elementos de mejora que deben subsanarse para poder seguir creciendo como las principales potencias crucerísticas que son actualmente.

#### **4.3.- INVERSIONES Y PROYECTOS**

❖ En Barcelona, se planea la construcción de una quinta terminal de cruceros, llamada Terminal E. Estará situada en el muelle de Adossat, situada justo al lado de la Terminal D, ya existente.<sup>63</sup>

Esta construcción va a ser financiada por la empresa Carnival, líder mundial en el sector, bajo la cifra de 20 millones de euros.

Las instalaciones estarán disponibles a partir del 2016 y estarán bajo las condiciones de poder transportar a unos 4.500 pasajeros.

Así, la Autoridad Portuaria de Barcelona realizará otra pequeña inversión de 3,5 millones con el fin de urbanizar el entorno del edificio y en la señalización de todo el muelle.

Estas obras se van a llevar a cabo por dos motivos: para aumentar la capacidad de recepción y emisión del puerto de Barcelona de cruceros de mayor envergadura, y para conseguir una mayor consolidación de las instalaciones portuarias en las primeras de Europa y el Mediterráneo.

❖ Por su parte, La Autoridad Portuaria de Baleares, concretamente en el puerto de Mallorca, se llevó a cabo una licitación para un proyecto de

---

<sup>63</sup> Consultar artículo de [www.stac.cat](http://www.stac.cat) (2013): "La quinta terminal de cruceros, en 2016". Barcelona.

ampliación del Dique del Oeste, con el fin de poder ampliar la línea de atraque.<sup>64</sup>

Gracias a estas obras se conseguirá ampliar hasta 445 metros en la alineación norte y en ella se podrá atracar un buque de hasta 130 metros en la alineación sur. Para llevar a cabo el proyecto, se ha puesto a disposición un total de 5,6 millones de euros.

El motivo de estas obras no va a ser otro que la posibilidad de acoger en el puerto de Palma de Mallorca a los mayores cruceros del mundo, debido a que los cruceros base que llegan al puerto suelen solicitar atracar en este dique por motivos de comodidad y seguridad.

❖ La Autoridad Portuaria de Las Palmas está trabajando actualmente en un proyecto de ampliación y mejora del muelle de Santa Catalina y del dique Wilson, en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

Este proyecto estará terminado para finales de 2014 en el caso del muelle de S.Catalina y en febrero de 2015 en el dique de Wilson.<sup>65</sup>

Se llevarán a cabo una serie de mejoras en las infraestructuras dentro del muelle con el objetivo de conseguir una mayor unión puerto-ciudad, con la que el crucerista pueda acceder a la urbe desde el puerto con todas las comodidades.

En el dique de Wilson, se llevará a cabo una ampliación para conseguir mayor anchura, en la que dispondrá de hasta 18 metros disponibles para circulación y tráfico de peatones.

El motivo de esta ampliación es la descongestión de los flujos de viajeros que desembarcan o embarcan en el puerto de Las Palmas, además de conseguir una unión hasta el muelle Sanapú.

❖ Dentro del puerto de Santa Cruz de Tenerife se ha iniciado una obra que construirá una nueva terminal de cruceros dentro del muelle del Ribera. El proyecto contiene de fecha de finalización la temporada 2015-2016.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Diario de Mallorca (2013). *“Los cruceros apuestan por el Dique del Oeste”*. 16 de Marzo de 2013. Palma de Mallorca.

<sup>65</sup> Diario La Provincia (2014). *“Pintado: Los cruceristas podrán dar la vuelta en el mercado del Puerto e ir al Sur”*. 10 de Agosto de 2014. Las Palmas de Gran Canaria.

<sup>66</sup> Diario La Opinión de Tenerife (2014). *“El Puerto demuele las naves para construir la estación de cruceros”*. 26 de Septiembre de 2014. Santa Cruz de Tenerife.

Para la realización de estas obras, se han destinado más de 251.000 euros de inversión derivadas de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Esta construcción tendrá una superficie de 8.473 metros cuadrados, además de equiparla con toda clase de instalaciones de última generación.

Además, se procederá al refuerzo de la primera y segunda alineación del muelle para poder instalar una pasarela de embarque y desembarque.

Esta construcción tendrá un motivo de atención y recepción de buques turísticos, además de acoger toda clase de eventos en temporadas de poca afluencia.

❖ En el puerto de Civitavecchia, se han completado recientemente las obras de ampliación del dique Cristobal Colón, con el propósito de mejorar los accesos portuarios.

La Autoridad Portuaria ha invertido en el proyecto más de 35 millones de euros, para conseguir una extensión de 40 metros más a los 300 ya existentes.

Por otro lado, la empresa concesionaria ECA invertirá en una serie de terminales de servicio para acoger hasta 6 mega buques.

❖ En Grecia, se está llevando a cabo una extensión de la terminal de pasajeros en el puerto de El Pireo. El proyecto se llevará a cabo hasta finales de 2016, y se está realizando en la zona sur del puerto.<sup>67</sup>

Las obras tendrán una capacidad para poder acoger hasta seis buques con una longitud de 350 metros, hecho que se conseguirá con la construcción de diques con longitudes de hasta 1.500 metros.

La inversión de este proyecto supondrá una cifra de 230 millones de euros.

#### **4.4.- CONCLUSIONES**

Mencionar en primer lugar que la inexistente investigación en la zona del Océano Atlántico Oriental Sur (excepto Canarias) se debe a la falta de organizaciones y asociaciones que embarquen dentro del marco turístico toda esa franja marítima, ya que dentro del Atlántico Oriental actualmente solo yacen asociaciones que recogen toda la información necesaria para el conocimiento e investigación de las instalaciones portuarias que se embarquen

---

<sup>67</sup> Piraeus Port Authority S.A. (2012). "Investment Plan 2012-2016". Grecia.

dentro de Europa, como puede ser Cruise Europe, dejando así de lado la zona africana.

De este modo, y una vez analizado e investigado los puertos más relevantes por zonas, habiendo indagado en sus características, sus atraques, sus conexiones marítimas con el resto del mundo, etc. puede verse con claridad el porqué del triunfo de estas infraestructuras marítimas dentro del sector crucerístico.

Los mayores puertos a nivel nacional e internacional muestran actualmente una línea de negocio cada vez más amplia y con un crecimiento constante.

Todos han demostrado que, bajo una constante inversión, tanto por parte de las empresas navieras como de las pertinentes autoridades portuarias, y unas dinámicas de posicionamiento en el mercado a base de una planificación dentro de un sector demográfico concreto pueden lograr unas afluencias de turistas de cruceros y, por tanto, unos beneficios muy altos.

En este capítulo se ha dejado clarificado el efecto del nuevo rumbo que están tomando los principales puertos tanto a nivel nacional como a nivel internacional en cuanto a la industria de cruceros se refiere. Se trata de un conjunto de entidades portuarias consolidadas que han volcado su mayor inversión en la calidad del servicio portuario de cruceros y que han creado una eficaz estrategia de desarrollo, apostando por las nuevas tendencias y por los retos de futuro que puedan venir.

La importancia de posicionar el puerto dentro de un mercado y crear un plan de marketing para darlo a conocer es de vital importancia para conseguir lo que todas las instalaciones portuarias necesitan para aumentar su flujo de cruceristas: darse a conocer por el mercado y por los turistas.

Conforme al puerto de Málaga, el camino recorrido por sus puertos competidores está mucho más lejos que el recorrido por la Autoridad Portuaria malagueña.

Aspectos tales como el gran tráfico de cruceros registrado, sobre todo, en zonas como Civitavecchia o Barcelona, son indicadores claros del adecuado funcionamiento de toda la organización que concierne a la industria crucerística dentro de estos puertos.

Características diferenciadoras de algunos de estos puertos analizados, como las inversiones portuarias para la recepción y emisión de cruceros, o el intento de integración del puerto en la ciudad, son medidas llevadas a cabo que han influido positivamente en su éxito, posicionándolos como los principales magnates marítimos a nivel internacional.

Como se ha podido comparar, con las lecturas del Capítulo 3 conforme al Capítulo 4, existen algunos aspectos que conciernen en el funcionamiento y, en definitiva, en el crecimiento de los distintos puertos, los cuales el puerto de

Málaga debería solucionar y crear un Plan de desarrollo para poder mejorar sus servicios y la calidad de vida del producto crucerístico malagueño.

Algunas de estas medidas están ya siendo llevadas a cabo por el puerto de Málaga, las cuales están conduciéndolo a una posición en el mercado de mejor índole. Sin embargo, todavía queda mucho por hacer y por crear para conseguir equiparar el puerto de Málaga a sus principales competidores, e incluso superarlos en un futuro.



## **CAPÍTULO 5.- LA PROPUESTA FINAL: PLAN DE MEJORAS PARA EL PUERTO DE MÁLAGA**

### **5.1.- COMPARACIÓN DE LOS PUERTOS COMPETIDORES NACIONALES: DIFERENCIAS CON EL PUERTO DE MÁLAGA**

*5.1.1.- La ciudad de Barcelona como principal eje crucerístico*

*5.1.2.- Baleares: las puertas al Mediterráneo*

*5.1.3.- El puerto de Las Palmas y sus posibilidades ante el continente africano*

*5.1.4.- Santa Cruz de Tenerife y la maduración del puerto.*

### **5.2.- ANÁLISIS DE LOS PUERTOS COMPETIDORES EUROPEOS: LA FUTURA PROYECCIÓN INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MÁLAGA**

*5.2.1.- El puerto de Civitavecchia: la cuna de los cruceros mediterráneos*

*5.2.2.- El Pireo y su puerto como nexo de unión en Grecia*

*5.2.3.- El puerto de Copenhague: más allá de los países escandinavos*

*5.2.4.- Lisboa y su tradicional puerto de paso*

### **5.3.- ANÁLISIS DAFO DEL PUERTO DE MÁLAGA: ESTUDIO DE LA SITUACIÓN**

*5.3.1.- Introducción al análisis de situación*

*5.3.2.- Realización del análisis DAFO*

### **5.4.- DIRECTORIO DE PROPUESTAS DE MEJORA**



En los anteriores capítulos se ha podido analizar exhaustivamente los distintos elementos que convergen dentro de los principales puertos a nivel nacional e internacional, tratando de averiguar mediante conclusiones qué factores de potenciación son los que permiten hoy en día la mayor prosperidad de estas instalaciones portuarias y, en definitiva, la clave de su éxito.

Sin embargo, el puerto de Málaga es un conjunto portuario con mucho potencial sin desarrollar, con cuyo destino se podría posicionar dentro de los mercados internacionales como uno de los mejores destinos en el Mediterráneo.

Para poder averiguar cuáles son las principales motivaciones y motivos que llevan a un turista y a una compañía naviera a seleccionar estos puertos estudiados anteriormente y no al puerto de Málaga, es necesario comparar directamente ambas Autoridades Portuarias para, una vez extraídas las conclusiones, poder crear un plan estratégico de mejora.

El objetivo principal es poder averiguar los puntos débiles del puerto de Málaga para poder subsanarlos y volverlos en ventajas competitivas.

En primer lugar, para una mejor y mayor comprensión de la situación actual del Puerto de Málaga, y para poder hacer una exhaustiva comparación con el resto de puertos analizados a lo largo del Capítulo 4, realizaremos a continuación una tabla-resumen que define en grandes rasgos los elementos más importantes a la hora de analizar los elementos de mejora y las fortalezas de cada una de las instalaciones portuarias.

*Tabla 5.1.- Principales características del puerto de Málaga*

PUERTO DE MÁLAGA	
<b>Tráfico cruceiros</b>	<b>pasajeros</b> Año 2013: 397.095 turistas Buques Junio 2014: 93 cruceros Puesto: 21º europeo y 44º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: cultural, ocio, sol y playa Geográficamente: punto acceso a Europa desde África Accesibilidad: puerto y ciudad unidos Conexiones: grandes infraestructuras aeroportuarias, vía ferroviaria
<b>Beneficio</b>	Gasto turistas 2012 (persona): 62,55€ Gasto total turistas 2013: 56,6 millones €

<b>Puerto</b>	10 muelles 2 terminales de crucero
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa portuguesa España Islas británicas Atlántico Occidental (Norte y Sur) África Occidental y Oriental Asia - Nueva Zelanda Centro América
<b>Obras</b>	Construcción Muelle Heredia y Plataforma San Andrés Construcción Dique Levante

### **5.1.- COMPARACIÓN DE LOS PUERTOS COMPETIDORES NACIONALES: DIFERENCIAS CON EL PUERTO DE MÁLAGA**

Actualmente, las afluencias crucerísticas a nivel nacional están repartidas entre distintos puertos, sin embargo, los puertos de Barcelona, Baleares, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife son destinos que en la actualidad se sitúan a la cabeza dentro de la competencia crucerística.

A continuación, se llevará a cabo una recogida de la información anteriormente analizada en el capítulo anterior de cada puerto nacional español, con el fin de poder compararlo con las principales características del puerto de Málaga, y poder llevar a cabo una conclusión que recoja las ventajas y desventajas de cada puerto.

5.1.1.- La ciudad de Barcelona como principal eje crucerístico

Tabla 5.2.- Principales características del puerto de Barcelona

PUERTO DE BARCELONA	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2013: 2,6 millones turistas Volumen buques Junio 2014: 322 cruceros Puesto: 1º nivel europeo, 5º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: anteriormente sol y playa, actualmente shopping y cultura Geográficamente: puerta acceso Mediterráneo Accesibilidad: 200 metros centro ciudad Conexiones: con aeropuerto, gran afluencia
<b>Beneficio</b>	Gasto turistas 2013 (persona): Tránsito 62€/ Puerto Base 123€ Gasto total ciudad 2013: 256 millones € anuales
<b>Puerto</b>	9 muelles 8 terminales (7 cruceros) Fuerte unión puerto-ciudad
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa francesa mediterránea Islas griegas Oriente Medio España Atlántico Occidental (Norte y Sur) Centro América y Sudamérica
<b>Obras</b>	Construcción nueva terminal cruceros – Terminal E

Es evidente en una primera visión de la comparación de los datos en los puertos de Barcelona y Málaga, la gran ventaja que tiene Barcelona.

Para empezar, tanto el número de cruceristas como el número de buques es muchísimo más superior en Barcelona que en Málaga, quizá debido a los diferentes tipos de productos de cruceros tan variados que oferta la

Autoridad Portuaria catalana, que se adapta a las necesidades del mercado. Por lo tanto, a mayor afluencia turística de cruceros, mayor beneficio para la ciudad.

La situación de cada uno de los puertos es bastante similar, ya que ambos mantienen una programación de integración de la ciudad en el puerto y conexiones bastante intensas con el principal medio de transporte que atrae turistas a nivel internacional, el aeropuerto. Incluso cada uno es un punto marítimo dominante según su localización geográfica, con la ligera ventaja en Barcelona al ser la puerta a Europa del resto de países mediterráneos. Málaga por su parte es una entrada principal desde África, con la desventaja de que las afluencias turísticas desde ese país están muchísimo menos desarrolladas y por tanto la atracción de turistas desde esta zona se hace más difícil.

Las instalaciones portuarias de los dos puertos son equiparables en cuanto a calidad y modernidad. La excepción es la mayor dedicación de Barcelona a los cruceros turísticos, ya que dedica 7 terminales de su puerto exclusivamente a este fin, mientras que Málaga solo conserva 2. Este es un factor importante que motiva a las navieras a llegar hasta un puerto y otro.

Por último, las rutas ofrecidas desde los distintos puertos, en Málaga surge una ligera ventaja debido a que gracias a su situación geográfica no está tan dentro del Mar Mediterráneo como Barcelona, y llega a otros lugares del resto de los continentes que Barcelona tiene más difícil alcanzar.

Es innegable la gran aportación del Puerto de Barcelona dentro del sector crucerístico y su gran éxito hoy en día a la hora de la recepción de las principales navieras de todo el mundo.

Según la OMT (2008), en el informe "Turismo de cruceros: situación actual y tendencias", muestra algunos de los puntos clave por los que el Puerto de Barcelona es el primer puerto a nivel Mediterráneo y en competitividad crucerística, y los motivos a los que se debe su gran éxito:

- Una promoción inteligente del destino, utilizando como propulsión la imagen creada y las relaciones con las empresas navieras que surgieron durante los Juegos Olímpicos de 1992
- Desarrollo de los productos adecuados según el segmento de clientela lo requiera, tales como los tipos de visitas, excursiones, compras, etc.
- Buena coordinación entre autoridades con unas bases creadas bajo la efectividad y rechazando la burocratización
- Las inversiones realizadas en el puerto en el momento adecuado y bajo las necesidades requeridas
- Un clima de seguridad jurídica y ciudadana, muy necesarios para la atracción de turistas y para la inversión en las instalaciones portuarias
- Gran sensibilización por parte de la Autoridad Portuaria y Turisme de Barcelona por el turismo de cruceros

### 5.1.2.- Baleares: las puertas al Mediterráneo

Tabla 5.3.- Principales características del puerto de Baleares

PUERTO DE BALEARES	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2013: 1.532.508 pasajeros Volumen buques Junio 2014: 256 cruceros Puesto: 4º nivel europeo, 12º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: sol y playa Geográficamente: 7 Islas (Palma, Alcúdia, Mahón, Ibiza, la Savina) en el Mar Mediterráneo Accesibilidad: buena, control Mediterráneo Occidental Conexiones: con aeropuerto Palma de Mallorca, vía marítima
<b>Beneficio</b>	Gasto turistas 2011 (persona): 52,7€ Gasto total ciudad 2011: 85 millones €
<b>Puerto</b>	Puerto Palma: 2 Muelles 1 Dársena deportiva 1 Dique (cruceros) Fuerte unión puerto-ciudad
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa francesa mediterránea Oriente Medio España Atlántico Occidental Sur Norte América y Centro América
<b>Obras</b>	Ampliación Dique del Oeste – cruceros

Comparando los datos del Puerto de Málaga y del Puerto de Baleares, en primer lugar destacar la gran diferencia de pasajeros de cruceros entre una zona y otra, teniendo una gran superioridad Baleares con más del doble de cruceristas que en Málaga.

Por ello, su situación en cuanto al tráfico de pasajeros a nivel mundial es mucho más positiva en Baleares que en Málaga, llegando a posicionarse como uno de los primeros puertos con mayor afluencia.

Del mismo modo, los buques llegados durante el acumulado de Junio de 2014 es mucho mayor, llegando a sacar una ventaja de 163 aproximadamente. Por lo tanto, a mayor tráfico de cruceros mayor beneficio para la ciudad. Destacar una ligera excepción en la que, aunque el beneficio del gasto de los turistas haya sido mayor en Baleares, el gasto por personas de los turistas es mayor en Málaga. Este hecho quizás se deba a la gran afluencia de turistas que llegan hasta la costa balear y debido a que la ciudad de Málaga cada vez se está convirtiendo más en un destino de cultura y shopping, tendencia que genera un mayor gasto por parte de los turistas.

En cuanto a la situación geográfica, el Puerto de Baleares está en ventaja conforme al malagueño, ya que geográficamente se encuentra en una zona de paso dentro del Mediterráneo Occidental que une otras costas como la francesa, italiana y española, por lo que la afluencia en las Islas Baleares es mayor.

Las instalaciones portuarias de ambos lugares, especial referencia al puerto de Mallorca, están integradas en la ciudad, para minimizar el tiempo de transporte hasta el centro. Sin embargo, la inexistencia de un plan que regule toda esta integración del puerto-ciudad provoca una ligera desmejora en las instalaciones portuarias de Baleares, algo que no sucede dentro de Málaga, que está mayor dotado en infraestructuras de muelles y terminales de crucero.

Las rutas de cruceros también ofrecen mayor variedad en Málaga, debido al mismo motivo por el que comentábamos antes de Barcelona. Las Islas Baleares, al estar situadas dentro del Mar Mediterráneo Occidental, obtiene una comunicación privilegiada con los flujos crucerísticos de esta zona y del Mediterráneo Oriental, sin embargo, tiene una mayor dificultad para expandir sus cruceros al resto del Atlántico, El Caribe, Océano Pacífico, etc. Ventaja de la que si disfruta Málaga al tener mayor accesibilidad al Océano Atlántico.

Por último, mencionar las buenas intenciones de ambos puertos al realizar obras para las infraestructuras, especialmente para mejorar la acogida de buques de cruceros, ya que así mejorarán sus flujos y su asiduidad de los mismos.



5.1.3.- El puerto de Las Palmas y sus posibilidades ante el continente africano

Tabla 5.4.- Principales características del puerto de Las Palmas

PUERTO DE LAS PALMAS	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2013: 830.011 turistas Volumen buques Junio 2014: 274 cruceros Puesto: 12º nivel europeo, 28º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: sol y playa, ocio Geográficamente: 3 islas(Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura) Dominio Atlántico Sur Occidental, jurisdicción propia Accesibilidad: cercanía con África (80 km) Conexiones: con aeropuerto, gran afluencia
<b>Beneficio</b>	Gasto turistas 2012 (persona): Con excursión 65/70€, Sin excursión 30€ Gasto total ciudad 2012 : 58,2 millones € aproximadamente
<b>Puerto</b>	Puerto de la Luz: 16 muelles (1 cruceros) 1 pantalán 3 estaciones marítimas
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa portuguesa España Islas británicas Atlántico Occidental (Norte y Sur) África Occidental Norte
<b>Obras</b>	Ampliación y mejora en muelle y dique cruceros – Muelle Santa Catalina y dique Wilson

A primera vista, la afluencia de turistas de cruceros se muestra mucho mayor en el Puerto de Las Palmas, doblando la de Málaga en el mismo año. Debido a estos niveles tan distintos, la Autoridad Portuaria de Las Palmas está mucho mejor posicionada a nivel europeo y a nivel mundial que el puerto de Málaga. Gracias a estas grandes cantidades de turistas de cruceros que escogen este destino, se estiman unas buenas ganancias para la ciudad.

A nivel de gasto turístico, los dos puertos están bastante equiparados ya que los dos obtienen un beneficio del gasto de turistas de entre 56 y 58 millones de euros. Este hecho puede deberse quizás al condicionamiento o separación que se produce en el turista que visita Las Palmas en cuanto a su gasto turístico, ya que pueden dividirse entre personas que contratan excursiones y personas que no contratan. En el caso de que no contraten rutas en la ciudad, el gasto turístico del crucerista supone una cantidad mucho menor, casi de la mitad.

Por lo tanto, la recaudación para la ciudad es mayor, ya que hay una gran cantidad de cruceristas que prefieren disfrutar del destino de Las Palmas como un lugar de sol y playa y su buen clima (ya que es uno de sus principales recursos), y dejar a un lado las distintas excursiones por las islas.

Los buques de cruceros acentúan estas afirmaciones, mostrando la cantidad de buques que han llegado durante el acumulado de Junio de 2014, el cual es mucho mayor que en Málaga.

En cuanto a su situación, Las Palmas forman uno de los puertos más poderosos en cuanto al dominio del Atlántico, ya que, por su posición geoestratégica, supone un punto de paso entre zonas tanto de África, España y América. Especialmente, la proximidad con el continente africano es una oportunidad de mercado para las Islas Canarias innegable.

Sin embargo, en la consecución de la unión del puerto con la ciudad, Málaga lleva una gran ventaja, ya que para el acceso a la ciudad de Las Palmas se necesita el uso de transporte público local, ya que no se encuentra integrada en el puerto a pesar de la cercanía.

Mencionando la capacidad de atención de rutas de cruceros, la Autoridad de Las Palmas, aunque se encuentren físicamente en una zona envidiable de paso y de unión entre varios continentes, encuentra mucha dificultad para poder acceder a sus cruceros a la costa Mediterránea. Por lo tanto, Las Palmas centra su mercado de cruceros en la costa del Atlántico Occidental y parte del continente africano.

Este defecto no es tan sufrido por el puerto malagueño, que disfruta gracias a su estratégica posición muy cercana a la separación del Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo, por lo que le es posible abrir sus rutas de cruceros a otros destinos internacionales fuera del Mediterráneo Occidental.

Las instalaciones portuarias que ofrecen ambos puertos están muy preparadas, especialmente el puerto de Las Palmas, que dispone de más

muelles dentro del puerto que Málaga, uno de ellos dedicado especialmente a la recepción de cruceros turísticos ( Muelle Santa Catalina).

Para poder disfrutar de estas instalaciones mucho más ávidas, se llevarán a cabo mejoras en todo este muelle y se va a ampliar el dique con el objetivo de acoger más franja de cruceros turísticos simultáneamente, infraestructuras que también quiere recrear el Puerto de Málaga pero en menor medida.

#### 5.1.4.- Santa Cruz de Tenerife y la maduración del puerto.

Tabla 5.5.- Principales características del puerto de Santa Cruz de Tenerife

PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2013: 790.000 turistas Volumen buques Junio 2014: 275 cruceros Puesto: 11º nivel europeo, 24º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: sol y playa, ocio Geográficamente: 4 islas (Tenerife, La Palma, La Gomera, El Hierro) Dominio Atlántico Sur Occidental, jurisdicción propia Accesibilidad: cercanía con África (80 km) Conexiones: con aeropuerto, vía marítima
<b>Beneficio</b>	Gasto turistas 2012 (persona): Con excursión 65€, Sin excursión 45/50€ Gasto total ciudad 2012: 57.565.495 millones €
<b>Puerto</b>	Puerto S.C. Tenerife: 4 dársenas principales 7 muelles 2 diques Puerto S.C. Palma: 1 dársena pesquera 1 muelle (cruceros) 1 dique (cruceros) 1 pantalán Buenas conexiones puerto-ciudad

<b>Rutas</b>	Costa portuguesa Costa italiana España Islas británicas Islas griegas Atlántico Occidental (Norte y Sur) África Occidental Norte
<b>Obras</b>	Construcción terminal cruceros nueva – muelle de Ribera

Situando primeramente la comparación de los dos puertos por su situación con el tráfico de pasajeros de cruceros, se observa cómo la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife mantiene muy por encima la media de turistas de cruceros, casi el doble que en Málaga.

Sin embargo, el hecho de la influencia de los turistas de cruceros en el disfrute del destino de Tenerife preferentemente como un destino de sol y playa influye de forma negativa en sus cifras, ya que, aunque la cantidad de pasajeros de cruceros es mayor, el gasto por turista no es mucho mayor al de Málaga, que gasta dentro de la ciudad en compras, gastronomía y cultura, además de en el litoral. El gasto por persona se muestra muy similar en ambos lados, dividiéndose en S.C. Tenerife entre dos tipos de cruceristas: los que contratan excursiones y los que no. Cuando no subcontratan una actividad excursionista, este gasto en la ciudad baja, por lo que aun así de la gran afluencia de turistas, el gasto total en la ciudad por parte de los turistas de crucero es muy similar. Aun así, en ambos casos son cifras muy positivas.

Con los buques llegados durante el acumulado de Junio de 2014, al igual que con el tráfico de pasajeros, la afluencia es mucho más mayor en Tenerife. Este hecho se debe entre otras cosas a la capacidad del puerto para acoger en simultaneidad a gran variedad de cruceros.

Otro de los motivos por los que se realizan esta gran cantidad de escalas puede ser simplemente la localización geográfica de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que al igual que con Las Palmas, poseen una posición de localización exquisita que permite la mayor atracción de turistas de cruceros y de empresas crucerísticas de distintos puntos de la geografía, especialmente la americana y la africana.

Málaga en este caso sigue teniendo más accesibilidad hacia el Mediterráneo, pero ese no es un hecho que paraliza los movimientos de cruceros entre el Mediterráneo y S.C. Tenerife, ya que sus rutas cubren gran parte de las islas Griegas y la costa italiana, además de tener muy buenas

conexiones entre las distintas islas británicas, hecho que sucede desde tiempos inmemoriales.

Las infraestructuras portuarias se muestran mejor acondicionadas y más completas dentro de Málaga, ya que aunque Tenerife posea dos diques con los que acoger gran cantidad de cruceros, el puerto de Málaga dedica más de sus instalaciones a la recepción de turistas con sus dos terminales de pasajeros. En este elemento se ha centrado bastante el puerto de S.C. Palma, que aunque sus infraestructuras portuarias sean limitadas, está muy concienciada en cuanto a la llegada de pasajeros de cruceros, y está a disposición de los mismos un muelle dedicado exclusivamente a ellos y un dique de atraque de cruceros.

Volviendo al puerto de S.C. Tenerife, mencionar la gran integración que muestran ambos puertos, ya que no es necesario un transporte para llegar hasta el mismo centro de la ciudad, debido a que ambos elementos están integrados el uno con el otro.

Otro punto fuerte a favor del puerto de Tenerife son sus conexiones aeroportuarias, ya que la relativa cercanía del mismo con el puerto provocan un aumento de los turistas que escogen Tenerife como puerto base para sus cruceros, que se traduce en un mayor beneficio para la ciudad.

## **5.2.- ANÁLISIS DE LOS PUERTOS COMPETIDORES EUROPEOS: LA FUTURA PROYECCIÓN INTERNACIONAL DEL PUERTO DE MÁLAGA**

Para que un puerto pueda promocionarse y posicionarse en el mercado de cruceros, no basta con ser líder a nivel nacional, sino que debe competir con los magnates portuarios a nivel internacional, con el fin de poder convertirse en uno de los puertos más influyentes en todo el mundo y poder establecer rutas con las conexiones entre los puertos y las navieras de distintos lugares.

Para que el puerto de Málaga pueda equipararse como uno de los puertos con mayor influencia a nivel internacional, a continuación se va a analizar a través de la recogida de datos del Capítulo 4 y se va a proceder a una comparación y conclusiones con los principales puertos a nivel europeo con mayor afluencia

5.2.1.- El puerto de Civitavecchia: la cuna de los cruceros mediterráneos

Tabla 5.6.- Principales características del puerto de Civitavecchia

<b>PUERTO DE CIVITAVECCHIA</b>	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2012: 2,5 millones turistas Puesto: 2º nivel europeo, 7º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: cultural, ocio, urbano Geográficamente: Principal puerto italiano Accesibilidad: deficiente, lejanía con la capital (80 km) Conexiones: con aeropuerto al resto de Italia
<b>Beneficio</b>	Gasto total turistas 2013 Italia: 1.413,20 millones €
<b>Puerto</b>	+ 20 muelles (11 cruceros) 3 terminales cruceros
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa portuguesa España Islas griegas Atlántico Occidental (Norte y Sur) África Occidental Norte Oriente Medio Norte América
<b>Obras</b>	Creación terminales servicio – mega buques

En comparación con los datos de un puerto a nivel nacional y otro a nivel internacional, surgen muchas diferencias, que compararemos a continuación.

Principalmente, el mayor punto de resalte es el tráfico de pasajeros de cruceros, en el que en Civitavecchia hay una gran diferencia conforme al puerto de Málaga, en el que los turistas que llegan al puerto italiano son más de 2,5 millones, mientras que en Málaga no llega ni a 500.000 pasajeros.

Esta tendencia se produce debido a que Civitavecchia es uno de los principales puertos de Italia, que permite conectar con el resto del país a través del Mediterráneo. Además se trata del puerto más cercano relativamente a la ciudad de Roma (78 km aproximadamente), que es uno de los principales destinos europeos y mediterráneos, y en cuyo desembarque se basan la totalidad de cruceros que navegan por el Mar Mediterráneo.

Por ello, está considerado como el mejor puerto europeo después de Barcelona, y uno de los 10 primeros a nivel mundial.

Como destino de cultura y ocio, el Puerto de Civitavecchia produce mucha más atracción de los turistas de cruceros que buscan esa modalidad de turismo, debido a que contienen mayor infraestructuras culturales que Málaga.

Sin embargo, uno de los mayores fallos de este puerto italiano es su gran lejanía con la ciudad principal, que como ya hemos mencionado antes que sitúa bastante lejos de Roma. Este contratiempo puede influir muy negativamente, aparte de producir un gasto extra en transporte y una mayor pérdida de tiempo para acudir al destino que en otras ciudades como Málaga no sucedería, ya que está integrada en la urbe.

Haciendo comparaciones para medir el gasto del turista de cruceros, en Italia durante el 2013 se generó un beneficio directo para el país de 1.413 millones de euros, mientras que en España la cifra llegó solo a 182 millones de euros anuales. Estos datos nos muestran el gran gigante crucerístico competitivo que se está analizando.

Por otro lado, las infraestructuras de las instalaciones portuarias en Civitavecchia están muy desarrolladas, dado el gran tráfico de cruceros que atienden cada año. De este modo, utilizan para recibir este tipo de tráfico exclusivamente 11 muelles, mientras que en Málaga hay 2 terminales destinadas al mismo propósito.

Sin embargo, y debido a la posición estratégica de cada puerto, Civitavecchia lidera las rutas de cruceros dentro de todo del Mar Mediterráneo, hasta llegar al principio de África únicamente. Sin embargo, y como hemos comentado anteriormente, la situación intermedia de Málaga le permite recibir y emitir cruceros turísticos por mayor variedad de zonas.

Por último, comentar la gran construcción que se está llevando a cabo en Civitavecchia para poder disponer de una mega terminal de cruceros para buques grandes, con el objetivo de poder atender mayor flujo de turistas.

5.2.2.- El Pireo y su puerto como nexo de unión en Grecia

Tabla 5.7.- Principales características del puerto del Pireo

PUERTO DEL PIREO	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2013: 2.269.801 turistas Puesto: 4º nivel europeo, 13º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: cultural, ocio, urbano Geográficamente: puerto griego más cercano al Mediterráneo Accesibilidad: lejanía con la capital (10 km) Conexiones: aeropuerto y helipuerto, conecta con toda Europa
<b>Beneficio</b>	Gasto total turistas 2013 Grecia: 72,4 millones €
<b>Puerto</b>	9 muelles 2 terminales pasajeros cruceros 1 helipuerto EcoPort
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa Francesa España Islas griegas Atlántico Occidental (Norte y Sur) Oriente Medio Mediterráneo Oriental
<b>Obras</b>	Extensión terminal pasajeros



El Puerto del Pireo dispone de una de las posiciones estratégicas más envidiables, debido a que se sitúa dentro del circuito turístico de las “Islas Griegas”, por lo que se encuentra inmerso dentro del Mediterráneo. Sin embargo, su proximidad con Italia y su buena accesibilidad proporciona una gran conexión marítima con el resto de países mediterráneos.

Debido a que se considera un puerto de paso, el Pireo contó en el año 2013 con un total de 2.269.801 turistas, una cifra muy por encima de los turistas de crucero que recibió Málaga durante ese mismo año.

Por estos y otros motivos, actualmente está considerado uno de los principales puertos europeos, junto con Barcelona, Civitavecchia y Venecia.

Se trata de un destino tradicionalmente cultural y urbano, debido a que su relativa proximidad con la capital de Atenas (10 km) permiten una comunicación del puerto con la ciudad mediante transporte público, lo que hace en cierto modo visitar la ciudad sin desperdiciar mucho tiempo de la visita durante un viaje de cruceros.

Sin embargo, el gasto total de los turistas en todo Grecia durante el 2013 no ha sido superior al de España, contando con 72,4 millones de euros, debido a que el gasto turístico está muy focalizado en ciertas zonas de Grecia, y sin embargo en España se dispersa y el patrimonio está mucho más repartido que en el país griego, que se concentra solo en algunas zonas de las islas.

Las conexiones para la accesibilidad del puerto del Pireo son buenas, contando con una localización aeroportuaria relativamente cercana y un helipuerto dentro del puerto, lo que facilita las llegadas de cruceristas.

Las instalaciones portuarias que presentan ambos puertos son muy similares, en el que ambos tienen un número similar de muelles y 2 terminales de pasajeros de cruceros. Sin embargo, el puerto del Pireo cuenta con el reconocimiento EcoPort, que lo premia por su gestión con el medio ambiente.

Las rutas crucerísticas que abarca el Pireo son muy extensas, expandiéndose por todo el Mar Mediterráneo y llegando hasta la Europa Atlántica. Teniendo en cuenta que geográficamente, el Pireo se sitúa en un enclave mucho más dificultoso que el puerto de Málaga para abordar otros lugares como el Océano Atlántico, supone un esfuerzo mayor que se traduce en una afluencia mucho mayor de turistas que en Málaga.

Para finalizar, mencionar la gran cantidad que se está destinando para el puerto del Pireo con el fin de mejorar la calidad en todos los aspectos marítimos, entre ellos el de cruceros, con el cual se está creando una extensión de las terminales de cruceros, para poder acoger mayor afluencia de buques y turistas.

5.2.3.- El puerto de Copenhague: más allá de los países escandinavos

Tabla 5.8.- Principales características del puerto de Copenhague

PUERTO DE COPENHAGUE	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2013: 805.000 turistas Escalas 2013: 187 escalas (tránsito y base) Puesto: 14º nivel europeo, 31º nivel mundial
<b>Situación</b>	Tipo destino: cultural, urbano Geográficamente: Puerto dominante Atlántico Norte, cercanía otros puertos internacionales Accesibilidad: cercanía con ciudad (10 min) Conexiones: aeropuerto (20/25 min) y vía marítima
<b>Beneficio</b>	Gasto total turistas 2013: 41.398.242 millones €
<b>Puerto</b>	3 muelles 1 dársena deportiva
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa francesa Costa portuguesa España Atlántico Occidental Norte Norte América Fiordos Noruegos Islas Británicas
<b>Obras</b>	Creación nuevas terminales crucero (construidas)

Comenzando la evaluación, a simple vista se puede observar cómo el número de turistas de crucero es superior en el puerto de Copenhague, casi doblando la cantidad del puerto de Málaga.

Sin embargo, comparando el número de buques y escalas, durante el 2013 Copenhague registró 187 escalas. Durante el acumulado de Junio de 2014, el puerto de Málaga llegó a registrar hasta 93 escalas. Por lo que las cifras están similarmente equiparadas. Aun así, en cuanto a tráfico de pasajeros, el puerto danés está mejor considerado en el ranking tanto a nivel europeo como a nivel mundial.

Ambos destinos son similares, ya que el turismo cultural y urbano está muy presente a la hora de elegir estas zonas. Geográficamente, Copenhague disfruta de ser uno de los puertos líderes en el Atlántico Norte y la zona del Báltico, ya que gracias a su gran accesibilidad y su ligadura del puerto hacia la ciudad hace que la realización de un crucero hasta este destino se pueda realizar de una forma cómoda. La unión del puerto-ciudad se hace muy evidente al igual que con el puerto de Málaga.

Sus conexiones con otros medios de transporte son excepcionales, ya que el aeropuerto se encuentra relativamente cerca con grandes conexiones por transporte público. Este elemento es fundamental a la hora de posicionar el puerto danés como uno de los principales puertos base del Océano Atlántico Occidental.

Analizando el gasto turístico creado por los cruceristas, el gasto total dentro de Dinamarca durante el año 2013 fue de 41.398.242 millones de euros, teniendo en cuenta que la cifra en España fue de 182 millones de euros, la cifra no es muy alta, por lo que a pesar de la gran afluencia de turistas al puerto de Copenhague, el gasto turístico por crucerista es muy bajo.

Comparando las instalaciones portuarias de ambos puertos, se observa cómo el puerto malagueño está mucho más preparado para recibir afluencia crucerística.

Por otro lado, la posesión de crucero marítimo del puerto de Copenhague se extiende desde el Atlántico Norte, recorriendo toda la costa hasta alcanzar el continente africano a través de África, llegando a navegar incluso por zonas de América y el Mediterráneo. En ese sentido, el puerto de Málaga está bastante bien preparado ya que únicamente no cubre en su totalidad los países bálticos.

Por último, analizando las instalaciones de mejora de los puertos, en Málaga se están llevando mayores y de mejor calidad las construcciones y mejoras de los puertos, aunque poco a poco la Autoridad Portuaria de Copenhague está llevando a cabo pequeñas inversiones que mejoren la afluencia de turistas de cruceros en el puerto.

#### 5.2.4- Lisboa y su tradicional puerto de paso

Tabla 5.9.- Principales características del puerto de Lisboa

PUERTO DE LISBOA	
<b>Tráfico pasajeros cruceros</b>	Año 2013: 558.040 turistas Escalas 2013: 353 escalas
<b>Situación</b>	Tipo destino: cultural, ocio, urbano Geográficamente: posición idónea comercio marítimo y destino de paso Accesibilidad: cercanía a la ciudad(500 metros) Conexiones: con tráfico fluvial y marítimo, ferroviario
<b>Beneficio</b>	Gasto total turistas 2013 Portugal: 68 millones €
<b>Puerto</b>	3 terminales de cruceros 1 terminal de carga 1 puerto deportivo
<b>Rutas</b>	Costa italiana Costa portuguesa España Islas británicas Atlántico Occidental (Norte y Sur) África Occidental Norte
<b>Obras</b>	Creación terminales cruceros (recién construido)

Equiparando ambos puertos, se observa en los datos a simple vista un aumento en el tráfico de pasajeros en el puerto de Lisboa, en el que a diferencia con el puerto de Málaga no es demasiado inferior.

Sin embargo, el número de escalas de cruceros durante 2013 asciende a una cifra mucho superior, si la comparamos con el acumulado de Junio del mismo año en el puerto de Málaga. Este hecho quizá se deba a la gran afluencia de tráfico de cruceros tanto marítima como fluvial que recibe y emite Lisboa, ya que es un puerto tradicionalmente fluvial.

Por otro lado, el hecho de que ambos destinos estén enfocados a un tipo de turismo urbano y cultural, e incluso de sol y playa se observa y se traduce en los datos de beneficio por el gasto turístico. Sin embargo, los gastos turísticos de cruceros en Lisboa durante 2013 es mucho menor que en España.

Geográficamente, el puerto portugués ha tenido siempre una posición estratégica idónea para el comercio marítimo y como destino de paso que une el Atlántico Norte y Sur con el Mediterráneo.

La ciudad y el puerto están integrados prácticamente el uno con el otro, ya que se encuentran a 500 metros. Uno de los puntos fuertes que dispone el puerto de Lisboa son sus grandes conexiones ferroviarias y sobre todo, fluviales, que motivan la llegada de pasajeros al puerto.

Analizando las instalaciones de los puertos, se observa cómo, aunque el puerto de Málaga disponga de mayor cantidad de instalaciones, el puerto de Lisboa está muy bien preparado para la recepción de cruceros turísticos. Solamente para la recepción y emisión de buques de cruceros dispone de tres terminales de cruceros, mientras que Málaga solo dispone de dos.

Sin embargo, las principales rutas que cubre el puerto de Lisboa es algo más limitado que en Málaga, aun así de considerarse un punto principal de paso de cruceros en el Atlántico. Su jurisdicción llega hasta la zona del Mediterráneo Occidental, recorriendo todo el Atlántico Occidental.

Por último, mencionar el gran trabajo realizado recientemente por la Autoridad Portuaria de Lisboa en la que se han llevado a cabo mejoras y creación de una nueva terminal de cruceros, con el fin de mejorar los flujos turísticos de cruceros.

### **5.3.- ANÁLISIS DAFO DEL PUERTO DE MÁLAGA: ESTUDIO DE LA SITUACIÓN**

#### *5.3.1.- Introducción al análisis de situación*

Es importante mencionar el carácter de estudio piloto que tiene este análisis hecho a simple vista, ya que un estudio más exhaustivo a través de esta herramienta requeriría una mayor dificultad y extensión.

Una vez analizados los distintos puntos fuertes y puntos débiles de los que disponen actualmente todos los puertos estudiados conforme el puerto de Málaga, teniendo en cuenta su posición a nivel internacional, su capacidad de navegación y de recepción de turistas de cruceros, sus beneficios en la ciudad, etc., es el momento de analizar las distintas vertientes acerca de las ventajas y desventajas que concierne el puerto malagueño, con el fin de poder llegar a una conclusión para poder crear un pequeño plan de mejora.

A simple vista, y una vez realizado un *análisis DAFO*, que se trata de una “herramienta de gestión que facilita el proceso de planeación estratégica, proporcionando la información necesaria para la implementación de acciones y medidas correctivas, y para el desarrollo de proyectos de mejora. El nombre DAFO, responde a los cuatro elementos que se evalúan en el desarrollo del análisis: las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades.” (Díaz Olivera y Matamoros Hernández, 2011)<sup>68</sup>

Gráfico 5.1.- Creación genérica del análisis DAFO



Fuente: [www.finalcialred.com](http://www.finalcialred.com)

A partir de esta definición, se ha creado una estructura que recoge los principales puntos de unión tanto positivos como negativos de las características y consecuencias del puerto de Málaga.

<sup>68</sup> Para más información, consultar Díaz Olivera, A. y Matamoros Hernández, I. (2011). “El análisis DAFO y los objetivos estratégicos”. Revista Contribuciones a la economía. Marzo de 2011.

### 5.3.2.- Realización del análisis DAFO

Gráfico 5.2.- Análisis DAFO del puerto de Málaga



Fuente: Elaboración propia

De este modo, podemos observar en el gráfico anterior, como se recogen las diferentes directrices que Málaga como destino turístico de cruceros debería mejorar, pero también las que debe de seguir promoviendo y que posee como un elemento de mejora.

Principalmente, en cuanto a las *debilidades* analizadas dentro del estudio acerca de los elementos negativos que afectan de forma interna al puerto de Málaga, coinciden en una gran mayoría los fallos acerca de la promoción y las alianzas con las distintas empresas navieras. El hecho de no haber preparado una estrategia adecuada para promover dentro de las compañías de cruceros y acuerdos con otras Autoridades Portuarias es una de las principales afecciones por las que no se produce una mayor proliferación de turistas y de beneficio para las navieras y para la ciudad.

Otros elementos que también necesitarían una mejora por parte del puerto son las mejoras en las comunicaciones con los comercios de la ciudad para fomentar el tránsito y el gasto turístico, que actualmente se rigen bajo una serie de relaciones propias dentro del mercado en el que cruceros y comercios están descoordinados.

Las *amenazas* se estudian dentro de este análisis como elementos del exterior que puedan afectar a la empresa u objetivo. En este caso, el hecho de no haber preparado una buena promoción llevando a cabo distintas técnicas y acuerdos provoca una disminución de llegadas de cruceros al puerto, de los acuerdos con los touroperadores crucerísticos y con las navieras, y por lo tanto, una pérdida de posicionamiento de puerto base y llegadas de nuevos competidores al mercado.

Estos hechos, unidos a la gran crisis económica que sufren los ciudadanos actualmente y la visión difusa de la localización del Málaga como destino de cruceros influyen en el hecho de que los flujos turísticos disminuyan considerablemente, arrastrando al puerto malagueño a escalones más bajo dentro de los rankings.

Por otro lado, teniendo en cuenta las *fortalezas*, o fuerzas internas que posee el puerto de Málaga, tanto la ciudad y las instalaciones portuarias poseen las claves básicas que los principales puertos más exitosos a nivel europeo tienen y que deberían ayudar en el proceso de mejora.

Por un lado, elementos innatos de la ciudad como el clima, la localización del puerto con la ciudad, un gran núcleo urbano poseedor de una oferta totalmente complementaria para satisfacer a todo tipo de cliente o la simple representación que presenta Málaga sobre la marca Andalucía son elementos clave para destacar su gran potencial.

Otros factores, como las infraestructuras, aeroportuarias y portuarias, forman parte de una gran inversión y esfuerzo que ha realizado la ciudad a lo largo de los años para poder atender con calidad a la demanda de turismo que emiten los cruceros.



Estos elementos internos son los que deberían seguir potenciando y mejorando a través de iniciativas varias y nuevas tendencias, adaptándose al mercado actual.

Por último, pero no menos importantes, las ocasiones generadas por las posibles *oportunidades* externas para el incentivo y mejora del turismo de cruceros dentro de Málaga, son las que se deberían de aprovechar y explotar como una ayuda para el incremento de los flujos crucerísticos de calidad.

Ocasiones tales como la aceptación de otras rutas de cruceros con una visión abierta a nuevos mercados, o el hecho de acudir a ferias a nivel internacional desde el equipo del puerto de Málaga como un ente propio, son básicos para poder sacar partido a la empresa portuaria.

Elementos innatos de la ciudad también pueden ser muy útiles para llevar a cabo medidas de mejoras, como el aprovechamiento de los flujos aeroportuarios o las ventajas competitivas a las empresas navieras que contraten en Málaga.

#### **5.4.- DIRECTORIO DE PROPUESTAS DE MEJORA**

Por último, y para concluir este capítulo, solo queda exponer las conclusiones extraídas tras el análisis realizado acerca del puerto de Málaga y su principal problemática para su mejora.

Tras el estudio y la investigación realizada, destaca un problema principal que influye consecuentemente en las demás directrices de mejora: la existencia de un mal plan de promoción del destino.

Actualmente, la visión mundial de Málaga está muy difusa y es equívoca, ya que no solo se trata de un destino de sol y playa, sino que es mucho más. Se trata de un destino de cultura, ocio, urbanismo y shopping, que apuesta por las nuevas tendencias turísticas al cien por cien, y en el cual los equipamientos hoteleros y de restauración están especializados en grandes masas de turistas para poder ofrecer la mejor calidad en sus servicios.

Sin embargo, una mala planificación del destino como zona de atraque de cruceros a nivel nacional e internacional ha provocado que, a la hora de realizar rutas de cruceros, Málaga no sea uno de los destinos principales. De este modo, se proponen a continuación diversos puntos de mejora que podrían influir en el cambio de esa planificación y visión:

❖ La asistencia a ferias internacionales para una mayor y mejor promoción de calidad es una oportunidad única para poder abrir la mente a un mundo de empresas crucerísticas actualmente centradas en los destinos tradicionales de mayor beneficio, ya que gracias a su gran promoción y expansión por los distintos mercados de todos los continentes han conseguido hacerse un gran hueco dentro del mercado.

Las promociones al asistir a este tipo de ferias no deberían ser de una forma genérica de parte de la Autoridad Portuaria Española, sino por parte del puerto de Málaga como un ente propio, centralizándose en el objetivo de proporcionar información profesional a los interesados en el complejo crucerístico. Este paso debería ser una apuesta fuerte por parte de la Autoridad Portuaria de Málaga, ya que uno de sus puntos más débiles es la falta de promoción y el desconocimiento por parte de las distintas empresas crucerísticas a nivel internacional.

Esta es una oportunidad clave con la que poder subsanar poco a poco algunos de los elementos que más fallan dentro de la organización crucerística de Málaga, tales como:

- La oportunidad de poder llevar a cabo de una forma global una gran promoción de Málaga como destino turístico, ofreciendo todas las ventajas competitivas que supone el llevar hasta su puerto una embarcación turística
- La creación de nuevas o mejores relaciones con las principales empresas navieras de cruceros y touroperadores internacionales a base de la oferta de diferentes ventajas competitivas

Este tipo de medidas ya se está llevando a cabo en pequeña medida, como es el caso de la asistencia a la feria “Seatrade” por parte de la Autoridad Portuaria de Málaga, el Área de Turismo del Ayuntamiento, el Patronato de Turismo Málaga-Costa del Sol y la sociedad Cruceros Málaga. Se trata de una feria de promoción a nivel internacional donde los distintos representantes mantienen reuniones con las empresas navieras para poder dar a conocer las ventajas de poder trabajar con los distintos puertos y con el fin de poder realizar acuerdos de circuitos lo más “cerrados” posible, y en definitiva, aumentar el flujo y el beneficio crucerístico.<sup>69</sup>

Otras Autoridades Portuarias han llevado a cabo este tipo de estrategias a gran escala y se han convertido hoy día en uno de los principales puertos a nivel internacional. El mejor ejemplo es el Puerto de Barcelona, por el cual gracias a la gran inversión por parte de las distintas entidades crucerísticas y una buena promoción de conocimiento del destino a nivel mundial, ha provocado que actualmente esté considerado como el primer puerto de Europa con mayor afluencia. De hecho, la feria de “Seatrade Med 2014” se ha celebrado este año en la capital catalana, lo que ha provocado un posicionamiento del destino todavía más adecuado como uno de los puertos más aclamados en el mercado de cruceros.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Para mayor información, consultar [www.cruiseshippingevents.com](http://www.cruiseshippingevents.com)

<sup>70</sup> Esta y otras informaciones acerca de la feria de Seatrade Med se pueden consultar a través de la entidad principal de Cruise Shipping Events: <http://www.cruiseshippingevents.com/med>

*Foto 5.1.- Dirigentes representantes del Puerto de Málaga durante la Seatrade Miami en 2012*



*Fuente: Boletín MálagaPort nº26. Abril 2013*

❖ Por otro lado, es necesario apostar por una mejora de la gestión del dominio público-terrestre y los tráficos. Esto se traduce en la pobre comunicación y descoordinación por parte de los centros neurálgicos de la ciudad con la Autoridad Portuaria de Málaga y las distintas compañías navieras.

Tras las entrevistas y el estudio llevado a cabo en distintas zonas del centro de Málaga, añadiendo las menos transitadas por los cruceristas, se llegó a la conclusión de que, debido a la falta de comunicación y de un plan estratégico, los buques turísticos solo difunden información de unos pocos focos turísticos principales a los que acudir una vez llegado a puerto el turista, lo que fomenta el poco esparcimiento del beneficio de los cruceristas y que quede focalizado en algunas zonas de mayor afluencia turística, por lo que la riqueza no se reparte como se debería y como consecuencia la ciudad no se beneficia como se debería del turismo de cruceros.

Así, con un plan de actuación y comercialización se podrían llevar a cabo actuaciones a base de rutas y ventajas competitivas a los turistas para que, una vez llegados al destino, Málaga pueda darse a conocer de una forma más completa y se pueda fomentar el consumo dentro de todo el centro neurálgico, y no solamente en las zonas de mayor afluencia tradicionales.

Algunas de estas actuaciones podrían ser acuerdos entre las navieras para proporcionar por parte de las mismas, información turística adecuada a

sus pasajeros, e incluso la confección de rutas que abarquen mayor zona comercial de tránsito.

Esta iniciativa ya se ha intentado llevar a cabo de forma eventual en el puerto de Málaga, ante la llegada del mega buque de cruceros *Oasis of the Seas*, procedente de la naviera Royal Caribbean, en el que el Ayuntamiento de Málaga llevó a cabo una actuación en la que se repartieron a los pasajeros de dicho crucero unos folletos con una ruta pre-trazada para poder visitar toda la ciudad en su breve estancia en la ciudad<sup>71</sup>, con varios motivos:

- fomentar la dispersión del consumo de restauración y comercio
- dar prestigio a Málaga como destino de cruceros
- proporcionar el mejor servicio a la compañía de cruceros Royal Caribbean con el fin de poder realizar acuerdos en un futuro

❖ Por otro lado, un fomento dentro de los acuerdos ya creados con las diferentes compañías de cruceros ya pactadas que dan servicio al puerto de Málaga, o a posibles futuras asociaciones con empresas crucerísticas, a base de ofrecimientos de ventajas competitivas con respecto a los otros puertos competidores puede ser un hecho clave para que una naviera de cruceros decida atracar sus buques en el puerto de Málaga.

En determinadas ocasiones, los precios de las tasas portuarias, de atraques, de falta de suministros en tierra, etc., provocan la ruptura o no creación de acuerdos de las navieras turísticas con los puertos, lo que provoca una disminución importante en el tráfico de pasajeros.

Sin embargo, llevando a cabo acciones de marketing basadas en ventajas económicas para las navieras por parte del puerto de Málaga, se podrían conseguir algunos objetivos a mejorar en dicho puerto:

- Mayor afluencia del tráfico de pasajeros
- Motivación por parte de las compañías de cruceros a la realización de nuevas rutas
- Mayores beneficios para el puerto y la ciudad, ya que a mayor afluencia, mayor ganancia
- Disminución progresiva de la estacionalización

La desestacionalización es un tema muy importante que se debería abordar en Málaga, ya que debido principalmente a la difusión de la perspectiva del destino como una zona tradicionalmente de turismo de sol y

---

<sup>71</sup> Consultar Martínez, P. (2014). *“La primera escala en Europa del mayor crucero convierte Málaga en una referencia mundial”*. Periódico Diario Sur. 4 Septiembre de 2014. Málaga.

playa, provoca una gran estacionalización en todos los tipos de turismo, entre otros en el de cruceros.

El enfoque del destino de Málaga como centro neurálgico de la cultura, la gastronomía y la historia de Andalucía es principal para fomentar la mayor afluencia de turistas durante todo el año.

Para ello se están llevando a cabo distintas medidas, tales como las que se están llevando a cabo para la imposición dentro del Muelle Uno de una sede del *Centro Pompidou*<sup>72</sup>, con acuerdos llevados a cabo con la entidad principal francesa. Este proyecto constará de una representación del famoso centro de arte en la capital malagueña durante cierto período de tiempo, hecho que pretende provocar como principal objetivo el enfoque de la ciudad como destino cultural y, por supuesto, la disminución de la estacionalización.

❖ Otras medidas que podrían ser llevadas a cabo es la proposición a las empresas navieras de mayor número de rutas cerradas que incluyan Málaga como destino, ya que estos acuerdos garantizan beneficios fijos en la ciudad y en el puerto.

Conseguir este tipo de rutas persigue un motivo principal, que es creación de acuerdos con las compañías navieras para poder añadir entre sus puertos base la ciudad de Málaga.

Según varias compañías de cruceros, la capital malagueña tiene bastantes elementos necesarios para poder convertirse en un puerto base, tales como las conexiones aeroportuarias adecuadas que posee, que promueve el movimiento de pasajeros desde variados lugares del mundo de forma fácil.

A nivel nacional, las extensiones ferroviarias que promueven el movimiento de turistas dentro del país es ideal tanto para la recepción de cruceristas españoles que deciden hacer un crucero desde Málaga, como para los pasajeros de cruceros que desembarcan en Málaga y quieren conocer puntos de la geografía española.

Además de las conexiones, Málaga está preparada para recibir una mayor cantidad de pasajeros de cruceros, en cuanto a equipamiento hotelero y de restauración necesario, que llegó a registrar más de 17 millones de pernoctaciones durante el año 2013 (Junta de Andalucía: *“Movimiento hotelero de Andalucía: Balance Anual 2013”*).

De hecho, en la actualidad se están llevando algunas medidas a cabo. Una de ellas ha sido tratar de volver a recuperar en Royal Caribbean el puerto base de Málaga, debido a que durante 2012 la empresa declaró que dejaría de serlo. Estas negociaciones se han llevado a cabo en la feria “Cruise Shipping” de Miami.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> Para una completa información sobre el Proyecto Pompidou en Málaga, consultar Montilla, C. (2014). *“El Pompidou de Málaga tendrá obras de Bacon, Magritte, Giacometti o Frida Hahlo”*. Diario El Mundo. 3 de Septiembre de 2014. Málaga.

<sup>73</sup> Consultar Lillo, I. (2014). *“Málaga trata de recuperar en Miami el puerto base de cruceros de Royal Caribbean”*. Periódico Diario Sur. 12 de Marzo 2014. Málaga.



## **CAPÍTULO 6.- CONCLUSIONES FINALES**





## CONCLUSIONES FINALES

Principalmente, este estudio se ha basado en analizar los principales puertos de cruceros, poniendo especial énfasis en los puertos del Mediterráneo, ya que son la cuna principal y el origen de los movimientos crucerísticos, y el Océano Atlántico, que supone un gran nexo de unión con los demás continentes a base de la realización de viajes marítimos por todo el mundo.

Pero, especialmente, trata con especial énfasis sobre el puerto de Málaga, un tema complejo que ha requerido de variada consulta bibliográfica variada desde distintas entidades y estudios incluso a nivel internacional, así como de las principales asociaciones que participan día a día a nivel nacional para el funcionamiento continuado y progresivo de este puerto dentro del sector crucerístico.

Un proyecto de investigación de la envergadura que contiene éste necesita para poder finalizarlo de una manera adecuada necesita unas conclusiones relevantes al tema tratado, las cuales se van a desarrollar en este último capítulo.

Para comenzar, mencionar que las grandísimas transformaciones que ha sufrido este segmento turístico y vacacional ha supuesto el tener que volver a reorientar el mercado, marcando unas nuevas pautas paralelas a las necesidades de la sociedad que se iban demandando.

Estas necesidades, anteriormente en este sector como es el del turismo de cruceros no estaba al alcance de cualquier persona, se reservaba a quienes tuviesen un alto poder adquisitivo. Con el cambio de estas pautas, ese enfoque únicamente para la sociedad de élite cambió, siendo a día de hoy un sector alcanzable por distintas capas de la sociedad.

Con el cambio en la sociedad llegaba el cambio en las navieras, que debían adaptar sus barcos a los nuevos tiempos en todos los sentidos. De hecho, la dedicación y atención que se da hoy en día al espacio dedicado dentro del buque para el ocio, antiguamente no era tan significativo a la hora de diseñar y escoger un buque turístico. Por lo tanto, el cambio también se presentaba en el diseño de los buques crucerísticos, que iban aumentando su tamaño conforme aumentaba la clientela para poder obtener mayor beneficio.

Por lo tanto, estamos ante un sector que responde y se mueve ante las demandas sociales, y si, en algún momento se ha requerido, el mercado y las navieras se han ido fusionando o alejando según fuera necesario para atender la demanda.

El turismo de cruceros no trata de viajes marítimos, trata de personas, de un movimiento cada vez más extenso y expandido a nivel mundial, que mueve personas, historias, vidas y experiencias.

Como se ha demostrado en determinados puntos del proyecto, se trata de un sector con una expansión cada vez mayor que, a pesar de la existencia de una gran crisis mundial, los países emergentes y la adecuada gestión de las grandes compañías está permitiendo que ocurra este suceso, que hasta ahora no parece tener fin.

Actualmente, empresas navieras como Carnival, Royal Caribbean, o Star Cruises son las que poseen un mayor porcentaje de la oferta mundial de camas de cruceros turísticos, teniendo en cuenta su gran poder de negociación y su gran implicación en el sector.

Este tipo de empresas, con tanto poder en el mercado, pueden ser condicionantes con sus acuerdos o desacuerdos con las autoridades portuarias de un futuro exitoso cargado de grandes afluencias turísticas o del fracaso absoluto, ya que con sus flotas de cruceros transportan cada año millones de personas de todo el mundo hacia cualquier rincón del planeta.

Por otro lado, el gran auge del turismo de cruceros en España es ya una realidad. El potencial que desprenden algunos puertos estatales es innegable, teniendo en cuenta las grandes remodelaciones y cambios que se han llevado a cabo en los últimos años, con el fin de poder convertirse en grandes puntos de referencia dentro del turismo de cruceros. Es aquí donde Málaga ha entrado en el sector y ha pasado de ser un simple puerto a ser una ciudad totalmente abierta y fusionada con el mar.

El camino para este hecho no ha sido fácil, de ahí la importancia de las medidas llevadas a cabo para este propósito, agradeciendo las mismas tras el efecto tan enriquecedor que han supuesto estas estrategias en el Puerto de Málaga y en la ciudad en sí.

Siguiendo la línea de trabajo tanto del Plan Especial como de II Plan Estratégico de Málaga “Málaga, Ciudad Litoral”, los cuales han supuesto unos pilares básicos en el desarrollo crucerístico de Málaga entendiéndolo como una necesidad de adaptación al nuevo mercado, ambos han trabajado bajo la premisa de volver a crear esa unión entre la ciudad y el mar para poder darle la importancia al puerto como emisor y receptor de cruceros que se merece.

Por supuesto, el futuro de Málaga se halla estrechamente vinculado al turismo de cruceros, motivo por el que se han llevado a cabo todas estas estrategias para adaptar la ciudad al crucerismo, teniendo una visión global y de futuro y dando lugar a inversiones que, en un tiempo posterior, serán rentabilizadas.

De hecho, se ha querido dar a conocer abriendo su ciudad y convirtiéndose así en una referencia a nivel nacional de turismo de cruceros, en la que el turista hoy en día no solo para en las playas y los restaurantes cercanos al mar, sino que se adentra en el entorno urbano, constituyéndose así como un lugar de paseo y visita para los cruceristas.

Según Butler, M. en un estudio de la OMT<sup>74</sup>, relata textualmente “los destinos turísticos están íntimamente ligados a las zonas de operación de las navieras. Un factor clave en la elección de una zona es la época del año y sus condiciones climáticas”.

Todos estos factores preferenciales para el triunfo del turismo de cruceros en una ciudad son predominantes en Málaga, de hecho, y según lo concluido en este estudio, quedan claras las grandes condiciones de preferencia de las que dispone la ciudad malagueña, las cuales pueden ser clave en un futuro para situar la ciudad portuaria de Málaga en un eje principal de los puertos de titularidad estatal e incluso de nivel internacional.

A día de hoy, se está luchando en todos los sentidos para poder seguir llevando a cabo mejoras que se traduzcan en un aumento progresivo de mayores flujos turísticos, los cuales actualmente poseen sus puertos competidores y que gracias a ellos son considerados actualmente como los principales recintos portuarios de cruceros en todo el mundo.

Estos puertos competidores, según las investigaciones anteriores y las llevadas a cabo durante este proyecto, difieren de su éxito con el del Puerto de Málaga en un elemento principal: ellos han abierto su ciudad al puerto y al mar, al igual de Málaga, pero también lo han hecho al mundo entero.

El elemento diferenciador que los ha hecho en gran parte triunfar en el pasado y el presente es el conocimiento de esas instalaciones portuarias y las distintas ciudades a los destinos más emergentes a nivel mundial.

Así, puertos como Barcelona o Baleares son los principales dominantes dentro de los flujos de cruceros del Mar Mediterráneo, presentándose al mundo como una oferta de cruceros innovadora, segura y de gran calidad y variedad de ocio.

De este modo, el puerto de Málaga, siguiendo las directrices de este proyecto, debería de seguir la estela de sus puertos competidores y antecesores y buscar métodos de promoción y conocimiento al resto del mundo, ofreciendo una información y una visión veraz que actualmente muchas empresas turísticas de cruceros encuentran difusa simplemente por el desconocimiento, ya que el puerto de Málaga contiene todos y cada uno de los alicientes necesarios para progresar y desarrollarse como un puerto principal de cruceros turísticos, con ventajas y facilidades que otros puertos no podrían ofrecer jamás por el simple hecho de ser innatos (véase el buen clima, calidad de las playas, etc.)

Mientras tanto, queda seguir investigando para poder ascender a este gran puerto hasta los puestos más altos y hacer de él un puerto de renombre y de reconocido prestigio a nivel mundial dentro de este sector tan complejo como es el turismo de cruceros.

---

<sup>74</sup> Butler, M. (2008). *Turismo de Cruceros. Situación actual y tendencias*. Organización Mundial del Turismo. Madrid



## RELACIÓN DE APÉNDICES



## APÉNDICES

### FOTOGRAFÍAS

<i>Foto 3.1.- El Puerto de Málaga en 1880. Cortina del Muelle .....</i>	<i>46</i>
<i>Foto 3.2.- Zonas de actuación del Plan Especial. Puerto de Málaga .....</i>	<i>49</i>
<i>Foto 3.3.- Plano del puerto de Málaga en la actualidad .....</i>	<i>50</i>
<i>Foto 3.4.- Algunos accesos al Puerto de Málaga .....</i>	<i>65</i>
<i>Foto 5.1.- Dirigentes representantes del Puerto de Málaga durante la Seatrade Miami en 2012.....</i>	<i>131</i>

### GRÁFICOS

<i>Gráfico 2.1.- Definición de Turismo náutico.....</i>	<i>23</i>
<i>Gráfico 2.2.- Principales motivadores de consumo .....</i>	<i>36</i>
<i>Gráfico 2.3.- Pasajeros de cruceros a nivel mundial por origen .....</i>	<i>40</i>
<i>Gráfico 3.1.- Evolución del tráfico de pasajeros de cruceros en Málaga.....</i>	<i>54</i>
<i>Gráfico 3.2.- Distribución y cantidad del gasto de los cruceristas en Málaga. 58</i>	
<i>Gráfico 3.3.- Relación de países y ciudades de la procedencia de los cruceristas del puerto de Málaga .....</i>	<i>62</i>
<i>Gráfico 4.1.- Pasajeros de Cruceros en puertos de España. Acumulado Julio 2013-Julio 2014.....</i>	<i>69</i>
<i>Gráfico 4.2.- Pasajeros de cruceros en el puerto de Barcelona durante 2013 .....</i>	<i>71</i>
<i>Gráfico 4.3.- Evolución del tráfico de cruceristas en los puertos de las Islas Baleares (1993-2013).....</i>	<i>77</i>
<i>Gráfico 4.4.- Nº de pasajeros en el puerto de Las Palmas. Acumulado Septiembre 2013-Septiembre 2014.....</i>	<i>81</i>
<i>Gráfico 4.5.- Pasajeros de Cruceros en los principales puertos del Mar Mediterráneo del 2012.....</i>	<i>90</i>
<i>Gráfico 4.6.- Tráfico de pasajeros en los principales puertos del Atlántico ....</i>	<i>94</i>
<i>Gráfico 5.1.- Creación genérica del análisis DAFO .....</i>	<i>126</i>
<i>Gráfico 5.2.- Análisis DAFO del puerto de Málaga .....</i>	<i>127</i>

## **MAPAS**

<i>Mapa 1.1.- Relación de los principales puertos de cruceros a nivel internacional. Especial referencia a los puertos europeos .....</i>	<i>19</i>
<i>Mapa 4.1.- Mapa de las terminales del puerto de Barcelona .....</i>	<i>74</i>
<i>Mapa 4.2.- Distancia en horas de vuelo entre las Islas Baleares y distintos puntos de Europa .....</i>	<i>76</i>
<i>Mapa 4.3.- Mapa del puerto de Palma de Mallorca. Muelle del Poniente .....</i>	<i>79</i>
<i>Mapa 4.4.- Mapa del puerto de Las Palmas. Muelle de Santa Catalina .....</i>	<i>83</i>
<i>Mapa 4.5.- Mapa del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Dársena de Anaga.</i>	<i>86</i>
<i>Mapa 4.6.- Mapa del puerto de Civitavecchia .....</i>	<i>92</i>
<i>Mapa 4.7.- Mapa del puerto del Pireo .....</i>	<i>94</i>
<i>Mapa 4.8.- Mapa del puerto de Copenhague.....</i>	<i>96</i>
<i>Mapa 4.9.- Mapa del puerto de Lisboa. Terminales de Santa Apolónia y de Alcántara .....</i>	<i>98</i>

## **TABLAS**

<i>Tabla 2.1. - Demanda Internacional de Cruceros, 2003 a 2013. Millones de pasajeros.....</i>	<i>34</i>
<i>Tabla 2.2. - Itinerarios de cruceros a nivel mundial y despliegue de buques .</i>	<i>37</i>
<i>Tabla 4.1.- Evolución de los puertos canarios a nivel de pasajeros .....</i>	<i>80</i>
<i>Tabla 4.2.- Principales características de los puertos nacionales analizados</i>	<i>88</i>
<i>Tabla 4.3.- Características de los puertos internacionales analizados.....</i>	<i>99</i>
<i>Tabla 5.1.- Principales características del puerto de Málaga .....</i>	<i>107</i>
<i>Tabla 5.2.- Principales características del puerto de Barcelona.....</i>	<i>109</i>
<i>Tabla 5.3.- Principales características del puerto de Baleares.....</i>	<i>111</i>
<i>Tabla 5.4.- Principales características del puerto de Las Palmas .....</i>	<i>113</i>
<i>Tabla 5.5.- Principales características del puerto de Santa Cruz de Tenerife</i>	<i>115</i>
<i>Tabla 5.6.- Principales características del puerto de Civitavecchia.....</i>	<i>118</i>
<i>Tabla 5.7.- Principales características del puerto del Pireo.....</i>	<i>120</i>
<i>Tabla 5.8.- Principales características del puerto de Copenhague .....</i>	<i>122</i>
<i>Tabla 5.9.- Principales características del puerto de Lisboa .....</i>	<i>124</i>



## **BIBLIOGRAFÍA**



## BIBLIOGRAFIA

- Almeida García, F. (2008). *Evolución y perspectivas del turismo en el Mediterráneo*. En *Baética*. Universidad de Málaga. Málaga.
- Andrade, M. J. y Peralta, A. *La integración Puerto Ciudad*. Ayuntamiento de Málaga.
- Autoridad Portuaria de Barcelona (2011). *Memoria Anual 2011*. Port de Barcelona.
- Autoridad Portuaria de las Palmas (2013). *Memoria Anual Puerto de las Palmas 2012*. Las Palmas de Gran Canaria.
- Autoridad Portuaria de Málaga (2014). *Memoria Anual Autoridad Portuaria 2012*. Puerto de Málaga. Málaga.
- Bernal, A. (2010). *Málaga, ciudad litoral. El turismo de cruceros y la ciudad de Málaga. Evolución del producto y beneficios*. Informe Meditour. Málaga.
- Butler Halter M. (2008). *Turismo de cruceros: situación actual y tendencias*. Organización Mundial del Turismo. Madrid.
- Butler Halter, M. (2002). *Análisis Económico y oportunidades para España en el mercado de los cruceros turísticos*. Tesis Doctoral. Politécnica de Madrid.
- Cámara de Comercio de Mallorca (2010). *“Estudio sobre productos turísticos emergentes en las Islas Baleares”*. Islas Baleares.
- Camps Garcia, S. (2009). Incidencia del tráfico de cruceros turísticos en las relaciones del puerto y la ciudad de Málaga. *Cruceros: punto de encuentro entre puerto y ciudad*, 17, pp. 10-15.
- Capacci, A. (2000). *El mercado de cruceros mediterráneo*. Papers de Tourisme, nº 27.
- Casado, M. (1898). *El puerto de Málaga: apuntes Históricos*. Imprenta de Poch y Creixell. Málaga.
- Cerchiello, G. (2013). *La evolución del crucerismo en España. Desde sus orígenes hasta la actualidad (1848-2013)*. Tesis Doctoral. Universidad de Alicante. Alicante.
- Clavero Barranquero, A. y Esteve Secall, R. (2009). *II Plan Estratégico de Málaga. Modelo para la estimación de futuras demandas de cruceros del puerto de Málaga*. Fundación Ciedes. Málaga.
- Consejería de Turismo y Comercio (2013). *Turismo de Cruceros en Andalucía. Informe Anual 2012*. Junta de Andalucía.
- Cruise Lines International Association (2011). *Cruise Market Profile Study*.
- Cruise Lines International Association (2014). *U.S. Cruise Industry Saw Continued Growth, Economic Contributions in 2013*. Washington DC.

Cruise Lines International Association (2014). *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition*. CLIA Europe. Bruselas.

Cruise Lines International Association (2014). *State of the Cruise Industry Report*.

Cruise Lines International Association (2014). *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013*. Editorial Business Research & Economic Advisors.

Cruises News Media Group SL (2013). *Tráfico de pasajeros de cruceros en España en 2013*. Marzo 2014 nº 28. Madrid.

Cruises News Media Group SL. (2014). *Evolución del tráfico de cruceros en los puertos españoles*. Septiembre 2014 nº30. Madrid.

Diario El Balear (1848). *Viaje de recreo de Palma a Argel*. Baleares. pp. 4. 16 de Agosto de 1848.

Díaz Olivera, A. y Matamoros Hernández, I. (2011). *“El análisis DAFO y los objetivos estratégicos”*. Revista Contribuciones a la economía. Marzo de 2011.

Edein (2009). *Estudio cuantitativo y cualitativo del mercado de cruceros en las Islas Canarias*.

El Diario de Barcelona (1869). *Viaje económico y de recreo a la abertura del istmo de Suez, con escalas en los principales puertos de Italia y Sicilia*. Barcelona. pp. 1. 18 de Octubre de 1869.

European Cruise Council (2011). *The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*.

Garay Tamajón, L.A. y Cánoves Valiente, G. (2012). *Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional*. Boletín de la asociación de Geógrafos Españoles nº 60. pp. 253-271.

García Maldonado, A. (1973). *El Puerto de Málaga*. Revista Jábega nº1. Diputación provincial de Málaga. Málaga.

Gobierno de las Islas Canarias (2013). *Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias*. Islas Canarias.

Hosteltur (2012). *“España con récord de cruceristas y cinco puertos en el ranking mundial”*. D.P Wild

Instituto de Estudios Turísticos (2013). *Informe Anual 2011*. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Lillo, I. (2014). *“Málaga trata de recuperar en Miami el puerto base de cruceros de Royal Caribbean”*. Periódico Diario Sur. 12 de Marzo 2014. Málaga.

Llordén, A. (1974). *Nota documentales para la historia de la Farola*. Revista Jábega. Excma. Diputación provincial de Málaga nº5.

- López Beltrán, M. T. (1986). *El Puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Universidad de Málaga. Málaga.
- Luna Buades, M. (2012). *El turismo de cruceros en el Mediterráneo. Una aproximación a las Illes Balears*. Trabajo de Fin de Máster. Universidad de las Islas Baleares. Baleares.
- MalagaPort (2013). *Boletín MalagaPort*. Autoridad Portuaria de Málaga. Nº26 Abril de 2013. Málaga.
- Mancini, M. (2000). *Cruceros, guía sobre la industria de cruceros*. Editorial Paraninfo.
- Martínez, P. (2014). "La primera escala en Europa del mayor crucero convierte Málaga en una referencia mundial". Periódico Diario Sur. 4 Septiembre de 2014. Málaga.
- Medal Bartual, A. y Sala Garrido, R. (2011). *Análisis de la eficiencia y liderazgo de los puertos españoles por áreas geográficas*. Revista de Estudios Regionales nº 91. pp. 161-182.
- Montilla, C. (2014). "El Pompidou de Málaga tendrá obras de Bacon, Magritte, Giacometti o Frida Hahlo". Diario El Mundo. 3 de Septiembre de 2014. Málaga.
- Murias López, R. (2002). *La industria del crucero en el siglo XXI, implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona.
- Observatorio Turístico de la Comunitat Valenciana. (2011). *Turismo de cruceros. Marzo 2011*. Consellería de Turisme. Valencia.
- Peláez Verdet, A. (2002). *Puertos deportivos: Repercusión de su administración y gestión en el desarrollo del turismo náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol*. Tesis doctoral. Universidad Málaga. Málaga.
- Peláez Verdet, A. (2003). *La repercusión de la administración y gestión de los puertos deportivos en el desarrollo del turismo náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol*. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga. Málaga.
- Pérez, P. (1999). *El turismo de cruceros: uno de los segmentos más dinámicos de la industria turística*. Gestión de Hoteles (6).
- Piraeus Port Authority S.A. (2012). "Investment Plan 2012-2016". Grecia.
- Piraeus Port Authority S.A. "Piraeus Greece: The Center of the Mediterranean Cruise Experience". Grecia.
- Puerto de Barcelona (2014). *Barcelona Cruise Facilities 2014. Europe's Leading Cruise Port*. Autoridad Portuaria de Barcelona. Barcelona.
- Puertos del Estado (2013). *Informe de Gestión del Sistema Portuario de Titularidad Estatal 2012*. Ministerio de Fomento.
- Puertos del Estado. *Los puertos: Motores del desarrollo y de la dinamización económica*.

- Rodríguez Oliva, P. (1983). *Malaca: Ciudad Romana*. Revista jábega N°44. Diputación provincial de Málaga. Málaga.
- Ruega, G, Sazatornil, L. y Delgado C. (2008). *Las principales ciudades portuarias en la España del siglo XIX*, IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica. Murcia.
- Ruiz Romero de la Cruz, E. (2004). *La historia de la navegación comercial española. Tráfico de los Puertos de titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*. Puertos del Estado. Madrid.
- Sintes, J. (2010). *“El impacto económico de los puertos del Estado en Baleares”*. CITTIB-CAEB. Islas Baleares.
- Sociedad de Planificación y Desarrollo (2012). *Análisis del Turismo del Puerto de Málaga*. Málaga.
- Sociedad de Planificación y Desarrollo (2013). *Balance Turístico 2012. Málaga Costa del Sol*. Patronato de Turismo de Costa del Sol. Málaga.
- Sociedad de Planificación y Desarrollo (2014). *Análisis del turismo de cruceros en Málaga 2012. Informe Resumen*. Puerto de Málaga. Málaga.
- Sociedad de Planificación y Desarrollo (2014). *Paro Octubre 2014*. Málaga.
- Yepes, V. (2000). *Tráfico de cruceros en el mercado turístico Mediterráneo*. Congreso Ingeniería del Transporte. Valencia.

## REFERENCIAS DE INTERNET:

Aida Cruises: [www.aida.de](http://www.aida.de)  
Autoridad Portuaria de Málaga: [www.puertomalaga.com](http://www.puertomalaga.com)  
Autoridad Portuaria del Estado: [www.puertos.es](http://www.puertos.es)  
Ayuntamiento de Málaga: [www.ayto-malaga.es](http://www.ayto-malaga.es)  
Cámara de Comercio de Málaga: [www.camaramalaga.com](http://www.camaramalaga.com)  
Carnival: [www.carnival.com](http://www.carnival.com)  
Celebrity Cruises: [www.celebritycruises.es](http://www.celebritycruises.es)  
Costa Cruceros: [www.costacruzeros.es](http://www.costacruzeros.es)  
Cruise Europe: [www.cruiseeurope.com](http://www.cruiseeurope.com)  
Cunard: [www.cunard.com](http://www.cunard.com)  
Diario del Puerto: [www.diariodelpuerto.com](http://www.diariodelpuerto.com)  
Diputación de Málaga: [www.malaga.es](http://www.malaga.es)  
European Sea Ports Organisation: [www.espo.be](http://www.espo.be)  
Fred Olsen Cruise Lines: [www.fredolsencruises.com](http://www.fredolsencruises.com)  
Fundación CIEDES: [www.ciedes.es](http://www.ciedes.es)  
Holland America Cruises: [es.hollandamerica.com](http://es.hollandamerica.com)  
Hosteltur: [www.hosteltur.es](http://www.hosteltur.es)  
Instituto Nacional de Estadística: [www.ine.es](http://www.ine.es)  
Malaga Port: [www.malagaport.net](http://www.malagaport.net)  
Med Cruise: [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com)  
MSC Cruceros: [www.msccruceros.es](http://www.msccruceros.es)  
Norwegian Cruise Line: [www.ncl.com](http://www.ncl.com)  
Noticias cruceros Cruising: [www.cruising.com](http://www.cruising.com)  
Organización Mundial del Turismo: [www.unwto.org](http://www.unwto.org)  
P&O Cruise Line: [www.pocruises.com](http://www.pocruises.com)  
Patronato de Turismo de la Costa del Sol: [www.visitacostadelsol.com](http://www.visitacostadelsol.com)  
Puerto de Baleares: [www.portsdebalears.com](http://www.portsdebalears.com)  
Puerto de Barcelona: [www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)  
Puerto de Civitavecchia: [www.civitavecchiaport.org](http://www.civitavecchiaport.org)  
Puerto de Las Palmas: [www.palmasport.es](http://www.palmasport.es)

Puerto de Lisboa: [www.portodelisboa.pt](http://www.portodelisboa.pt)  
Puerto del Pireo: [www.greekcruise.gr](http://www.greekcruise.gr)  
Puertos de Tenerife: [www.puertosdetenerife.org](http://www.puertosdetenerife.org)  
Pullmantur: [www.pullmantur.es](http://www.pullmantur.es)  
Royal Caribbean: [www.royalcaribbean.es](http://www.royalcaribbean.es)  
Seatrade: [www.cruiseshippingevents.com](http://www.cruiseshippingevents.com)  
Sociedad de Planificación y Desarrollo: [www.sopde.es](http://www.sopde.es)  
Thomson Cruise Line: [www.thomson.co.uk](http://www.thomson.co.uk)  
Transmediterránea: [www.transmediterránea.es](http://www.transmediterránea.es)  
Turismo de Málaga: [www.malagaturismo.com](http://www.malagaturismo.com)  
Wind Star Cruises: [www.windstarcruises.com](http://www.windstarcruises.com)