

Los puertos del Estado y el tráfico de cruceros marítimos

State seaports and maritime traffic cruises

Manuel ESTEPA MONTERO
Universidad Complutense de Madrid

Resumen: El presente artículo analiza la realidad del sector mundial de cruceros en relación con los conceptos de puerto y de tráfico marítimo que acoge la ley de puertos. Describe la evolución del tráfico de cruceros en Norteamérica y Europa. Su incidencia en los puertos españoles y su influencia en el crecimiento del sector turístico español.

Abstract: This report analyses the present time of world cruises maritime sector in relation with port and maritime traffic concepts establishes by the Spanish legal regulation. The work also describes traffic cruises evolution in the United States of America and Europe. And finally, the paper shows the incidence on Spanish ports and tourist sector.

Palabras clave: Puertos españoles, puerto, tráfico marítimo, sector de cruceros marítimo, sector turístico.

Keywords: Spanish ports, port, maritime traffic, cruises maritime sector, tourist sector.

Sumario:

I. El concepto de puerto y el tráfico marítimo en la Ley de puertos de 1992 y en el Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba su texto refundido

- 1.1. *El concepto de puerto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, mantenido por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

1.2. *La noción de tráfico portuario o de tráfico marítimo en los puertos.*

II. El tráfico de cruceros marítimos de pasajeros.

2.1. *El transporte marítimo de pasajeros a lo largo de la historia.*

2.2. *Las nuevas modalidades de transporte de viajeros del último tercio del siglo XX y en la actualidad.*

2.3. *El crecimiento del tráfico de barcos-cruceros como modalidad turística desde finales de la década de los ochenta en Europa.*

III. El tráfico de los cruceros marítimos en el conjunto de los puertos españoles.

IV. El impacto del turismo de cruceros en la economía española.

V. Conclusiones.

Recibido: octubre de 2012.

Aceptado: diciembre de 2012.

I. EL CONCEPTO DE PUERTO Y DE TRÁFICO MARÍTIMO EN LA LEY DE PUERTOS DE 1992 y EN EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011 POR EL QUE SE APRUEBA SU TEXTO REFUNDIDO

1.1. El concepto de puerto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, mantenido por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) define el concepto de **puerto marítimo** en su artículo 2 al afirmar que se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situados en la ribera del mar o de las rías, reúnan las condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración pública competente.

La indivisibilidad de los elementos citados en la definición impone la consideración del puerto como una unidad básica que conforma un solo objeto desde la perspectiva de su gestión portuaria. En consecuencia, el concepto de puerto determina que su régimen jurídico, de organización y dirección se fundamente en una visión global del mismo como una entidad única.

Hasta la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin embargo, subsistía una marcada división de competencias dentro del recinto portuario que hunde sus raíces históricas en el Decreto de 17 de diciembre de 1851, que estableció la división competencial originaria entre los Ministerios de Fomento y de Marina según se tratara de realizar, respectivamente, operaciones terrestres o marítimas. Así, hasta la promulgación de la Ley de 24 de noviembre de 1992, el cantil o borde del muelle del puerto era la línea divisoria de las competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina que desarrollaban por separado las competencias atribuidas en materia de puertos, respectivamente, al Ministerio de Obras Públicas y al de Marina.

Por otra parte, los términos de la definición de puerto recogidos al transcribir el artículo 2 TRLPEMM no han cambiado sustancialmente respecto de la propia de nuestra legislación histórica. En este sentido, cabe recordar que ya el artículo 13 de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880¹ definía los puertos como «aquellos parajes de la costa más o menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno, o bien por obras construidas al efecto, y en los cuales exista de una manera permanente y en la debida forma tráfico marítimo». Por consiguiente, la definición clásica de puerto parte de la calificación como tal de un espacio marítimo-terrestre que permita la existencia de un tráfico marítimo continuado. En consecuencia, si exceptuamos que la clásica definición que acaba de exponerse enfatiza la posibilidad de que existan «puertos naturales», en la medida en que los mismos sean el resultado de la disposición natural del terreno, el resto de los elementos aparecen recogidos, de modo más o menos explícito, en ambas definiciones.

El gran cambio operado en la noción de puerto y más concretamente en la de puerto comercial, se ha producido, por lo tanto, más allá de los términos literales de la definición legal y en íntima relación con la noción de “*tráfico marítimo*” que seguidamente se analiza. Y ello porque, en la actualidad definimos el puerto como un conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones complementarias al servicio de los buques, integrando su actividad dentro del sistema general de transporte comercial y de viajeros.

Por otra parte, intentando describir brevemente el espacio portuario, podemos distinguir, en cuanto a las zonas de tierra, según las mismas se encuentren o no incluidas en el dominio público portuario por ley o por afectación, entre:

- a) Bienes de dominio público.
- b) Bienes patrimoniales (del Estado, Administraciones públicas o particulares) incorporados al dominio público para completar la zona de servicio del puerto.

Respecto de las aguas marítimas del puerto, ha de tenerse en cuenta que las mismas no se limitan al espacio marítimo que se encuentra en el interior del recinto portuario sino que, por contra, incluyen además una zona de mar adyacente que también presta servicio al puerto. Las mencionadas zonas son designadas en el ámbito portuario respectivamente como:

¹ Tanto el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 sobre administración y servicio de construcción, limpia y conservación de los puertos mercantes de la península e islas adyacentes, como su Reglamento de ejecución de 30 de enero de 1852, omitían dar una definición de puerto marítimo. Ello no obstante, de su regulación puede extraerse una definición del mismo en todo coincidente con la posteriormente recogida en la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.

- a) Zona I o de aguas interiores que constituyen el recinto portuario «*strictu sensu*» y sobre el que ejerce sus competencias la Autoridad Portuaria de modo pleno.
- b) Zona II o de aguas exteriores de servicio de los puertos, respecto de las que la respectiva entidad portuaria ostenta competencias en lo relativo a la entrada, maniobra y fondeo de buques.

En cualquier caso, los puertos se incluyen en el Código Civil dentro de la relación de bienes de dominio público destinados al uso público y no como de servicio público². En consecuencia, siguen configurándose como bienes de disfrute directo de la comunidad, no estando exclusivamente vinculados al tráfico comercial.

Además del concepto de puerto comercial, al que se refiere el artículo 3.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, como aquél en el que se realizan actividades comerciales portuarias, existen también otros espacios en el ámbito marítimo-terrestre incluibles en la noción más general de «puerto marítimo» recogida en el artículo 2 de la propia Ley, como es el caso de los puertos pesqueros, de refugio o deportivos (art. 3.4 TRLPEMM). Ello sin perjuicio de la existencia de una amplia gama de instalaciones destinadas al servicio y atención de las embarcaciones de todo tipo como las zonas de varada, los astilleros y zonas de construcción y reparación naval, los puertos deportivos, las instalaciones “*offshore*” y las de ocio litoral, entre otras muchas existentes o que cabe imaginar.

2.2. La noción de tráfico portuario o de tráfico marítimo en los puertos

Por otra parte, hemos de hacer referencia al concepto de **tráfico portuario** como elemento íntimamente unido a la noción de puerto, constituyendo la razón de ser del mismo. Así, se entiende por tráfico portuario el conjunto de operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra y a otros medios de transporte (v. gr., el transporte por carretera, fluvial mediante barcaza, o

² El artículo 339.1 del Código Civil establece que “son bienes de dominio público los destinados al uso público, como los caminos, canales, ríos, torrentes, puertos y puentes construidos por el Estado, las riberas, playas, radas y otros análogos”. Asimismo, el artículo 4.11 de la Ley de Costas 22/1988, de 28 de julio (BOE del 29, número 181), y el artículo 5.11 del Reglamento general para su desarrollo y ejecución, aprobado mediante Real Decreto 1.471/1989, de 1 de diciembre (BOE del 12 de diciembre, número 297), incluyen expresamente “los puertos e instalaciones portuarias de titularidad *estatal*” en el dominio público marítimo-terrestre del Estado.

por ferrocarril) de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamiento y de pasajeros o tripulantes, así como de almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario (art. 2.3 TRLPEMM).

Las definiciones de puerto y tráfico portuario expuestas reflejan la existencia en el puerto de una diversidad de actividades en su interior, directamente ligadas al tráfico portuario, que pueden clasificarse como:

1. Actividades de maniobra o náutico-técnicas.
2. Actividades de manipulación de carga y asistencia al pasaje.
3. Actividades de almacenamiento, reparación de buques, avituallamiento y actividades complementarias.

Todo lo anterior lleva a afirmar que, dada la heterogeneidad de espacios y actividades que reúne en su interior, la esencia del concepto de puerto viene constituida por el hecho de ser un ámbito en el que se desarrolla el tráfico portuario, fundamentalmente privado, a cargo de compañías navieras y empresas que realizan actividades portuarias de apoyo. De modo que toda la organización portuaria existe y actúa en función del tráfico portuario.

Así pues cabe asociar, como históricamente ocurrió, el concepto de puerto marítimo a un espacio en el que se desarrolla la actividad portuaria, con independencia de que cuente o no con instalaciones u organización responsable de su gestión. Pero para ser considerado «puerto», en los términos de la Ley de 5 de septiembre de 2011, sí que resulta imprescindible la existencia de infraestructuras portuarias así como de la organización y los medios de gestión necesarios para efectuar las operaciones de tráfico portuario.

Desde el punto de vista de la gestión y administración de organizaciones, hemos de señalar que el concepto de puerto ha sufrido una importante mutación en los últimos años reflejada en la vigente Ley de Puertos. Durante el siglo XIX y buena parte del presente, el puerto se consideraba simplemente como un lugar de abrigo, estancia de buques, y como terminal para la carga y descarga de mercancías y pasajeros. Las nuevas técnicas de transporte y manipulación de carga han acentuado, no obstante, la consideración del puerto comercial como un eslabón en la cadena del transporte. En primera lugar, porque para el trayecto se emplean, preferentemente recipientes de tamaño regular, «los contenedores», que permiten su manejo uniforme como unidad de carga. En segundo término, porque hoy en día no se contrata por el empresario interesado en el transporte de una mercancía con la compañía naviera simplemente el flete correspondiente al trayecto marítimo de la carga sino que se acuerda su

transporte global desde el punto de origen del producto hasta el lugar final o de destino³. Pero además, en tercer lugar, porque una parte cada vez más significativa del tráfico portuario viene constituida por las nuevas modalidades del transporte de pasajeros –transporte tipo ferrys y de cruceros marítimos– lo que impone un diseño de determinadas áreas del puerto en torno a las estaciones marítimas que cuenten con el necesario confort y atención al viajero. Conectadas a su vez con otros medios de transporte urbano (metro, ferrocarril de cercanías, etc.) y de media y larga distancia.

Finalmente, interesa destacar también que la Ley de Puertos, en su redacción originaria, todavía no se hacía eco del fenómeno cada vez más numeroso de la diversificación de actividades complementarias (culturales, recreativas, comerciales no ligadas estrictamente al tráfico portuario y de ocio) en el interior del espacio portuario, que impulsadas por las distintas Administraciones territoriales, trata de integrar el puerto en la ciudad, convirtiéndolo en un espacio destacado aunque complementario de la propia actividad comercial y de servicios. Carencia que ha subsanado el vigente artículo 72 TRLPEMM previendo expresamente la posibilidad de ejecución de las denominadas “*Operaciones de interacción puerto-ciudad*” que facilitan la instalación en los puertos de interés general del conjunto de actividades señaladas siempre que se ubiquen en espacios que hayan quedado obsoletos para servir al tráfico comercial tradicional; y que con ello no se obstaculice el tráfico portuario ni el desarrollo futuro del puerto. Acomodándose, claro está, al planeamiento urbanístico aplicable.

La modificación en 1997 de la Ley de 1.992 (art. 40 LPEMM, modificado a su vez por el vigente art. 30 TRLPEMM) dando mayoría en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias al conjunto de representantes designados por las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos donde se ubican respecto a los vocales designados por la Administración General del Estado, ha favorecido, y lo hará aún más en el futuro, las “*actuaciones puerto-ciudad*”, al estar situados la mayor parte de los recintos del sistema portuario de interés general en pleno centro de las ciudades costeras que les dan nombre.

³ Vid. a este respecto el estudio realizado por IBÁÑEZ FERNÁNDEZ, M. DEL MAR, *Los puertos de mar en la era intermodal*, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Vitoria, 1993, p. 15. Para la referida autora, el puerto, anteriormente definido como una terminal sin conexión con las actividades de su zona de influencia, debe ahora tomar conciencia de que constituye parte vital de la cadena de transporte y distribución. De esta manera, la «*containerización*» y el concepto de transporte intermodal determinan que el puerto pase a convertirse en un punto de tránsito rápido, en vez de en una discontinuidad abrupta de la secuencia del transporte total.

Afortunadamente los requisitos de calado, abrigo, línea de atraque y superficie terrestre para operaciones son cada vez mayores, de modo que los antiguos espacios portuarios, junto al centro de la ciudad en muchos casos, van perdiendo o han perdido ya su interés para el tráfico portuario comercial, encontrando en las referidas actividades de vinculación del puerto con la ciudad una nueva justificación y razón de ser. Como ya he señalado, el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, ha venido en su artículo 72 a dar acogida expresa a estas operaciones de adaptación del dominio público portuario a nuevos usos ciudadanos pero también de atención al turista de cruceros. A la par que permite, claro está, la expansión del puerto con nuevas construcciones ligadas a la captación de cruceros y otros tráficos mercantes, siguiendo la directriz general iniciada en la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, y continuada por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, de fomento de la participación de los particulares en la actividades que se desarrollan en el recinto portuario.

II. EL TRÁFICO DE CRUCEROS MARÍTIMOS DE PASAJEROS

2.1. *El transporte marítimo de pasajeros a lo largo de la historia*

A lo largo de la historia, el transporte por mar de pasajeros puede catalogarse de excepcional. La ausencia de unas técnicas de navegación que pudieran calificarse como seguras unidas a los peligros de temporales y piratas, cuando no de situaciones de conflicto bélico, impedían aventurarse con ciertas garantías en una travesía marítima. La inmensa mayoría de las personas embarcadas o bien pertenecían a la propia tripulación del buque o bien se incorporaban al resto del personal con autorización del capitán de la nave para realizar un viaje que la mayoría de las veces era forzado y ocasional (v. gr., los militares y religiosos que partían de los puertos del Mediterráneo occidental durante la Edad Media para llegar a los Santos Lugares como Jerusalén o bien las personas que se trasladaban desde la Península Ibérica, embarcándose en los puertos de Cádiz o Palos de Moguer hacia el Nuevo Mundo para formar parte de los asentamientos recién creados por la Corona de Castilla).

No obstante, el panorama en cuanto a los medios y técnicas de navegación se transforma radicalmente durante el siglo XIX con el comienzo de la era de los barcos a vapor. En el año 1838, el *Sirius* realiza la primera travesía del Atlántico enteramente a vapor en 18 días; y en 1850 el *Great Eastern* con 18.900 Tn., cinco veces mayor que cualquier buque construido hasta ese momento y propulsado por ruedas de pala y hélices, demostró un importante principio: que si se triplica la longitud del barco, la potencia necesaria para moverlo

sólo se duplica. Por primera vez, los armadores son capaces de cumplir un programa fijo de navegación, con fechas determinadas de salida y de llegada a los sucesivos destinos de la ruta marítima.

El transporte marítimo deja de ser esencialmente destinado a mercancías de todo tipo para dedicarse, en parte, al traslado de grandes contingentes de personas entre continentes. La mayor velocidad de los buques debido al uso del vapor y las mejoras en las técnicas de construcción con los cascos de metal permite realizar los viajes con mayor seguridad y confortabilidad. A lo que ha de unirse la gran demanda de mano de obra que se requiere para la gestión administrativa y la explotación económica de las colonias dependientes de las potencias Europeas o simplemente para poblar las vastas extensiones existentes en los continentes americano, africano o en Australia. El desarrollo de la industrialización en América, además, reclama sin cesar nueva mano de obra que asegure el funcionamiento de las nuevas empresas.

Diferentes compañías de transporte marítimo establecen líneas regulares que recorren los océanos como el medio, prácticamente único, de transporte de personas que han de mantener los cada vez más complejos sistemas económicos nacionales (así, p.ej., la Corona británica abarcaba durante el siglo XIX una vasta red de territorios -tales como Canadá, Sudáfrica, Australia, India, Egipto o Sudán- que era gestionada conformando un sistema económico global). De otra parte, el movimiento migratorio de ciudadanos de diferentes Estados europeos para trabajar en el continente americano permitió el establecimiento de grandes compañías navieras en el Atlántico con destino tanto a los puertos norteamericanos, tales como Nueva York o de la zona austral como Buenos Aires. En España, durante toda esa época, se crean varias compañías marítimas de importancia, así *Ybarra* en 1823, *Trasatlántica* en 1881 o ya en el siglo XX la vigente *Transmediterránea*, en 1.917, que realizaban trayectos regulares con el continente americano.

La situación descrita continúa en una tendencia creciente durante la primera mitad del siglo XX, aunque algo alterada por la Primera Gran Guerra y la Crisis Económica provocada por el crack de 1929. Empero, tras la Segunda Guerra Mundial, sufre el embate repentino e imparable del comienzo de la aviación comercial a gran escala. Las nuevas compañías aéreas (*American Airlines*, *TWA*, *British Airways*, *Air France*, etc.) sobrevuelan los océanos aventajando a los tradicionales trasatlánticos en tiempo y coste del viaje. El tránsito al nuevo modo de transporte de viajeros se hace en apenas 15 años. De modo que ya en la década de los años 60 la primacía del transporte aéreo resulta incontestable y el transporte de personas por vía marítima parecía haber concluido, al menos en la larga y media distancia.

2.2. *Las nuevas modalidades de transporte de viajeros del último tercio del siglo XX y en la actualidad*

Dos nuevas modalidades de transporte de personas se van a desarrollar, sin embargo, particularmente a partir de los años 70, en un claro intento de las compañías navieras por atender demandas específicas de transporte no cubiertas por el tráfico aéreo.

De un lado, se crean líneas regulares de «*ferrys*» que transportan al pasajero junto con su vehículo de motor para que, a su llegada al lugar de destino, pueda disponer del mismo, en rutas de corta o media distancia. Especialmente relevante, claro está, resulta para aquellos lugares de destino residencial o turístico que por ser islas o por constituir pequeños enclaves de soberanía (el Reino Unido, Malta, las Islas Baleares, las Islas Canarias, Ceuta y Melilla) se encuentran prácticamente unidos, de modo exclusivo, al resto de destinos de comerciales por ruta marítima, salvando la modalidad de tráfico aéreo. Así, por ejemplo, se desarrolla un intenso tráfico de este tipo en el Canal de la Mancha entre Francia y el Reino Unido; así como entre Cádiz y las Islas Canarias.

En los *ferrys*, el contrato de viaje lo que cubre es el pasaje que nos sirve para trasladarnos, junto con el vehículo de motor, de un punto a otro de destino con cierto confort ya sea en una butaca, o bien en un camarote compartido o exclusivo. El resto de los servicios de los que se hace uso se abonan a parte, en la medida en la que se consumen (p.ej., bebidas, comidas, películas, etc.). No obstante lo anterior, las compañías más modernas de *ferrys* -v.gr., *P&O* que realiza travesías en el Canal de la Mancha o entre Gran Bretaña y España; o la italiana *Grandi Navi Veloci* que desarrolla rutas por el Mediterráneo entre Italia y España- han incorporado numerosos servicios para el ocio y la distracción de los pasajeros que permiten aprovechar el tiempo de transporte de un modo turístico (piscinas, discotecas, espectáculos, restaurantes, etc.).

Evidentemente, se trata de una modalidad de transporte que requiere de nuevos buques con rampa de entrada y salida para vehículos automóviles así como que cuenten con las comodidades exigidas hoy en día por el pasaje para una travesía. Con todo, la distribución de espacios, que se aprovechan al máximo, se encuentra más orientada hacia el transporte –personas, vehículos y mercancías- que al ocio y esparcimiento.

De otro «*los cruceros*», una modalidad de viajes que ha crecido al calor del fenómeno turístico en la que lo que se contrata es una experiencia de ocio a bordo de un buque durante una travesía que dura varios días. Que incluye la estancia, la comida y la bebida así como toda una serie de actividades y

espectáculos que tienen lugar en el buque y, asimismo, la posibilidad de realizar una ruta de carácter histórico y lúdico por los lugares de mayor atractivo turístico en cada una de las escalas del trayecto.

Su origen se encuentra, como ya se ha adelantado, a finales de los años 50 y principios de los sesenta cuando numerosas compañías apuestan por organizar travesías marítimas destinadas a ofertar una experiencia de ocio. Compañías como P&O, *Holland American Line*, *Costa Crociere*. En la década de los sesenta, se incorporan nuevas compañías como *Royal Caribbean* o *Carnival Cruises*. Respecto a nuestro país, la empresa pionera es la *Transmediterránea* organizando viajes de crucero ya en los primeros años de la década de los sesenta⁴.

La mayoría de las actividades se incluyen dentro del contrato, en la modalidad de «todo incluido» -que dependiendo de la agencia de viajes puede llegar a incluir el vuelo hasta el puerto base, la estancia previa y los traslados- permitiendo un uso continuado de todas las instalaciones y servicios del buque (comida, ocio, atención al cliente). Generalmente los únicos importes no incluidos son determinados tipos de bebidas, servicios de carácter exclusivo (lavandería, peluquería, restaurantes especiales) o actividades realizadas fuera del buque (particularmente las excursiones que se pueden llevar a cabo una vez que el navío atraca en puerto). La vigente Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios, aprobada mediante Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, en su artículo 151 regula esta modalidad contractual calificándola como “viaje combinado” al suponer la oferta a cambio de un precio global de, por lo menos, dos de los siguientes elementos: transporte, alojamiento u otros servicios turísticos no accesorios y que constituyan una parte significativa del transporte combinado.

En cuanto a su diseño, cada vez se dedica un mayor espacio para las actividades de ocio (salas de concierto y espectáculos, salones de baile, de restauración, zonas recreativas o deportivas) por parte del pasaje. Ello unido al incremento progresivo de la capacidad de pasajeros del buque ha obligado a construir naves de dimensiones más amplias y mayor tonelaje. Así los principales operadores encargaron en la década de los noventa del siglo XX buques de más de 100.000 toneladas de peso, mientras que los botados en la

⁴ La Compañía Transmediterránea realizó una ruta por 16 países americanos en 1956 empleando el buque Ciudad de Toledo para la exposición de una muestra sobre la industria española. Pero entre sus primeros viajes organizados como crucero se encuentra el realizado por el buque Villa de Madrid en el año 1962 que llegó hasta el Puerto del Pireo (Atenas) con motivo del enlace de los Príncipes de Asturias. Vid. GONZÁLEZ SANTISO, S., *Guía Práctica de Cruceros*, Editorial Aqualarga, 2000, p. 18.

primera década del siglo XXI superaban ya las 150.000 toneladas. Destacan, especialmente, las dos unidades de la *compañía Royal Caribbean*, el *Oasis of the seas* -225.000 toneladas- y el *Freedom of the seas*; y el *Queen Mary II* perteneciente a la *compañía Cunard Line*⁵.

La solución ha consistido esencialmente en construir buques con varias plantas al modo de edificios flotantes pero logrando que el conjunto sea suficientemente estable y manejable para realizar la ruta marítima. Así, mientras las dimensiones medias de eslora de un crucero en 1990 eran de 295 metros para unos 2.800 pasajeros; a finales de la década, la media seguía estando en unos 300 metros pero la capacidad de los buques había aumentado hasta las 4.000 personas.

Desde una perspectiva estrictamente comercial, su atractivo estriba en combinar todas las ventajas de un hotel del máximo nivel con la posibilidad de realizar un viaje por mar a través de un itinerario de interés histórico y artístico (ejemplo, rutas por el Mediterráneo oriental y occidental; o en la zona del estrecho de Gibraltar) o de atractivo natural innegable (travesía por los fiordos noruegos o por el mar Caribe). Empleando una expresión que se ha convertido ya en un tópico, el crucero se convierte en una verdadera ciudad flotante que permite visitar los lugares de mayor atractivo turístico sin mover el equipaje del camarote.

2.3. El crecimiento del tráfico de barcos-cruceros como modalidad turística desde finales de la década de los ochenta en Europa

A pesar de los significativos esfuerzos llevados a cabo en Europa por propiciar el desarrollo en nuestro continente de las nuevas modalidades de transporte marítimo de viajeros que se ponían en marcha a finales de los años 50, ferrys y cruceros principalmente, lo cierto es que el despegue inicial de la segunda de las modalidades citadas se produjo en el continente americano debido a la gran demanda de viajes de confort que generaba el mercado de los Estados Unidos de América. El alto nivel adquisitivo de una acomodada clase media propició la creación de una industria marítima de ocio a gran escala. Así, la diversidad de islas y archipiélagos que pueblan el mar Caribe, la calidez de sus aguas y su clima tropical auspiciaron el desarrollo de itinerarios

⁵ Datos facilitados por las propias Compañías navieras y por bases de información general. También ver al respecto, PULIDO BEGINES, J. L., *El Transporte de Pasajeros en los Puertos de Cádiz y Algeciras; I Congreso de Ciencia Regional de Andalucía: Andalucía en el umbral del siglo XXI*, Universidad de Cádiz, p. 2.

a lo largo del mismo (Florida, Puerto Rico, Bermudas, San Martín, Martinica, etc.). Otro tanto cabe decir respecto de la costa mexicana de Océano Pacífico (con destinos tan atractivos como Acapulco o Puerto Vallarta) y la ruta que ofrece como destino las Islas Hawai.

Dos datos dan idea de la magnitud del tráfico de cruceros que históricamente se desenvuelve en la zona del Caribe y la supremacía del mercado americano. En primer lugar que, en el año 1999, el tráfico de cruceros por el mar Caribe constituía aproximadamente la mitad de la totalidad de tráfico marítimo mundial de cruceros siendo el porcentaje europeo tan sólo del 10%⁶. Y en segundo término, que en ese mismo año de 1999 el número de cruceristas había sobrepasado en los EE.UU. la cifra de 6 millones mientras que en Europa alcanzaba el nivel del millón y medio de pasajeros entre sus nacionales⁷. Esta última cifra resulta aún más llamativa considerando que a principios de los años 90 sólo alcanzaba los 400.000.

Durante toda la primera década del siglo XXI, el tráfico de cruceros en Europa ha seguido una progresión exponencial. Así se ha pasado de un total de 2.000.000 de pasajeros de cruceros transportados por las compañías que operan en el continente europeo en el año 2001 a un total de 5.500.000 pasajeros en el año 2010⁸. Igualmente, ha de tenerse en cuenta que el ritmo de crecimiento que muestran dichas cifras supone una diferencia favorable a Europa respecto de los Estados Unidos de Norte América que se mantiene constante largo de toda la década. Así, el ritmo de crecimiento anual en Europa oscila entre el 7% en 2001 y el 16% en 2007, estabilizándose estos últimos años en torno al 10%. Mientras que el mercado norteamericano sufre fuertes oscilaciones que van desde el 13% en 2002 hasta el -1% en 2008, año de la crisis financiera. Sin embargo, su crecimiento se ha recuperado ya, superando en 2010 en cerca de 600.000 la cifra de pasajeros de 2008⁹.

A ello han contribuido los denodados esfuerzos de los principales operadores europeos por realizar una oferta de calidad mediante la labor ya comentada de construcción de modernos buques con precios asequibles que, además, cuenta con la seguridad para el pasaje del coste cerrado del viaje que ofertan las agencias de viajes. Pero igualmente se aprecia un cambio de estrategia en

⁶ Vid. BEGINES PULIDO, J. L., *El Transporte de Pasajeros en los Puertos de Cádiz y Algeciras*, o.c., p. 2.

⁷ Vid. GONZÁLEZ SANTISO, S., *Guía Práctica de Cruceros*, o.c., p. 11.

⁸ Datos facilitados en el ECC, European Cruise Council. 2011/2012 Report, «*Making a real social and economic contribution to Europe's economy*», p. 13.

⁹ CLIA 2010, *End Year Passenger Carryings Report*, p. 4. Con cifras solo de las compañías integradas en la organización.

las dos mayores compañías norteamericanas del sector, miembros de la CLIA, esto es, *Carnival Corporation* y *Royal Caribbean Cruises*, ya que mientras al inicio de la década, en el año 2001, el 90% de sus pasajeros procedía del mercado local, en el año 2010, la cuota había bajado hasta el 73%, obteniendo durante este período la mitad de sus nuevos rendimientos y pasajeros fuera de Norteamérica. Especialmente de Europa y Sudamérica.

Las cifras muestran que el mercado europeo de cruceros está creciendo muy fuertemente y las compañías americanas están desplazando parte de su flota allí donde hay más demanda, esto es, a aguas europeas¹⁰. En consecuencia, en el escenario descrito, no parece descabellada la idea que albergan la mayoría de los operadores del sector en el sentido de que el mercado europeo de cruceros se doblará en 2020 respecto a 2010, llegando por lo tanto a los 11.000.000 de pasajeros.

Toda esta fuerte evolución del sector europeo de cruceros tiene, además, un impacto directo en el conjunto de la economía de la Unión Europea, representando en la actualidad un 3% del PIB. Los cruceros generaron un gasto en los sectores relacionados con su actividad por valor de 35.200 millones de euros en 2010; y un total de 307.526 puestos de trabajo, 150.401 de ellos directos¹¹.

Quizás el dato menos positivo, desde la perspectiva económica general de la Unión Europea, sea el que la demanda del sector de cruceros a la construcción naval europea bajó un 8,2% en 2010 aunque el número de órdenes se ha comenzado a recuperar últimamente y se podría estabilizar en un par de años. Ello en un contexto general en el que se aprecia una cierta preocupación respecto de los competidores asiáticos, principalmente, los japoneses, los coreanos y los chinos que están intentando hacerse un hueco en la construcción naval de cruceros, una vez que ya dominan el mercado de la construcción de buques de transporte de carga de mercancías¹². En Europa, en concreto, el operador alemán AIDA contrató recientemente la construcción de dos nuevos buques a un constructor japonés - Mitsubishi- con un coste por cama de 200.000 \$ cuando la serie anterior de buques la había adquirido a un precio de 260.000 \$. Dato que se explica en parte debido a que se está produciendo un incremento notable, de un 50%, en la capacidad de las nuevas embarcaciones.

¹⁰ Declaraciones del Jefe Ejecutivo de MSC Cruceros, ECC, en el ECC, 2011/2012 Report, p. 15.

¹¹ EEC, 2011/2012 Report, p. 22.

¹² ECC 2011/2012 Report, pp. 19 y 22.

III. EL TRÁFICO DE LOS CRUCEROS MARÍTIMOS EN EL CONJUNTO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

El conjunto de los puertos españoles alcanzó en 2010 los 7.132.405 pasajeros de tráfico global frente a los 2.500.000 de pasajeros en el año 2001. Dichas cifras ponen de manifiesto la intensa transformación que ha experimentado el transporte de pasajeros por mar en nuestro país del que la mayor parte corresponde al sector de cruceros. El incremento en este sector en España entre 2001 y 2011 ha sido del 18%.

Este crecimiento se produce, como hemos visto, dentro de un contexto general de incremento de la actividad del sector en el área de Europa y en especial del mar Mediterráneo. En efecto, es la zona del Mediterráneo español la que concentra la mayor parte de la actividad, hasta el punto de que dos de los puertos españoles, Barcelona y Palma de Mallorca, acapararon en 2010 el 70 por ciento de los pasajeros de éste área. Así el puerto de Barcelona ha alcanzado en 2011 la cifra de 2.650.000 pasajeros lo que le sitúa a la cabeza de los puertos de Europa y del Mediterráneo en este tipo de tráfico y el 5º en el ranking mundial sólo superado por los puertos del mar Caribe.

El ranking mundial de Puertos de Cruceros en 2009 era el siguiente¹³.

Miami (EE.UU. de América)	4.110.100 cruceristas
Everglades (EE.UU. de América)	2.837.000 cruceristas
Puerto Cañaveral (EE.UU. de América)	2.500.000 cruceristas
Cozumel (México)	2.200.000 cruceristas
Barcelona (España)	2.151.465 cruceristas
Pireo (Grecia)	2.028.010 cruceristas

Fuente: Puertos del Estado (Ministerio de Fomento).

A la zona del Mediterráneo español le sigue, como la siguiente zona de actividad, la Costa Suratlántica, es decir, Canarias y la Bahía de Cádiz.

El ranking español de Puertos de Cruceros en 2010, en relación con 2009, en número de cruceristas es el siguiente.

¹³ PUERTOS DEL ESTADO, *Cruceros a toda Máquina*, 2010, p. 6. Por su parte, ABC Empresa, *Cruceros, a toda máquina*, 1 de julio de 2012, pp. 20-21, ofrece otra clasificación correspondiente al año 2011 en el que el Puerto de Barcelona continúa en el quinto lugar mundial detrás de los mismos puertos pero con un número de pasajeros muy superior al cuadro transcrito y seguido del puerto de Nassau (Bahamas).

Puerto	2009	2010	Var.
Barcelona	2.151.465	2.344.925	8,99
Mallorca (Baleares)	1.236.487	1.539.532	24,51
Santa Cruz de Tenerife	582.835	740.022	26,97
Málaga	487.955	659.123	35,08
Las Palmas	611.701	618.745	1,5
Bahía de Cádiz	235.294	334.162	42,02
Valencia	184.909	253.743	37,23
Vigo	222.948	233.644	4,80
Cartagena	67.916	104.294	53,56
Alicante	96.615	70.695	-21,43

Fuente: Puertos del Estado (Ministerio de Fomento).

Los datos que ofrece Puertos del Estado respecto de la variación del tráfico de cruceros en cuanto a pasajeros por Comunidades Autónomas son bastante significativos.

Comunidad Autónoma	Pasajeros 2010	Pasajeros 2011	% Variación
Canarias	1.358.767	1.589.486	27,6
Andalucía	1.065.903	1.075.815	0,9
Baleares	1.539.532	1.614.499	4,9
Cataluña	2.348.073	2.643.245	12,6
Murcia	104.294	88.081	-15,5
C. Valenciana	330.503	487.484	47,5
Galicia	309.352	394.749	27,6
Asturias	11.431	2.297	-36,2
Cantabria	13.939	14.207	1,9
País Vasco	43.394	77.345	78,2
Ceuta	4.952	4.841	-2,2
Melilla	2.265	844	-
ESPAÑA	7.132.405	7.997.893	12,1

Fuente: Puertos del Estado (Ministerio de Fomento).

La zona del Mediterráneo se consolida como el área de mayor expansión de la actividad de cruceros. Absorbe el 68% del total del pasaje, destacando especialmente Cataluña y Baleares, con los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca a la cabeza. Pero igualmente destaca el incremento notable de las Islas Canarias que consiguen obtener un 20 % de la cuota de mercado en 2011,

con un fuerte incremento del 27,6 respecto del año anterior, lo que sin duda repercute en un incremento de las rutas de crucero en la Bahía de Cádiz, que pasaron en el período 2010-2011 de 334.162 a 374.217 con una variación del 12%, pero habiéndose incrementado ya en un 42% en 2010 respecto de 2009.

Por otra parte, cabe resaltar igualmente el elevado crecimiento que ha experimentado el sector de cruceros en Andalucía, un crecimiento de dos dígitos desde el año 2007, aunque en la última anualidad se haya moderado hasta el 0,9%. En el conjunto de Andalucía destaca especialmente el Puerto de Málaga que junto con el de Cádiz engloban el 94,2 % del tráfico andaluz¹⁴. El Puerto de Málaga se consolida como el 8º del Mediterráneo con 638.845 pasajeros mientras que Cádiz ocupa ya el 6º lugar entre los destinos atlánticos, con 374.217¹⁵.

IV. EL IMPACTO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

El volumen analizado del tráfico de cruceros repercute muy favorablemente en el conjunto de la economía española y ello porque, en primer lugar, el turista de cruceros constituye un turista con alto poder adquisitivo. Según los datos que maneja Puertos del Estado el coste medio del pasajero de este tipo de viajes oscila entre los 50 y los 70 euros diarios, elevándose el gasto hasta una cifra entre 200 y 300 euros cuando se trata de un viajero que se encuentra en el puerto base de la ruta marítima¹⁶. El turista de cruceros se caracteriza, además, porque el mayor gasto lo realiza en origen, cifrándose la media de este gasto en 2011, en 1.059 euros¹⁷.

Dicho gasto, obviamente, repercute de modo directo en la actividad del sector turístico español, respecto del que representaba ya en 2010 un 13 % del total de los 52 millones de turistas que visitaron nuestro país. Pero también

¹⁴ Vid. CONSEJERÍA DE CULTURA, COMERCIO Y DEPORTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, *Turismo de Cruceros en Andalucía*, año 2011, p. 4.

¹⁵ www.elmundo.es, Málaga se sitúa entre los destinos europeos más visitados por cruceros, 28/07/2012, recogiendo datos del Informe de Contribución Anual del Consejo Europeo del Crucero (ECC, según sus siglas en inglés). Datos de pasajeros de cruceros facilitados por Puertos del Estado.

¹⁶ PUERTOS DEL ESTADO, *Cruceros a toda máquina*, 2010, p. 7.

¹⁷ CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, *Turismo de Cruceros en Andalucía 2011*, p. 5. El informe señala que, además, el 96% adquiere un paquete turístico que paga en origen. Lo que confirma la idea del “todo incluido” como fórmula prácticamente universal de estancia en el buque aunque puedan abonarse aparte algunos gastos extras como las excursiones.

tiene efectos inducidos en el resto de los sectores terciarios (ropa, alimentación, ocio en general, etc.) y se traslada, en última instancia, a la industria y al sector primario. Así, la contribución económica de los cruceros marítimos en España alcanzó en 2011 los 1.298 millones de euros frente a los 1.187 millones de euros en 2010, lo que supone un incremento del 9,4%.

Los 1.187 millones de euros correspondientes a 2010, se desglosaban en los siguientes apartados: Pasajeros y tripulación 523 millones (44%), gastos directos (37%), reparación del barco 190 (16%); y compensación a empleados 31 (3%).

El desglose de los gastos directos, 442 millones de euros, correspondientes a 2010 es el siguiente.

Manufacturados (comida, bebida, tabaco, etc.)	173 millones de euros
Comercio	28 millones de euros
Transporte	32 millones de euros
Finanzas y negocios	75 millones de euros
Servicio de personal	31 millones de euros
Otros	2 millones de euros

Fuente ABC Empresa¹⁸.

Este flujo de ingresos, ha impulsado al conjunto del sector portuario a la realización de estrategias y planes para atender la demanda de cruceros y adelantarse a las previsiones de futuro. Así, se pueden distinguir fundamentalmente tres líneas de actuación que ha seguido el conjunto de los puertos españoles.

1. En primer lugar, se han diseñado estrategias entre puertos mediante la constitución de asociaciones específicas (*Costa Verde Cruise*; *Cruise in the Atlantic Islands*; o *Suncruise* en Andalucía) para la creación de nuevas rutas de cruceros y la consolidación de las ya existentes. Se trata de agrupaciones de puertos tendentes a conseguir un funcionamiento más eficiente del sistema de puertos, facilitándose información mutua y promocionando sus actividades¹⁹. Así, por ejemplo, «*Costa Verde Cruise*» constituye una asociación de los Puertos de A Coruña, Gijón, Cantabria y Bilbao para la creación y

¹⁸ ABC Empresa, *Cruceros, a toda máquina*, la industria sigue creciendo a pesar de la crisis, en un año marcado por el auge del Mediterráneo y las rutas españolas, pp. 20-21, 01/07/2012.

¹⁹ REVISTA PUERTOS, *A todo Rumbo*, nº 160, Puertos del Estado, enero-junio 2011, p. 50. «Miami la apuesta española en la principal feria mundial del sector». Presencia de las Asociaciones y de los principales puertos españoles en la *Seatrade Cruise Shipping* celebrada en Miami en 2011.

expansión de rutas de cruceros en la España verde. Mientras que «*Cruise in the Atlantic Islands*» asocia desde 1994 a los Puertos de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria con la Administración portuaria de la región autónoma de Madeira para asegurar su presencia promocional en las principales ferias turísticas y en los encuentros del sector. Finalmente, cabe destacar que también los principales operadores españoles han impulsado iniciativas de carácter empresarial para divulgar y expandir el concepto de «vacaciones a bordo» como, por ejemplo, la Asociación Crucerista de España creada en 1997.

2. En segundo término, se han realizado obras de infraestructura en los más importantes puertos españoles (Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Málaga, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife y Vigo) tendentes a la construcción de nuevos muelles específicamente destinados al atraque de este tipo de buques así como a la prolongación de los ya existentes y a la puesta en servicio de estaciones de crucero²⁰. Por ejemplo, en Málaga, en 1997 se iniciaron las obras de construcción del dique de levante de 1.800 metros de longitud, destinado al atraque de cruceros, que han concluido con la puesta en servicio de dos terminales de pasajeros -Sur y Norte- inauguradas respectivamente en los años 2007 y 2009²¹.
3. En tercer lugar, se han desarrollado las denominadas «operaciones puerto-ciudad» (Barcelona, Valencia o Málaga) tendentes a poner en valor las zonas de abrigo del puerto más cercanas a las ciudades en las que se asienta la Autoridad Portuaria. Lo cual se ha llevado a cabo mediante la aprobación de Planes Especiales y la firma de convenios entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento respectivo plasmándose en la creación de zonas lúdicas y de esparcimiento en los muelles tradicionales que, además, son destinados al atraque de yates y barcos de recreo.

Y por último, no cabe olvidar la favorable repercusión que el sector de cruceros tiene en el conjunto del mercado laboral español, ya que a la modesta cifra de los 27.500 empleados directos ofrecidos por la flota nacional de cruceros durante 2011, con un incremento de 2.300 empleos respecto de 2010, ha de sumársele sobre todo el empleo inducido que genera por el sostenimiento e incremento de la actividad económica general.

²⁰ PUERTOS DEL ESTADO, *Cruceros a toda máquina 2010*, p. 7, indica que la inversión del conjunto del sistema portuario en este tipo de infraestructuras en el período 2001-2010 ha sido de 160 millones de euros.

²¹ Vid. a este respecto, MÁLAGA PORT, Obras e inversiones, respecto del Plan de Ampliación del Puerto de Málaga. También AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA, instalaciones del Puerto, respecto del Muelle de Levante.

V. CONCLUSIONES

El estudio desarrollado permite alcanzar, con gran claridad, las siguientes conclusiones sobre la actividad crucerista que repercuten, en última instancia, en los puertos de interés general del Estado.

1. La vitalidad del mercado norteamericano y europeo de cruceros en contraposición con la ralentización de la economía durante los últimos años (2008-2012) en las dos áreas señaladas.
2. El rápido crecimiento del tráfico de cruceros en nuestros principales puertos del mar Mediterráneo y la zona Suratlántica en la última década.
3. El impacto favorable que el tráfico crucerista tiene para el conjunto de la actividad portuaria fomentando el crecimiento de las instalaciones portuarias y la regeneración de antiguas zonas para integrarlas en la urbe más cercana con fines de ocio ciudadano y turístico.
4. El cada vez mayor rendimiento económico que genera la actividad crucerista en el conjunto de la economía nacional, canalizada de modo directo mediante las compras de la flota de cruceros a los distintos proveedores que se materializan en el momento de la llegada al puerto; y de modo indirecto, mediante el gasto que efectúa el pasajero en los puertos base y de escala a lo largo de su ruta marina.

Datos todos ellos que respaldan la puesta en marcha por las Autoridades Portuarias de estrategias encaminadas a favorecer el desenvolvimiento del tráfico de cruceros en el conjunto de los puertos de interés general del Estado en el marco de una previsión de crecimiento sostenido durante la presente década.