

Turismo de crucero: un lobo con piel de cordero

Rafael Yus Ramos

GENA-Ecologistas en Acción

Según muchos observadores, uno de los productos turísticos estrella del siglo XXI es el **turismo de crucero**. Se trata de una modalidad de turismo que supone una de las paradojas más llamativas del sector. Para muchos malagueños este turismo es genial, supone una lluvia de oro periódica que baña a una ciudad en muy poco tiempo, el que le da el capitán a los cruceristas para que dejen en la ciudad portuaria (e incluso enclaves cercanos) todo el dinero que puedan. Y todo ello sin que los residentes tengan que soportar la sensación de masificación que produce el turismo de masas sobre nuestros destinos turísticos. Los cruceristas desembarcan, gastan y embarcan, todo muy limpio y rápido. Aparentemente, lo opuesto al turismo convencional, *low cost*, que llenan los hoteles y apartamentos turísticos de todo nuestro litoral: llegan, se quedan una temporada más o menos larga, provocan la lógica contaminación en nuestro suelo, nuestros ríos y lagos y en nuestras playas, masifican el destino turístico y no dejan la riqueza suficiente como para elevar el nivel de vida de los residentes y los gastos de limpieza o depuración de sus contaminantes. Por ello, el turismo de crucero para muchos sería el paradigma del llamado turismo sostenible. En este artículo demostraremos que no es así, que el turismo de crucero es un auténtico “lobo con piel de cordero”, posiblemente una de las modalidades de turismo más agresivas para el medio ambiente.

No eres completo si no haces un crucero

Todos queremos ser aristócratas y burgueses. Obviamente por el bienestar. Pero también por el glamour. Hemos visto demasiadas películas (y lo que queda) y nos hemos fascinado con las vidas de la “gente guapa”. Se larva así el *deseo*, consciente o inconsciente, de emular esas vidas glamorosas “¡Cómo me gustaría estar allí, ver esas cosas, vivir de ese modo...!”. Así nació el turismo de masas. El turismo, los viajes de placer, los veranos en Italia o en las islas del Egeo, para tomarse los baños de sol, etc., eran asunto de élite aristocrática y burguesa, que además se apropiaban de un pedacito de esos lugares para asegurar su colonia para el momento que lo desee. La industria turística nació cuando, de forma progresiva, se fueron creando actividades empresariales que prometían a la clase media, esa clase pequeño-burguesa que se siente “a un paso” de la burguesía, la posibilidad de dar ese paso, a un precio asequible a sus posibilidades adquisitivas, visitar los mismos espacios, vivir por un tiempo como un burgués, con *todo incluido*, viajar en *jet* y regresar a sus países bronceados, con el sello epidérmico (la prueba) de una vida exótica y cálida aunque fuera efímera y dejara los bolsillos vacíos.

En el abanico de ofertas turísticas, los viajes de placer en barco quedaban como algo del pasado, cuando los viajes trasatlánticos pasaban una larga temporada para atravesar el océano. Las películas nos mostraban sin embargo, temas de intriga y de pasión en esas ciudades flotantes que son los trasatlánticos que despertaban aquel deseo de la clase media de acceder a estos medios destinados hasta ahora a una élite glamorosa. De este modo, cuando el turismo convencional se va

acercando a una meseta de ofertas, cuando ya esas vacaciones no tienen el sabor del exotismo, de lo insólito, de lo que el vecino no ha hecho jamás, se crea un nuevo producto dotado de exquisitez: el **turismo de crucero**, con su oferta de realizar, hacer real, aquel sueño de vivir en esos entornos uniformes marinos con el máximo de comodidades de un hotel de lujo. Es una vuelta de la tuerca del turismo como actividad capitalista y para ello, toda su enérgica mercadotecnia: “*No eres completo si no haces un crucero*” dirigido a los aventureros, o bien “*Una de las ocho cosas que debes hacer antes de irte de este mundo es un crucero*” con un claro guiño a la tercera edad.

Por otra parte, la densa oferta de actividades en el buque se combina con ofertas de visitas



Fig.1. El Costa Fascinosa en Venecia

a diversos destinos turísticos, generalmente de interés cultural, aumentando con ello la amplitud de sensaciones de una “vuelta al mundo en 80 días” o incluso visitar destinos turísticos que serían inaccesibles económicamente si se accediera a ellos de forma convencional, aumentando con ello el volumen de visitantes en destinos turísticos que normalmente ya tienen una importante carga de turistas convencionales, como sucede con Venecia (Fig.1). Con lo cual, el turismo de crucero se convierte en la oferta más completa, porque no sólo tiene sentido

por sí mismo, por todo lo que es capaz de ofrecer en todo su eslora y su volumen como nave, sino que también se ofrece como medio de transporte para acceder a destinos turísticos a los que se accede normalmente por otros medios y productos turísticos.

Un nuevo pastel para el capitalismo turístico

El turismo de crucero representa el sector turístico que mayor crecimiento ha experimentado durante las últimas dos décadas, midiéndose este aumento en millares porcentuales en un período de tiempo relativamente corto, y su techo parece estar todavía lejos de alcanzarse. El proceso de masificación de los cruceros turísticos es idéntico al que ya vivieron otros productos de turismo convencional: crecimiento exponencial de la demanda, diversificación y segmentación de la oferta, fuerte reducción de los precios y nacimiento de nuevos itinerarios y destinos. Es un criterio capitalista de tipo simple o fordista, basado en una oferta económicamente asequible para la clase media, utilizando el consabido deseo creado por la mercadotecnia, y el beneficio descansa en la masificación, como la venta la por menor. Por otra parte, esta modalidad de turismo está fuertemente concentrada en unas pocas corporaciones, principalmente por 3 grandes corporaciones que reúnen más del 80% de la oferta mundial: *Carnival Corporation*, *Royal Caribbean* y *Genting Hong Kong*. Cabe destacar, que la primera de estas corporaciones, *Carnival Corporation*, concentra más del 50 por ciento de la oferta mundial de cruceros con 102 barcos repartidos en 10 compañías. Las principales rutas de los cruceros, respecto al número pasajeros, son: el Caribe con el 37% de la

capacidad total, debido a su clima y la proximidad con los Estados Unidos que es el emisor de crucerista más importante del mundo. La segunda ruta, el Mediterráneo con el 20%, por el atractivo del viejo continente con Francia, Italia y España como los países con mayor número de visitas, por su oferta cultural.

Ciertamente, el turismo de crucero es un producto ingenioso. Representa una combinación de transporte, alojamiento y entretenimiento, uniendo en un mismo espacio flotante las infraestructuras necesarias para el desplazamiento, la estancia, el esparcimiento y los demás servicios destinados a las personas consumidoras. Es como si la actividad turística se desarrollara en una pequeña isla, pero una isla que se mueve, y dotada de todas las comodidades y ofertas de consumo y entretenimiento imaginables (hasta campos de golf!). Cada una de estas “islas” tiene un población que inicialmente estaba por debajo de los 3.000 pasajeros, como sucede con el *Queen Mary 2* (2.139 pasajeros) el transatlántico más grande del mundo propiedad de la naviera de Cunard, o el *Queen Elisabeth* (1.590), que unen Europa y América, entre los puertos de Nueva York y Southampton en una media de seis días de viaje, aunque también realizan otros trayectos de menor recorrido por prácticamente todo el mundo. Pero para abaratar y masificar se necesitan buques de mayor capacidad, oscilando actualmente entre los 3.000 a 4.000 pasajeros como media. Por ejemplo, recientemente se han construido buques como *Carnival Sunshine* (3.006 pasajeros), *Carnival Legend* (2.680), *Royal Princess* (3.600) y *MSC Preziosa* (4.345) (Fig.2). La mayor parte de los recorridos de estos cruceros se ajusta a la estacionalidad de la demanda turística, realizando rutas por el continente europeo entre abril y noviembre, y entre diciembre y marzo en el continente americano. De esta forma, estos barcos cruzan



Fig.2. El MSC Preziosa con 4.345 pasajeros

el Atlántico sólo dos veces al año y, dado que estos cruces son de reposicionamiento, los precios de venta suelen ser muy reducidos, y manifiestamente inferiores a los de las grandes embarcaciones. La duración es variable, las ofertas más solicitadas tienen 5-7 días de duración, aunque hay ofertas de periodos mayores, incluso superiores a 18 días. En cuanto a la oferta de servicios a bordo, la diversificación ha sido muy significativa, emulando, y en muchos casos superando, las prestaciones de los más suntuosos hoteles y resort de “lujo accesible” del turismo.

El negocio es reconocido incluso a nivel de la Unión Europea, donde en el 2012, el turismo de crucero generó una cifra de negocios directo de 15,5 mil millones de euros y empleó a 333.000 personas. Los puertos europeos, por su parte, acogieron a 29,3 millones de viajeros. En los últimos 10 años el turismo de crucero se ha duplicado prácticamente en el mundo y en Europa ha aumentado más de un 10 % cada año. 32.000 empresas trabajaban en 2012 en el sector náutico (constructores de barcos, fabricantes de equipos para los bancos y los deportes acuáticos, comercio y servicios), con 280.000 empleos directos.

A nivel mundial, según datos de CLIA y European Cruise Council (ECC), a lo largo del

mundo el número de pasajeros de cruceros ha crecido de forma acelerada, principalmente a partir

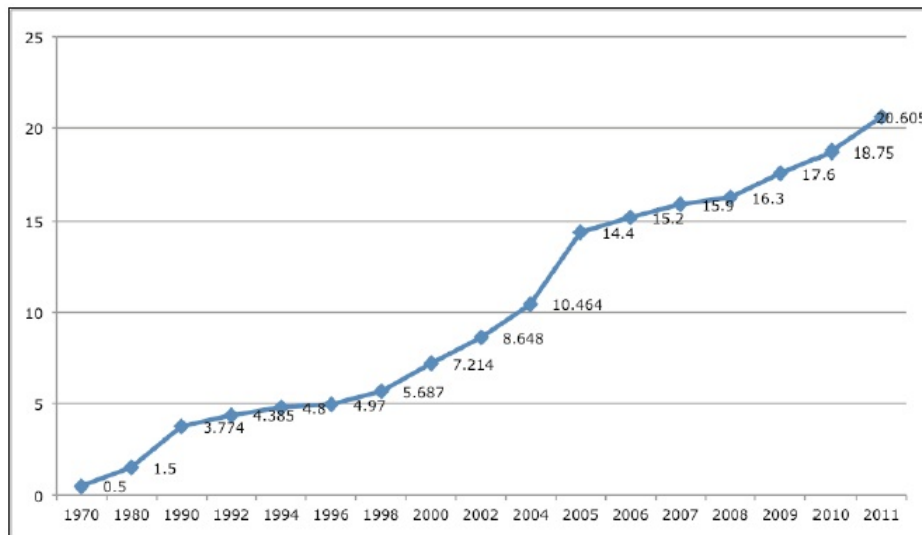


Fig.3. Crecimiento de turistas de crucero en el mundo en 1970-2011 (Fernández, 2012)

del año 2.000, en que se generó el 67% de los cruceristas del periodo entre 1980 a 2010, de los cuales el 39% se generó en los últimos cinco años, entre el 2005 y el 2010. En el 2011 el número de cruceristas mundiales creció otro 10%, superando por primera vez en la historia los 20 millones de turistas en esta modalidad. Ese año, el reparto de los pasajeros entre los principales mercados geográficos fue: América del Norte 11,5 millones y Europa 6,2 millones de personas consumidoras. De este modo, mientras la cantidad de personas consumidoras de turismo internacional de estancia se multiplicaba por cinco desde los años 70 hasta 2011, el turismo de crucero se multiplicaba cuarenta veces durante este mismo período (Fig.3). Aunque los cruceros de hasta una semana de duración concentran más del 80% de los pasajeros, el crecimiento de la cantidad de desplazamientos durante las últimas dos décadas se concentró en los cruceros de más duración en mucha mayor medida. De esta forma, a lo largo de este período la duración media de los cruceros ha pasado de 6,7 a 7,3 días, lo que supone un incremento del 9%.

Y como sucedió con el turismo convencional, una masificación de la demanda crucerista conllevó en paralelo un proceso de diversificación y segmentación de la oferta, quedando una oferta para masas de consumidores de clase media, y otras ofertas más elitistas que presentan el crucero con la filosofía de los *resorts* más sofisticados. Pero el concepto de crucero como *resort* marino implica un mayor interés de las navieras en incrementar el tiempo de los cruceristas a bordo, en detrimento de su estancia en tierra firme y por tanto la reducción de su consumo en el destino local. Hay que destacar que en algunas ocasiones, hay cierta competencia entre los destinos y las navieras, ya que el buque es ya en sí mismo un destino o las mismas navieras compran islas generando un impacto casi nulo en la economía local.

Un maná para ciudades de servicios

Pero el éxito de este producto no se queda únicamente en la nave, sino que ha supuesto una campanada para la actividad económica de ciudades de servicios en las que la actividad turística convencional no era de suficiente calado como para ofrecer suficientes beneficios. De este modo, hablar del turismo de crucero es hablar de los **puertos de crucero**, que son todos aquellos en los que las compañías marítimas han dirigido su mirada para ofrecer a su población turística flotante algo

más que el panel de ofertas que normalmente despliega en cada viaje. El impacto del turismo de crucero sobre estas ciudades de servicios es muy llamativo, en muchos casos provocando cambios importantes en las infraestructuras portuarias y hoteleras, como creación de muelles para cruceros (con sucesivas ampliaciones conforme aumenta la demanda), estaciones marítimas, etc. El perfil del turista de crucero tiene un poder adquisitivo medio alto y es fácil que complemente su paso por la ciudad portuario, si el trayecto se inicia aquí o si es el puerto final de destino. con alguna pernoctación hotelera.

Uno de los puertos cruceristas más importantes del Mediterráneo es el de **Barcelona**. Joan Gaspart, presidente ejecutivo de Turisme de Barcelona, ha resaltado el impacto económico transversal que representa para la ciudad el recalaje continuo de este tipo de barcos:

"Los cruceros representan una importante aportación de riqueza al conjunto de la economía del país, que se beneficia así de la llegada de este volumen de consumidores, dispuestos a hacer gasto a los negocios de la ciudad: restaurantes, comercio, transporte, equipamientos culturales, servicios, etc.". Por ejemplo, en un fin de semana de mayo del 2013 el Puerto de Barcelona recibió 17 embarcaciones con 64.000 cruceristas a bordo, muchos de los cuales desembarcaron en la capital catalana dejando un impacto económico estimado en la ciudad de 6 millones de euros. La cifra supone un récord histórico tanto en el número de cruceros atracados (ocho cruceros el viernes, tres el sábado y seis el domingo). Este puerto es un referente mundial para este tipo de escalas y bate récords de visitas año tras año. Justo en el 2012 se batió el récord de visitantes por estas fechas con un total de 12 cruceros y 41.600 pasajeros, generando un impacto económico de 232.004.658 euros sobre la ciudad correspondiente a los 2.408.634 turistas que visitaron Barcelona con este transporte. De este modo, en un año ha llegado a pasar por esta ciudad del orden de 2,6 millones de cruceristas.

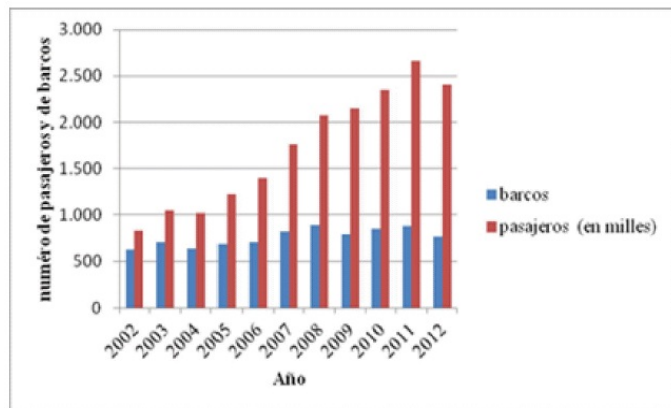


Fig.4. Crecimiento de buques y nº de pasajeros en Barcelona

En Andalucía (Fig.5), los puertos de Málaga y Bahía de Cádiz son los que lideran el turismo de cruceros, con una clara tendencia alcista en Málaga, que en el año 2012 tuvo 296 cruceros con un total de 651.517 pasajeros. el grueso de la demanda de cruceros en la Comunidad lo conforma el mercado extranjero (77%), siendo las participaciones de los

Puertos Andaluces	Cruceros	% Var 12/11	Pasajeros	% Var 12/11
Almería	27	-35,7	24.266	-34,5
B.Algeciras	0	-	0	-
B. Cádiz	283	-7,5	334.266	-10,7
Huelva	3	-	2.103	-
Málaga	296	-5,1	651.517	2,0
Motril	27	3,8	10.606	17,9
Sevilla	53	-7,0	15.579	-3,0
TOTAL ANDALUCIA	689	-7,4	1.038.337	-3,5

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento.

Fig.5. El turismo de crucero en Andalucía (2011-2012)

británicos (44,5%) y alemanes (13,4%) las procedencias más relevantes. El turista de crucero se caracteriza por realizar la mayor parte de su gasto turístico en origen, cifrándose en este año la media de este gasto por crucerista en 1.330 euros, con la particularidad de que la mayoría (94%) adquiere un paquete turístico que paga en su lugar de residencia. Por otro lado, se estima que el gasto medio diario que el turista de crucero realiza en el destino andaluz es de 39,22 euros, cifra que se eleva hasta los 60,08 euros si el turista es en base, mientras que si es en tránsito se cifra en 32,10 euros. El perfil del crucerista que nos brinda el programa *Málaga Ciudad Genial* es el siguiente:

Perfil del crucerista en Málaga	
Nacionalidad:	(Reino Unido 36%, Italia 16,7%, EEUU 11%, Alemania 6%)
Número de visitas a la ciudad:	Primera vez (64,9%), dos veces (17,2%)
Modo de viajar:	En pareja (69,7%), en familia (15,2%)
Principales actividades en destino:	visita cultural (71%), compras (69,4%), gastronomía (19,9%)
Satisfacción de la visita:	Muy satisfactorio (41%), satisfactorio (49,5%)
Antelación del viaje:	más de dos meses (79,8%), un mes (11,4%)
Organización y contratación:	Agencia de viajes (70,4%)
Edad media:	55 años
Grupos de edad:	mayores 65 años (30,6%), entre 50 y 65 años (24,7%)
Repetición de la visita:	Sí (45,2%)
Recomendación destino:	Sí (96,7%)
Gasto medio diario en escala:	2008: 52,8 euros; 2009: 45,18 euros

Una serie de circunstancias han convertido al puerto de Málaga en el tercer puerto crucerista español después de Barcelona y Palma de Mallorca: su capitalidad en la afamada Costa del Sol, sus importantes infraestructuras (autovías, aeropuerto y AVE), la propia oferta cultural de Málaga, sobre todo pictórica (Museos de Bellas Artes, de Picasso, de Tyssen), de su provincia (ej. Cueva de Nerja), otras provincias cercanas (Córdoba, Granada), la larga experiencia de los malagueños en la hostelería y su posición extrema para los itinerarios mediterráneos, que la convierten en la escala final.

En **resumen**, el turismo de crucero representa un nuevo producto de masas que ofrece experiencias diferenciadas del turismo convencional terrestre. Los grandes buques de crucero pueden llegar a transportar hasta 5.000 personas, incluyendo más de 1.000 de tripulación, lo que les convierte en auténticas *ciudades flotantes*. Con una eslora que puede sobrepasar los 300 metros y un tonelaje de más de 100.000 TRB, a bordo de estos buques pueden encontrarse piscinas, teatros, cines, restaurantes, tiendas, saunas, pistas de tenis, revelado de fotos, lavanderías, tintorerías y todo aquello que un pasajero pueda desear durante su estancia en un “hotel” flotante. Pero que también se nutre de otros productos convencionales, principalmente culturales, lo que representa nuevas oportunidades para negocios que ya funcionan con el turismo convencional y una importante fuente de ingresos para los puertos cruceristas. Ante este planteamiento ¿quién cuestiona este producto?

No todo es oro lo que reluce, también hay...orina

En la última década, la emisión de cruceristas españoles se multiplicó por 5 y la recepción superó los 5 millones, consolidándose como el cuarto mercado europeo. En esta carrera por el

crecimiento y la expansión, la huella social, económica y medioambiental que va dejando tras de sí el subsector del turismo de crucero se agrava de manera proporcional a su crecimiento. La masificación de esta actividad, cada vez más integrada en los patrones de consumo turístico en los países centrales, deriva en que sus impactos sean cada vez más profundos y, muchos de los cuales, irreversibles. Este crecimiento pone en evidencia los impactos que genera esta actividad. Numerosos estudios han puesto de manifiesto que este turismo tiene consecuencias ambientales que tienen la paradoja de ser “invisibles” y deslocalizados, puesto que sus impactos más importantes se realizan fuera del hábitat humano, en aguas marinas, frecuentemente internacionales, donde las lagunas legislativas la falta de control externo hace de estas ciudades flotantes agentes contaminantes impunes, cuyas consecuencias a corto plazo afectan a los ecosistemas marinos, y tarde o temprano empezará a pasar factura sobre nuestras vidas, ya que éstas también dependen de los recursos marinos y del buen funcionamiento de sus ecosistemas. Aparte dejamos el impacto que representa la súbita elevación de la población receptora en 3.000-5.000 personas en un día en los puertos cruceristas, lo que sin duda dejará a su paso residuos que como suele ocurrir con la industria turística son externalizados en el sector, es decir, no se contabilizan como “gasto” para la ciudad receptora.

Restringiéndonos exclusivamente a nivel marítimo, uno de los estudios más detallados, a escala internacional, fue elaborado por la organización Oceana (2004), aunque no faltan estudios críticos más recientes, como los de Fernández Miranda (2012, Luna Boades (2012), etc.

a.- Impactos de infraestructura. Como en todo análisis ambiental de cualquier producto, tenemos que examinar el ciclo de vida del principal agente del proceso, lo que conlleva analizar el impacto de la construcción de estos buques, lo que supone tener presente el ciclo de vida de los materiales utilizado para su construcción, la reciclabilidad de dichos materiales, etc.

b.-Generación de residuos. Se calcula que un buque crucero con capacidad para unos 2.000-3.000 pasajeros puede llegar a generar cada día cerca de 1.000 toneladas de residuos que se dividen de la siguiente manera:

- 550.000-800.000 litros de aguas grises
- 100.000-115.000 litros de aguas negras
- 13.500-26.000 litros de aguas oleosas de sentinas
- 7.000-10.500 kilos de basura y residuos sólidos
- 60-130 kilos de residuos tóxicos

Esto representaría que la generación de residuos por pasajero y día sería de, al menos, 300 litros de aguas grises, 40 de aguas negras, 10 de sentinas, 3,5 kilos de basuras y 30 gramos de residuos tóxicos.

Zona	Pasajeros camas/día	Aguas grises	Aguas negras	Sentinas	Basura	Residuos tóxicos	Total
Caribe	21.510.142	6.453.042.600	860.405.680	215.101.420	75.285.497	645.304	7.604.480.501
Mediterráneo	6.277.064	1.883.119.200	251.082.560	62.770.640	21.969.724	188.312	2.219.130.436

De todos los destinos turísticos crucerísticos del mundo, el segundo en importancia es el Mediterráneo, donde, según datos del año 2000, se generó más de dos millones de toneladas de residuos, entre aguas grises, aguas negras, sentinas, basura doméstica y residuos tóxicos (Tabla). Recuérdese que el Mar Mediterráneo tiene escasa comunicación con el océano, actúa como un mar semicerrado, donde la capacidad de reciclaje se ve mermada, de ahí que, antes de llegar el boom crucerístico, el Mediterráneo ha sido calificado como la “cloaca de Europa”. Europa ha hecho un esfuerzo por controlar sus contaminantes, pero hasta hace poco siempre ha mirado a otro lado cuando se plantea el problema de los cruceros.

c.-Aguas de lastre. Otro problema es el generado por la gran cantidad de aguas de lastre que utilizan estos buques. Se considera que un crucero tipo puede llegar a verter unos 70.000 litros de aguas de lastre al día, con el consiguiente riesgo de introducir en los ecosistemas especies invasoras, dinoflagelados causantes de mareas rojas y patógenos. La IMO considera que el vertido de aguas de lastre, en las que se transportan cada día unas 7.000 especies de una punta a otra del planeta, es uno de los problemas ambientales, sanitarios y económicos más graves generados por el tráfico marítimo

d.-Consumo energético. El consumo de combustible de un crucero es equivalente al de 12.000 vehículos, con el agravante de que el tipo de fuel utilizado en la mayoría de estos buques es 50 veces más tóxico que el habitual. Los grandes buques mercantes y cruceros suelen utilizar el fuel de menor calidad para reducir costes, pero también se trata del fuel más contaminante. Este fuel de baja calidad está compuesto por los residuos de hidrocarburos más pesados que quedan tras el refinado del crudo para producir combustibles de mayor calidad, como gasolina o fuel ligero.

e.-Contaminación atmosférica. Un reciente artículo aparecido en el New York Times asimilaba la contaminación atmosférica provocada por grandes buques mercantes, como cargueros y cruceros a la de 350.000 vehículos, y calculaba en 3.000 veces superior los niveles de lodos y sulfuros de estos combustibles con respecto a la gasolina. Los humos de la combustión de combustible en los motores de los cruceros contienen partículas en suspensión, sulfuros y óxidos de carbono y nitrógeno, tales como NO_x, SO₂, CO o CO₂ o hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH's). La contaminación atmosférica también viene provocada por el tratamiento de las basuras. Parte de éstas son incineradas a bordo, por lo que los cruceros también generan cenizas y emisiones atmosféricas de humos con sustancias tóxicas como bifenilos policlorados (PCB's), dioxinas y furanos en los humos de la combustión.

f.-Destrucción de ecosistemas marinos. Muchos de los ecosistemas más ricos y variados de los océanos, como los arrecifes de coral, han visto sumada a sus amenazas el incremento en la presencia de buques de crucero en los lugares donde se encuentran. Además de al cambio climático, los vertidos desde tierra, la deforestación, la pesca abusiva y destructiva, los arrecifes de coral también tienen que enfrentarse a los daños causados por las anclas de los barcos de recreo y, ahora, a las enormes anclas de los cruceros. En el Caribe, la isla de Gran Caimán, ha experimentado la destrucción de 1,2 millones de metros cuadrados de arrecife por las anclas de los cruceros; en el Parque Nacional de Cancún (México), el 80% de los fondos de coral han sido dañados por los estos buques¹⁴; y en zonas como Jamaica y Florida, los arrecifes de coral, que ya sólo mantienen entre el 5% y el 10% de sus corales vivos, se enfrentan también a esta amenaza. Un estudio realizado

también en este mar, en las Islas Vírgenes, se llegó a la conclusión de que con una sola vez que un buque echara su ancla sobre un fondo de coral, podían destruirse unos 190 metros cuadrados.

g.-Impactos en los puertos cruceristas. Pese a la aparente limpieza de este turismo para las ciudades cruceristas, no de deben obviar los impactos que se producen en los puertos cruceristas., las terminales de pasajeros, los diques, etc. (Fig.6). Estas infraestructuras modifican el ambiente natural ya que implican una pérdida de hábitat natural, la explotación de materiales para su construcción y los cambios del oleaje costero local como también cambios en los patrones de sedimento. En estas operaciones de adecuación se han construido puertos nuevos o se han ampliado los existentes se han dragado fondos marinos, se ha provocado la alteración de extensas zonas costeras y se ha concentrado el vertido de hidrocarburos y otras sustancias tóxicas por la operaciones rutinarias de los puertos. Asimismo, se ha provocado la turbidez del agua por la suspensión de sedimentos, lo que supone una de las principales amenazas para praderas de fanerógamas y arrecifes de coral, como ha sido comprobado en Bermuda. Por otra parte, si bien el turismo de crucero suma poco al número de pernoctaciones en la ciudad portuaria, sí repercute por las características masivas de este tipo de turismo, que genera diferentes problemas: degradación del espacio público, pérdida de la vida propia de determinados barrios, desprotección del patrimonio arquitectónico respecto a usos históricos y la consabida especulación inmobiliaria y hotelera.



Fig.6. Obras de adecuación en el Puerto de Málaga

h.-Impactos de los hundimientos. Desde el episodio del Titanic se han producido numerosos casos de hundimiento de barcos de pasajeros. Uno de los más recientes fue el de *Costa Concordia* (Fig.7), que tuvo la fatalidad de hundirse justo al lado del Parque Nacional más grande de Italia, una joya ecológica marítima y un área muy rica y diversa donde viven numerosas especies de delfines, esponjas y corales, entre muchos otros. Hasta ahora, hemos escuchado que el tanque de combustible no ha sufrido ningún daño, lo que es una buena noticia, aunque el peligro no termina ahí, porque también hay que prestar atención a las aguas residuales y a posibles fugas de aceite. Pero antes que este sonado accidente se produjo en el 2007 el hundimiento del *MS Explorer* en pleno Océano Antártico, especialmente sensible.

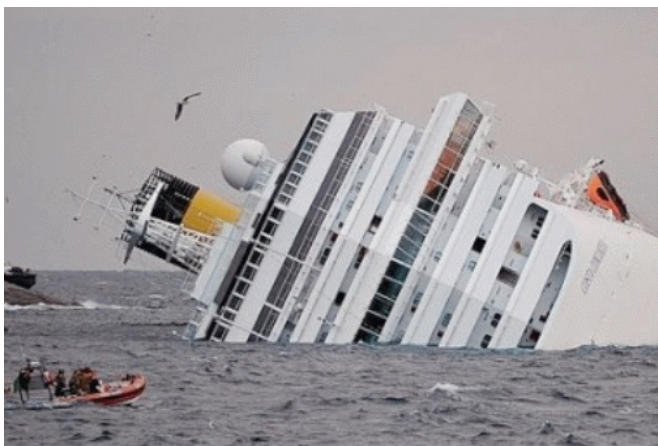


Fig.7. Hundimiento del *Costa Concordia* en Italia

i.-Cruceros por zonas sensibles. Existe una gran preocupación internacional sobre los impactos ambientales que el turismo pueda generar en unos ecosistemas que llevan siglos en su estado natural sin la presencia masiva de seres humanos como sucede con el continente Antártico, que nada más que en la temporada de 2006-2007 ha sido visitada por cerca de 100.000 turistas,



Fig.7. Crucero fondeando sobre ecosistemas acuáticos frágiles

alcanzando el récord Bahía Balleneros con 16.774 visitantes, seguido de Bahía Neko (14.546) e Isla de Media Luna (14.438), en cruceros como el *Antartic Dream*. El turismo es sin duda la actividad que está permitiendo una mayor afluencia de personas a este continente y, por tanto, es normal que sea identificada como una fuente potencial de cambios irreversibles sobre el entorno. No obstante, el mayor impacto de este sector hasta el momento parece ser el costo ambiental del

desplazamiento en emisiones directas e indirectas de CO₂, y no tanto la degradación física y/o ecológica de los lugares visitados por los turistas. Esto podría cambiar de producirse, bien un accidente catastrófico por parte de alguno de los cruceros turísticos que visitan la zona (como ya sucedió en el 2007 cuando el *MS Explorer*), o bien un incremento descontrolado de las cifras de turistas antárticos. De forma equivalente se plantea para otros enclaves naturales como las barras de coral, los ecosistemas caribeños, etc.

j.-Impactos asociados a la logística. No se debe obviar que antes, durante y después del viaje crucerista hay toda una serie de impactos asociados con los viajes de los turistas y la logística de suministro de un barco de cruceros. Los impactos asociados con la transferencia de personas desde los puntos de partida y de destino, como también la consideración de carga ambiental y capacidad de los destinos.

k.-Impactos culturales. Como suele suceder con otras modalidades de turismo, tampoco se pueden desdeñar los impactos culturales que provocan la invasión de semejante masa turística foránea en bloque y el hacinamiento que plantea ese gran número de visitantes en un destino turístico, junto con las presiones sobre el medioambiente, incluyendo por ejemplo, el consumo de agua, uso de productos químicos, los impactos de la recreación, etc.

Intentos de control

¿Puede ser sostenible el turismo de crucero? En un artículo anterior señalábamos las razones por la cual la expresión “turismo sostenible” es un oxímoron. El turismo, al menos el turismo como hoy día lo concebimos, jamás podrá ser sostenible, sencillamente porque tiene un enfoque capitalista, tiende a la masificación, y con ello a elevar el multiplicador de todas las cifras de impacto ambiental

de toda actividad humana. Pero sí podemos aspirar a que su impacto sea notablemente menor, y esto también puede aplicarse a esta modalidad de turismo que ha invadido el mar.

Gran parte de la legislación internacional sobre el vertido al mar desde buques se realizó durante las décadas en las que los buques cruceros eran sólo testimoniales dentro del grueso de la marina mercante y el transporte de pasajeros se realizaba como una actividad accesoria al transporte de mercancías. Por esta razón el incremento de la industria de cruceros se ha producido al margen y sin una evolución paralela de la legislación. Por otra parte, estos acuerdos son menos estrictos en aguas internacionales. Además, la mayoría de la flota de cruceros del mundo utiliza “banderas de conveniencia”, por lo que se dificulta la aplicación de la legislación. El acuerdo MARPOL para la prevención de la contaminación del mar es el marco internacional bajo el que se encuentran las regulaciones sobre vertidos desde barcos a las aguas de océanos y mares. Este tratado tienen 6 anexos que se refieren a 1: Hidrocarburos (en vigor desde el 2 de octubre de 1983), 2: Sustancias líquidas nocivas (6 de abril de 1987), 3: Transporte de sustancias peligrosas (1 julio de 1992), 4: Aguas residuales (27 de septiembre de 2003), 5: Basuras (31 de diciembre de 1988), 6: Contaminación atmosférica (no ratificado aún). En el Mediterráneo no se aplican los anexos 2 y 6.

En el caso de los cruceros a lugares sensibles como el continente Antártico, se ha elaborado un sistema de autorregulación desarrollado por la industria turística en la Antártida a través de la IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators). Aunque este sistema se ha mostrado relativamente eficaz hasta el momento, es muy posible que no sea lo suficientemente sólido para asumir los nuevos retos a los que se enfrenta este sector. Las condiciones extremas del lugar, el incremento en el número de visitantes y de barcos que se desplazan a la zona, así como la diversificación de las actividades desarrolladas por éstos, van a poner a prueba la sostenibilidad de dicho modelo. Por todo ello, es necesario más que nunca implementar sistemas de seguimiento y control tanto de los impactos generados como del cumplimiento de las medidas acordadas.

Como en su día sucedió con los hoteles, el cuidado del medio ambiente se ha convertido, también en los cruceros, en una moneda de cambio, en un marchamo de calidad con la que se supone aumentaría su nivel de competitividad. De este modo, hay compañías navieras que han participado en un proyecto Life+Cruceros Sostenibles, desarrollado junto con el Centro de Investigación Académica para el Desarrollo Sostenible de Producto, varias empresas italianas, el Registro Marítimo Italiano (RINA) y la Asociación de Puertos de Cruceros del Mediterráneo. El objetivo es proporcionar un estímulo para la aplicación de una directriz de la Unión Europea sobre los residuos a bordo de buques y para crear incentivos para la reducción, recogida, reciclaje y reutilización de residuos. Es un primer paso importante para lograr que, cuando los cruceros atraquen en los puertos, puedan trasvasar todos sus residuos líquidos a las depuradoras urbanas, algo que aún no se hace pues las leyes internacionales de MARPOL no obligan a ello. Y para llevar a las plantas de tratamiento el resto de la basura en lugar de incinerarlo. Obviamente, al tratarse de una externalidad para los puertos destinatarios, esta operación exige que la compañía naviera pague las correspondientes tasas de depuración y reciclaje. Pero es demasiado tentador usar la intimidad de las aguas internacionales para deshacerse de estos productos sin necesidad de asumir los costes de este compromiso medioambiental, lo que pone de relieve la necesidad de ir más allá de la “buena voluntad” de las navieras y exigirles el cumplimiento estricto del MARPOL con más control y medidas disuasorias.