

# Dossier: cruceros, puerto y ciudad

## Dossier: Cruises, Port and City

A pesar de que hay lejanas experiencias de viajes de placer por mar, los cruceros como modo de viaje colectivo de turismo en barco para pasajeros tiene su precedente más lejano en los viajes organizados para ingleses a fines del siglo XIX por la compañía naviera Ocean Steam Yachting con un barco *Ceylon* que navegaba por el océano Índico. También en el Mediterráneo se organizaron en esta época algunos viajes turísticos en barcos de pasaje. Pero desde estos primeros viajes y hasta la década de 1970 los cruceros constituyeron una modalidad de turismo muy cara, con una oferta reducida y bastante elitista. Un nuevo concepto de turismo de crucero más abierto y más asequible económicamente comenzó a abrirse camino en el Caribe en la década de 1970 y en el Mediterráneo en la siguiente, fomentados por una simplona, pero inteligente, campaña de televisión basada en la serie "Vacaciones en el mar". En esta serie televisiva de 1977 todas las dulces y románticas aventuras que se producían entre los pasajeros del barco *Pacific Princess* terminaban bien gracias al ambiente relajado y elegante que imperaba a bordo y a una maravillosa tripulación.

Desde las décadas de 1970 y 1980 el turismo de cruceros no ha hecho más que crecer en todo el mundo con ofer-

tas más masivas y económicas basadas en compañías navieras más globales que operan con barcos cada vez más grandes. El Mediterráneo se ha convertido en pocos años en la segunda área más importante del mundo en cruceros, después de la tradicional del mar Caribe. La mayor parte de barcos de los grandes armadores ofrecen sus servicios en ambas áreas en dos temporadas anuales de 6 meses cada una: de mayo a octubre en el Mediterráneo y de noviembre a abril en el Caribe. Pero en estos últimos años se está produciendo una extensión de la temporada en el Mediterráneo en los meses de abril y noviembre. Incluso en algunos puertos – Barcelona, Málaga, Palma, Venecia, Civitavecchia...– algunas compañías navieras mantienen durante la temporada 2008-2009 una oferta durante todos los meses de invierno. Estas nuevas características de extensión de la temporada de cruceros suponen un mejor aprovechamiento de las infraestructuras y las instalaciones al reducir la estacionalidad y se traducen en un mayor impacto económico positivo sobre los puertos de base y sobre las ciudades de escala de estos cruceros.

En los recientes encuentros internacionales (Seatrade de Venecia, diciembre de 2008, y Miami, marzo 2009) se han presentado los informes sobre la evo-

lución de la idea de ocean voyages for pleasure purposes goes back a long way, the concept of cruise ships being used as a means for transporting large numbers of tourists dates back to the times when such trips were organised for the English at the end of the 19th Century by the shipping operator *Ocean Steam Yachting* with a vessel called *Ceylon*, which sailed in the Indian Ocean. Some tourist trips were also organised in the Mediterranean on passenger vessels. However, from the outset until the 1970s, cruises were a very expensive form of tourism with only a limited offer, which made them rather elitist. A new, more open and more affordable concept of cruise tourism emerged in the Caribbean in the 1970s and in the Mediterranean in the following decade, enhanced by a simple yet intelligent television publicity campaign based upon the series "The Love Boat". In that series, televised in 1977, all the magical and romantic adventures of the passengers on board the ship *Pacific Princess* had happy endings thanks to the relaxed and stylish atmosphere that pervaded on board, and because the crew members were such marvellous people.

Ever since the 1970s and 1980s, cruise tourism has grown constantly the world over, with greater, better and more economical options proposed by an ever-increasing number of global shipping operators that operate vessels that are getting larger all the time. In just a few years, the Mediterranean has become one of the most important zones for cruises, second only to the traditional cruise area of the Caribbean Sea. Most of the liners belonging to the major ship operators have traditionally offered their services in both areas in 2 seasons per year, each of which lasts for 6 months: from May to October in the Mediterranean and from November to April in the Caribbean. However, in recent years the season has grown longer in the Mediterranean, from April to November. In some ports – Barcelona, Malaga, Palma, Venice, Civitavecchia, etc. – some companies even offered winter cruises in 2008-2009. This new phenomenon of extending the cruise season means that it is possible to put the infrastructures and facilities to better use, because making cruises less seasonal has a more positive economic effect not only on the home ports but also on the cities that are ports of call.

Reports have been submitted at the recent international meetings (Seatrade in Venice, December 2008 and Miami, March 2009), concerning the way that the cruise phenomenon has been evolving, and discussions have taken place about future prospects. Where the Mediterranean is concerned, Medcruise – the association that brings together most cruise ports that make the arrangements for cruises – has issued an interesting report containing statistical data about the way cruises have developed over the past 10 years. The report contains a record of the major growth that has occurred in all aspects of this area for most of the ports. The cumulative annual growth in recent years for the home ports (those where the cruises begin or end) was 9.6%, whereas the cumulative annual growth in the number of passengers alighting at the transit ports (the ports of call where the cruises generally arrive in the morning and depart at night) amounted to 14% for the same period.

Although there is still a major concentration of cruises in the Western Mediterranean, in recent years there has also been a sharp increase in the number of cruises in the Adriatic Sea, the Eastern Mediterranean and the Black Sea. The number of tourists visiting some of the major cruise ports (Dubrovnik, Civitavecchia, Barcelona, La Goulette, Leghorn, Naples, etc.), has grown at a greater rate than this average in the last 10 years (a cumulative annual growth of around 12%), yet it is the smallest ports where the growth has been biggest from a statistical perspective, which shows that there is a progressive increase in cruise traffic, and this is where there are major opportunities for progress in the future. Finally, it must be stressed that for the period concerned there has also been a considerable increase in the size of the cruise ships, which has led to a twofold phenomenon: there are an

lución reciente del mundo de los cruceros y se ha discutido sobre sus perspectivas futuras. Para el Mediterráneo, Medcruise – la asociación que agrupa la mayoría de puertos con cruceros – ha presentado un interesante Informe con un balance de la evolución estadística de los últimos 10 años. En él se constata el gran crecimiento experimentado en toda esta área y para la mayoría de puertos. Para los puertos “home” (puertos de base donde comienza o termina el viaje del crucero) el crecimiento en los últimos años ha sido del 9,6% anual acumulativo y para los puertos “transit” (puertos de escala donde el crucero normalmente llega por la mañana y parte por la noche) el crecimiento del número de pasajeros ha sido del 14% anual acumulativo en el mismo periodo.

Aunque todavía hay una fuerte concentración de los cruceros en el Mediterráneo occidental se ha producido en los últimos años un mayor crecimiento en el Adriático y Mediterráneo oriental y Mar Negro. Algunos grandes puertos de cruceros (Dubrovnik, Civitavecchia, Barcelona, La Goulette, Livorno, Nápoles...) el número de viajeros crece por encima de la tasa media de los últimos diez años (situada entorno al 12% anual acumulativo), pero donde el crecimiento estadístico relativo ha sido mayor es en los puertos pequeños lo que indica una extensión progresiva de los cruceros y donde aparecen importantes oportunidades de progreso en el futuro. Por último, es necesario destacar para este periodo reciente un importante crecimiento en el tamaño de los barcos que se manifiesta en un doble fenómeno: hay cada vez más barcos de capacidad superior que se pueden calificar como cruceros gigantes (esloras mayores de 300 metros y capacidades para 4.000-5.000 personas contando pasajeros y tripulación) y el grupo que más ha crecido en cuanto a oferta son los grandes barcos (esloras de 250 a 300 metros y capacidades entre 3.000 y 4.000 personas). El análisis de más de 40 barcos en construcción o encargados a los astilleros confirman que para los próximos años esta tendencia al crecimiento en el tamaño de los barcos se mantendrá y, por tanto, continuará el aumento de la oferta de pasaje por barco y trayecto. Ello comporta nuevas exigencias de infraestructuras

y servicios para los puertos, especialmente para los “home” o puertos de base.

Se ha planteado, por último, cuáles son las perspectivas para las próximas temporadas y cómo afectará la crisis económica general a este importante sector. Aunque muy probablemente disminuya algo la demanda (como en la mayoría de tráfico y de actividades económicas) y también los gastos de los pasajeros, las informaciones de las que se dispone actualmente parecen indicar que se mantendrá la oferta de los armadores al menos para los principales puertos. Los barcos actuales y los que se incorporarán en las próximas temporadas prefiguran una situación de sobrecapacidad que será difícil de reducir por la rigidez que presenta la oferta de este sector y que puede traducirse en ajustes de precios y promoción de nuevas ofertas.

La revista *Portus* desea dedicar una atención especial a esta importante actividad que tanto ha crecido en los últimos años y que presenta una destacada incidencia en el paisaje, en la ordenación, en las instalaciones y en la economía de los puertos y las ciudades portuarias. Para ello se ha confeccionado este primer *Dossier* a partir de un conjunto de interesantes experiencias concretas. Ello abre una atención preferente al sector de los cruceros y una línea de trabajo editorial para los próximos números de nuestra revista.

**Joan Alemany Llovera**

increasingly large number of vessels with a very large capacity that can be described as giant cruise ships (over 300 m long and a capacity for between 4,000 and 5,000 people, including passengers and crew) and the group that has shown the greatest increase where the offer is concerned are the large vessels (250 to 300 metres long and a capacity for between 3,000 and 4,000 people). An analysis of the more than 40 vessels under construction at or ordered from the shipyards, confirms that in the coming years this upward trend in vessel size will continue and, so, there will also be an increase in the offer per cruise ship and route. This will make new demands on the port infrastructures and services, especially for the home ports.

Finally, an attempt has been made to find out what the prospects are for the coming seasons and how the current economic crisis will affect this major sector. Although there will probably be a drop in demand (as is the case in most traffic areas and economic activities) and also a decrease in the expenditure of the cruise passengers, the information that is currently available would appear to indicate the ship owners' offer will remain the same, at least for most of the main ports. The current vessels and those that will form part of the cruise fleets in the coming seasons suggest that there will be an overcapacity situation that it will be difficult to reduce in view of the lack of flexibility presented by the offer in this sector, which could lead to price adjustments and a promotion of new offers.

The journal *Portus* wishes to pay particular attention to this important activity that has grown so much in recent years and that has a major effect on the port landscape, port structuring, port facilities and port economy, as well as the port cities themselves. With a view to this, this first *Dossier* has been prepared on the basis of a series of specific and very interesting experiences. Priority is given to the cruise sector and a specific line of publishing work for the next few issues of our journal.