|  |  |
| --- | --- |
| [Menú principal](http://www.ub.es/geocrit/menu.htm) | [Índice de Biblio 3W](http://www.ub.es/geocrit/bw-ig.htm) |

|  |
| --- |
| ***Biblio 3W*** **REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES** Universidad de Barcelona  ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98  Vol. XVIII, nº 1049(13), 15 de noviembre de 2013 **[Serie  documental de*Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*]** |

**LOS CONFLICTOS QUE GENERA EL TURISMO DE CRUCEROS EN  BARCELONA Y OTROS PUERTOS MEDITERRÁNEOS**

Théophile Legoupil
Université de Lyon

**Los conflictos que genera el turismo de cruceros de  barcelona sobre ciutat vella. Extensión a otros puertos mediterraneos (Resumen)**

El turismo de cruceros de la ciudad de Barcelona es uno de los más importantes del Mediterráneo. Los Juegos Olímpicos de 1992 fueron un hito en la política turística de la ciudad y han permitido el desarrollo de la imagen de la capital catalana como un destino turístico. Ahora son más de 7 millones los turistas que vienen cada año a Barcelona, un tercio de los cuales llega en cruceros.

El turismo es un importante recurso para la ciudad a través de los hoteles, restaurantes o sitios culturales y de ocio. No obstante, el turismo de cruceros genera conflictos a la ciudad y sus ciudadanos y aporta menos dinero que otros tipos de turismo. La presión inmobiliaria, muy  importante en Ciutat Vella, y los nuevos proyectos de urbanización ponen en peligro el mantenimiento del patrimonio arquitectónico y la vida del barrio.

**Palabras clave:**turismo, cruceros, patrimonio arquitectónico.

El gran atractivo turístico de España se ve reflejado en la economía del país; el  10% del PIB nacional, según el Balance de turismo de 2011 del Instituto de Estudios Turísticos[[1]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn1%22%20%5Co%20%22), sitúa al Estado en el número 3 del ranking de los países europeos de la cuenca mediterránea[[2]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn2%22%20%5Co%20%22) -por detrás de Croacia y Grecia- en cuanto a la aportación del turismo al PIB.

El centro histórico de Barcelona cuenta con un antiguo puerto e, inmediato a él, la zona en donde se gestiona el tráfico de los cruceros y los ferries. En los últimos años, el número de turistas ha aumentado y sus efectos se observan a diario, con la saturación de visitantes: en algunas zonas como La Rambla, vía principal para ir al puerto desde el centro de la ciudad,  casi la totalidad de sus edificios cuentan con hoteles, restaurantes y tiendas de venta de recuerdos. Cabe destacar que estos edificios están protegidos por el Catálogo del Patrimonio Arquitectónico[[3]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn3%22%20%5Co%20%22). En términos de volumen de visitantes, el turismo de cruceros implica la llegada de 2 millones de personas al año, según las estadísticas de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Durante el año 2011 hubo un total de más de 7 millones de turistas, con 15 millones de pernoctaciones en Barcelona[[4]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn4%22%20%5Co%20%22).

Ciutat Vella tiene un fuerte atractivo por su gran cantidad de museos, restaurantes y hoteles, lo que hace de este distrito uno de los destinos principales de los viajeros. Es interesante comparar el número de estos visitantes con la población residente,  de poco más de 100.000 personas. Es decir, más del 45 por ciento de la población de Ciutat Vella es población flotante.

Si bien el turismo de crucero suma poco al número de pernoctaciones, sí repercute a los efectos de un turismo masivo, que genera diferentes problemas en esta zona: degradación del espacio público, pérdida de la vida de barrio, desprotección del patrimonio arquitectónico respecto a usos históricos y especulación inmobiliaria y hotelera.

Este texto fue escrito después del Seminario *Estratègies i conflictes en el port i el front marítim de Barcelona,*[[5]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn5%22%20%5Co%20%22) que se celebró en Barcelona el pasado mes de junio. Un seminario donde  el análisis de los conflictos entre el turismo y la vida ciudadana fue un elemento central a través de las aportaciones de profesionales del urbanismo, la economía, el derecho, profesores de la universidad y ciudadanos integrados en asociaciones de vecinos.

El artículo se plantea por objetivo aportar información sobre el sector turístico de la ciudad de Barcelona a través la actividad de los cruceros y sus diferentes impactos en el distrito de Ciutat Vella, que corresponde al centro histórico de la ciudad de Barcelona. Para ello, en primer lugar se estudia la importancia del turismo de cruceros, comparando los ingresos que atraen a la ciudad los visitantes de cruceros y los costos que significa este tipo de turismo. En segundo lugar se explica la relación entre el desarrollo de las infraestructuras y servicios portuarios y la protección del patrimonio arquitectónico, con el estudio de las instalaciones actuales y de los nuevos proyectos de marina. Finalmente, para tener una idea de qué tipo de conflictos presenta esta actividad en otros sitios, se amplía el estudio a otros puertos importantes de Europa como Marsella y Venecia. El puerto de Marsella recientemente ha hecho un cambio de estrategia desde el comercio de mercancías hacia el turismo de cruceros. Por otra parte el puerto de Venecia cuenta un centro histórico con antiguos edificios que puede ser comparado a Ciutat Vella por su situación sociocultural: presión inmobiliaria y perdida del tejido social.

**Evolución del turismo de cruceros hasta hoy**

Se entiende por *turismo de cruceros* el que permite viajar entre diferentes puertos y países con un itinerario elegido, en barcos que realizan la triple función de transporte, restaurante y hotel. Los cruceristas duermen y comen en el propio barco, tal como lo muestra la mayor parte de las ofertas bajo un régimen *todo incluido*. El barco además de hotel, restaurante, ofrece diferentes actividades organizadas por la compañía de cruceros en el barco o durante las escalas. La duración de un crucero varía desde trayectos cortos de 3 o 4 días hasta otras variedades de distinta duración, con un máximo de un mes.

Según explica el Ricardo Muria López en su tesis[[6]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn6%22%20%5Co%20%22), el turismo de cruceros se inició a mediados de 1800 en Hamburgo, con un crucero hasta América para personas que tenían conocimientos científicos o de clase alta. Posteriormente, se desarrollaron los cruceros en el Reino Unido con las primeras agencias como Thomas Cook y Peninsular and Oriental Steam Ship Navigation Company, hoy conocido como P&O Cruises. Estos primeros cruceros de P&O se realizaban desde el Reino Unido hacia Italia, Egipto, Grecia y Turquía para gente de clase alta. Por otra parte, la mayoría de las compañías de esta época proponían trayectos regulares para emigrantes desde Europa hasta América. Sin embargo, es difícil calificar tales trayectos en barco, que entonces eran el único medio de transporte de pasajeros, como un turismo de cruceros ya que no eran barcos de ocio, sino de comercio.

El desarrollo de los cruceros como hoy se entiende, tiene lugar a inicios del siglo XX, a pesar de las guerras mundiales, que paralizaron la dinámica del sector con la explotación de los barcos de crucero para el transporte de tropas o material militar. A partir de mediados del siglo XX, con la introducción del avión para los trayectos transatlánticos, algunas compañías optan por convertir sus barcos de transporte de pasajeros en cruceros, como una solución para continuar sus actividades.

En la actualidad, el mercado de cruceros está controlado principalmente por 3 grandes corporaciones que reúnen más del 80% de la oferta mundial: *Carnival Corporation*,  *Royal Carribean* 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, como *P&O Cruises*,*Costa Cruises* e *Ibero Cruceros*. La segunda de ellas, *Royal Carribean*, representa el 25 por ciento, con 38 barcos en servicio y 6 compañías, entre las que se puede citar *Pullmantur* o *Celebrity Cruises*. Finalmente, *Genting Hong Kong*, que se llamaba *Star Cruises* antes de 2009, tiene la tercera plaza del ranking, con más del 7 por ciento gracias a 19 barcos repartidos en 2 compañías: *Star Cruises*y *Norwegian Cruise Line*[[7]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn7%22%20%5Co%20%22).

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. En tercera posición, Europa sin el Mediterráneo, es decir la zona de Escandinavia y sus fiordos noruegos y capitales, con el 10%. El restante 33% se divide entre los itinerarios tienen lugar en Alaska, Asia, Oceanía y África del Sur [[8]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn8%22%20%5Co%20%22).

Si nos fijamos en el Mediterráneo, 171 barcos están en esta zona, lo que representa una capacidad total de 4 millones de pasajeros y 3.000 cruceros al año. El sector de los cruceros en Europa es un sector dinámico que ha crecido un 24 por ciento entre el año 2009  y el año 2012[[9]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn9%22%20%5Co%20%22).

A través de diferentes compañías de cruceros, las tres corporaciones están presentes en Mediterráneo y en el puerto de Barcelona. En total son una cincuentena  de compañías las que operan en el puerto de Barcelona.

**Los transportes de pasajeros en el puerto de Barcelona**

En la actualidad, existen dos tipos de ofertas de transporte de pasajeros en el puerto de Barcelona: los cruceros y las líneas regulares. Las líneas regulares recorren distancias menores; a diferencia de los cruceros, los itinerarios no exceden los 1000 kilómetros y dos días de viaje[[10]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn10%22%20%5Co%20%22).

Se puede encontrar una decena de líneas regulares hacia otros puertos de España, puertos de la costa oeste de Italia o hacia puertos del norte de África. Los destinos de los *Ferries* en el estado español se centran en las Islas Baleares y las Islas Canarias, mientras que los destinos hacia Italia son los puertos de Civitavecchia (puerto a 80 kilómetros de Roma) y, en una proporción más baja, los puertos de Génova, Livorno y Porto Torres (Cerdeña). Los puertos del norte África son Argel y Tánger[[11]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn11%22%20%5Co%20%22). Desde el año 2006, el volumen de pasajeros mediante este medio de transporte, ha alcanzado el millón y se mantiene en esta cantidad.[[12]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn12%22%20%5Co%20%22)

***El tráfico de cruceros***

La historia de los cruceros en Barcelona se desarrolló paralelamente a la de otros puertos europeos. Su origen se encuentra en las líneas regulares que transportaban emigrantes hasta las colonias y países americanos recientemente independizados. Algunas de las compañías más importantes fueron  Ybarra, Transmediterránea y Transatlántica, aunque existieron numerosas compañías menores que alternaban transporte de pasajeros y carga.  Posteriormente, se fueron especializando o desapareciendo frente a la fuerte competencia del transporte aéreo.

Existe hoy una gran oferta de itinerarios de cruceros que tienen a Barcelona como puerto de origen, destino o escala. Para tener una idea de la importancia del puerto de Barcelona en el mapa del turismo de cruceros actual del Mediterráneo, se ha realizado una investigación sobre las tres corporaciones de cruceros principales más *MSC Cruciere*, la cuarta compañía en importancia con aproximadamente 7% de las ofertas, para conocer los itinerarios propuestos. Con estas compañías se alcanza el 90% de la oferta mundial, lo que permite tener una idea completa del papel de Barcelona en las rutas de cruceros.

Se observa que el puerto de Barcelona tiene una plaza importante en las rutas de turismo de cruceros del Mediterráneo, como[[13]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn13%22%20%5Co%20%22)

Punto de partida, con 40 rutas respecto a las 170 que se ofrecen en Mediterráneo.Puerto final, con más de 45 itinerarios respecto a las 160 que se ofrece en Mediterráneo. Puerto de escala, con unas 50 rutas sobre las 325 que se pueden encontrar.

Los itinerarios ofrecidos en el Mediterráneo, y que incluyen Barcelona, se pueden ordenar principalmente por duración, precio y número de puertos visitados. De esta manera, se puede citar la ruta de Barcelona-Génova, como una de las más pequeñas respecto al número de días y escalas, con 3 días de viaje y 2 puertos visitados. En contraste, existen rutas de larga duración como la de Barcelona - Estambul con 30 días de viaje y 22 puertos visitados.

En términos del coste de los itinerarios, la ruta Barcelona-Génova tiene un precio aproximado entre 100 y 150 euros, mientras que rutas como la de Barcelona-Estambul alcanza casi los 2.000 euros.

Con lo anterior, se refleja la importancia de las ofertas desde o hacia Barcelona, convirtiéndolo en uno de los principales puertos de cruceros junto a los de Civitavecchia y Venecia. Los 3 puertos tienen importancia similar y reúnen más del 60% de las ofertas. Otro puerto importante es el Pireo, en Grecia, que tiene un papel relevante en las ofertas hacia Tierra Santa, el Mar Egeo y el Mar Negro. Finalmente, el puerto de escala el más importante de Europa es Nápoles, dada su situación geográfica que le permite ser un punto de escala clave entre el Mediterráneo Oriental y el Occidental[[14]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn14%22%20%5Co%20%22).

 ***Volumen de  pasajeros y barcos***

En 1992, año de los Juegos Olímpicos en Barcelona, la cifra de cruceristas que llegaron a su puerto fue de 132.000 personas. Durante este acontecimiento 15 cruceros fueron utilizados como hoteles para recibir a los asistentes a este evento deportivo[[15]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn15%22%20%5Co%20%22). Los J.J.O.O fueron un contacto importante entre los operadores de cruceros y las autoridades de Barcelona, así como el inicio de la promoción de Barcelona como destino turístico.

Posteriormente a esta fecha se inició un fuerte ascenso, el sector se duplicó rápidamente, pasando de 275.000 pasajeros en 1996 a 540 000 en 1999[[16]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn16%22%20%5Co%20%22) y entre el 1999 y el 2002 el porcentaje de aumento alcanzó el 53%, tal como lo indican las estadísticas del Puerto de Barcelona.

De esta manera, se pueden distinguir tres periodos diferentes de crecimiento del turismo de cruceros. Primero, el inicio de este sector desde mediados del siglo XX hasta 1992 que fue una evolución lenta con un aumento del 10 por ciento durante este periodo. El segundo, la década 1992-2002, con una progresión muy rápida, con un porcentaje de crecimiento del 530 por ciento. Finalmente, el periodo 2002-2012, en el que se estabiliza el crecimiento, con una media anual del 11,7 por ciento.

En la Figura 1, se muestra la evolución del número de pasajeros, en miles de personas, recibidos por el puerto de Barcelona, así como  la evolución del número de barcos entre 2002 y 2012. Respecto al volumen anual de pasajeros, el aumento entre 2002 y 2012 fue del 189 por ciento, lo que ha hecho de Barcelona la capital mediterránea de los cruceros.

|  |
| --- |
| **barcos y pasajeros** |
| **Figura 1: Evolución del numero de pasajeros y barcos de cruceros desde 2002** Fuente: Elaboración propia según  las Estadísticas de Tráfico de cada año publicadas por el Puerto de Barcelona |

Respecto al volumen de barcos, la cantidad de cruceros recibidos por el puerto de Barcelona ha aumentado en un 22% en el periodo 2002-2012. Entonces, frente al 189 por ciento de incremento del volumen de pasajeros, se puede observar que el aumento del número de barcos es bastante menor. Ello obedece al tamaño de los buques. Hoy un barco puede albergar a más de 4.000 personas, a diferencia de unos cientos a principios del turismo de cruceros[[17]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn17%22%20%5Co%20%22).

Finalmente, el impacto de la actual crisis económica parece no afectar a este sector, tal como lo indica el balance anual del 2011, con un número record de 2.658. 691 pasajeros[[18]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn18%22%20%5Co%20%22). Las previsiones para el año 2013 son optimistas: *el puerto de Barcelona prevé recibir 850 escalas de crucero y casi 2,6 millones de cruceristas durante la temporada 2013*[[19]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn19%22%20%5Co%20%22).

*Infraestructuras del puerto de Barcelona*

Actualmente, el puerto de Barcelona tiene 7 terminales dedicadas especialmente a los cruceros. Durante los días de mayor afluencia, algunas terminales de Ferries pueden ser utilizadas también por barcos de cruceros, posibilitando que 21.000 pasajeros puedan ser recibidos al mismo tiempo (cuadro 1).

**Cuadro 1**
**Terminales de Cruceros del puerto de Barcelona**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Muelle | Adossat | Barcelona |
| Terminal | A | B | C | D | N | S | E |
| Superficie (m²) | 6.500 | 6.500 | 4.100 | 10.000 | 5.000 | 5.000 | \_ |
| Capacidad de gestión de pasajeros | 4.500 | 3.600 | 3.800 | 4.500 | 800 | 1.400 | 1.500 |

|  |
| --- |
| Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Puerto de Barcelona |

*Impacto de los cruceros en la ciudad*

Como se ha podido ver, el turismo de cruceros mueve un gran volumen de pasajeros, entre una variada oferta de destinos, produce un importante flujo económico y genera impactos de distinto carácter –económico, sociocultural- como la degradación del espacio público y la pérdida de la vida de barrio. Impactos que son todavía más importantes durante el periodo de afluencia máxima, en verano, donde la cantidad de viajeros que llegan cada  fin de semana con los cruceros puede superar la cifra de 50 000.[[20]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn20%22%20%5Co%20%22)

Para la urbanista Maricarmen Tapia[[21]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn21%22%20%5Co%20%22),  “el aporte económico efectivo del turismo de crucero a las ciudades es complejo de medir. El turismo de cruceros ofrece *la ciudad* como un atractivo turístico, y se beneficia del transporte y manutención de los visitantes. Es un cambio importante en el concepto de beneficios del turismo: una ciudad antes se promocionaba y captaba la totalidad de los gastos de los visitantes que absorbía como beneficios, mientras que el turismo de crucero capta para sí los principales gastos de un viaje: hostelería y transporte. De esta manera la ciudad tiene beneficios menores o marginales pero asume la totalidad del costo social que generan los visitantes al *usar* la ciudad. Se rompe así el equilibrio entre el habitante que costea su sociedad -equipamientos, infraestructuras, gestión de basuras y limpieza para su propio bienestar-, el visitante, que disfruta de ellos y una tercera parte, los operadores turísticos, que se benefician de los visitantes y de una oferta final en la no necesitan invertir. Esta situación se ve agravada con el turismo de masas que se ha promocionado en Barcelona, con un fuerte impacto negativo en la calidad de vida de los habitantes del centro histórico o de los puntos más masificados de la ciudad”.

El deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos por la dinámica actual del turismo, comienza a ser en Barcelona un tema de debate cada vez más amplio. Existen actualmente importantes reivindicaciones por parte de las asociaciones y la ciudadanía. El seminario *Estratègies i conflictes en el port i el front marítim de Barcelona*, en el que se enmarca este artículo, es una de ellas, junto a demandas como el reciente manifiesto *Contra la modificació del Pla d'usos de Ciutat Vella* en marzo de 2013, hecho por Xarxa Veïnal de Ciutat Vella, que pide la multiplicidad de los usos, el mantenimiento de los comercios de proximidad y el equilibrio entre desarrollo económico y cohesión social.

Por otra parte, las instituciones de promoción del turismo de Barcelona mantienen una línea argumental basada en la cuantificación del impacto económico, fundamentado únicamente en el consumo de los visitantes. En el año 2010, según Barcelona Turisme,  la aportación económica de los cruceros para la ciudad era la atractiva cifra de 260 millones de euros. Sin embargo al dividir esta cifra por el número de viajeros durante este mismo año, resulta un aporte medio por persona de 111 euros durante su estancia total en Barcelona. Este importe se refiera a la duración global de  la visita en la ciudad, duración que varía, según que el puerto sea el punto inicial, final o una escala, entre uno o dos días.

Para tener una idea más detallada del aporte de los *cruceristas* a la ciudad, podemos atender a la  afluencia de viajeros que tienen lugar en los fines de semana en la capital catalana. Durante el presente año, entre el 17 y el 20 de mayo sucedió el record del número de pa*s*ajeros con  64.000 personas. Estos turistas han generado 6 millones de euros durante este fin de semana[[22]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn22%22%20%5Co%20%22). Es decir que el gasto per persona fue aproximadamente de 94 euros entre el viernes y el domingo, unos 33€ diarios. Por otra parte, el aporte económico de los cruceristas está muy por debajo de la media de 118€ diarios que gasta un turista que viene en avión, según los datos del IET para España en 2012. Por otra parte, según el Instituto Nacional de Estadística, el gasto medio diario de una persona sola, en España,  se estima en 50 euros para 2011[[23]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn23%22%20%5Co%20%22). De esta manera, sobre un año completo, la aportación de los cruceros a la economía de Barcelona no esta tan importante frente al gasto diario de un ciudadano.

En efecto, al analizar los principales gastos de un turista encontramos que son el transporte, la hostelería, el ocio, el alojamiento, las visitas culturales y los *souvenirs****[[24]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn24%22%20%5Co%20%22)***. De todos estos gastos, el crucerista , al abonar el precio del crucero, tiene ya en gran parte cubiertos alojamiento, restaurante, ocio e incluso oferta de visitas turísticas en la ciudad. Así, la actividad del sector de los servicios, con más del 80% de los puestos de trabajo según el Departamento de Estadística de la Ciudad de Barcelona, y cuyos empleos más numerosos son los de camarero, cocinero, recepcionista o encargado de restaurante, se debe en una mínima parte al turismo de cruceros.

Además, existen también diferencias en los gastos según el perfil del turista. Se pueden destacar dos perfiles diferentes de turistas. Por un lado, una categoría joven, que no tiene ingresos elevados y que viene para disfrutar de ofertas baratas. Por otro lado una de más edad, con ingresos más elevados y que puede dejar más dinero en restaurantes, hoteles o comercios. Según el Instituto de Turismo de España, el gasto medio de la categoría 15-24 años es de 98€ diarios, mientras que este gasto para la categoría 45-64 años esta de 110 euros.

Finalmente, se deben considerar otras cuestiones no menos importantes del impacto del turismo en la ciudad, como las repercusiones que generan los turistas sobre el mantenimiento urbano y el medio ambiente, que representaba el mayor gasto del Ayuntamiento en 2012[[25]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn25%22%20%5Co%20%22).  Se genera con el turismo más basura y se necesita más policía para garantizar la calma y regular los delitos menores y las actividades ilícitas que se desarrollan con la llegada de jóvenes en busca de diferentes medios para disfrutar de las noches, lo que aumenta el coste del mantenimiento de la ciudad.

Otro tipo de repercusiones sobre la ciudad de Barcelona y el antiguo Distrito de Ciutat Vella refieren al impacto sobre el patrimonio arquitectónico; aunque existe una catalogación que contempla más de 140 edificios de Ciutat Vella, la conservación de muchos de ellos está en peligro por las presiones inmobiliarias.

**Los puertos de Marsella y Venecia**

Después del análisis del impacto del turismo de cruceros en la ciudad  de Barcelona parece interesante de ampliar las investigaciones a Europa para tener una idea de cómo se gestiona este tipo de turismo en otros países y para observar si se presentan los mismos conflictos. Para ello se toman los ejemplos de los puertos de Marsella y Venecia.

Marsella es un puerto que está realizando un cambio de estrategia desde el tráfico de mercancías hacia los cruceros y es el primer puerto de Francia respecto a este tipo de turismo. El puerto de Venecia, tiene características similares a Barcelona: un centro histórico donde el deterioro del patrimonio arquitectónico y las presiones inmobiliarias son muy fuertes. Finalmente Venecia presenta otros impactos socioculturales que han sido causa de un importante movimiento ciudadano.

*El puerto de Marsella: un puerto que ha empezado hace pocos años el turismo de cruceros*

El puerto de Marsella es un puerto nuevo en el dominio de los cruceros. En efecto la Autoridad Portuaria ha decidido hacer un cambio de estrategia y desarrollar el sector de los cruceros. Este puerto es interesante porque está en un nivel de desarrollo inferior respecto Barcelona, en términos del tráfico de  cruceros. Por eso, se pueden encontrar ahora en Marsella situaciones y conflictos que han estado presentes en el pasado del puerto catalán y ver cómo se gestionan estos conflictos en el caso del puerto francés.

Se realizó una inversión de 12 millones de euros costeada por la Autoridad Portuaria (4 millones) y tres compañías de cruceros, *Costa Crocere*, *MSC* y *Louis* *Cruises*(8 millones) [[26]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn26%22%20%5Co%20%22); estas compañías tienen ya infraestructuras en Barcelona, Napoli y Civitavecchia, por ejemplo.  El muelle que antes era para los vegetales y las reparaciones de grandes barcos, es ahora un muelle para recibir cruceros. Los resultados de este cambio de estrategia se ven en el número de turistas recibidos cada año: esta cifra ha pasado de 430 000 en 2007 a 540 000 en 2008, y entre marzo y octubre 2012 se había producido un aumento del 40% del número de cruceros[[27]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn27%22%20%5Co%20%22). Las autoridades pretenden hacer del puerto de Marsella la capital de los cruceros, lo que hoy es Barcelona.

En relación con los conflictos entre la vida ciudadanía y el patrimonio arquitectónico por un lado y el turismo de cruceros, por otro, no se encuentran tantos conflictos como en Barcelona, no existen asociaciones de vecinos activas para proteger el futuro de la ciudad y de sus ciudadanos. Lo que puede ser explicado por la novedad de la nueva estrategia y porque a diferencia de los puertos de Barcelona y Venecia la terminal de cruceros está en la ciudad de L'Estaque, al Norte de Marsella. Para ir al centro histórico, Le Vieux Port, en coche, se necesitan aproximadamente 20 minutos.

Pero sí existen problemas entre el puerto industrial de Marsella, que sufre conflictos sociales y precariedad de los trabajos, y el de cruceros, que entran en competencia con un sector ya en dificultad financiera[[28]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn28%22%20%5Co%20%22). En Francia existen diferentes movimientos sociales relacionados con los estibadores que piden nuevas condiciones de trabajo. En Marsella, el desarrollo del turismo de cruceros es visto por algunas personas como una amenaza para las otras actividades del puerto autónomo y para sus trabajadores. Esta concurrencia se presenta a través de un cambio de uso de las instalaciones portuarias, o  la modificación, en beneficio del turismo de cruceros, del reparto de subvenciones.

Además, la línea de costa entre Le Vieux Port, centro histórico de la ciudad, y el Estaque, lugar donde desembarcan los cruceristas, se reduce con la urbanización. Esta línea, con el desarrollo de los cruceros, tiene un gran potencial económico porque cada año más turistas van a hacer el recorrido entre el puerto de cruceros y la ciudad, por eso se construyen centros comerciales y oficinas para absorber una parte de los gastos de los turistas.

Finalmente, al comparar los puertos de Barcelona y Marsella encontramos que la principal diferencia es la importancia del turismo de cruceros. Mientras que Marsella es el primer puerto de cruceros de Francia no tiene un papel tan importante como el puerto catalán. Sin embargo, se pueden ya ver algunos impactos del desarrollo de este sector, como la urbanización de la línea de costa entre L'Estaque y Marsella.

Marsella debiera considerar, de lo ocurrido en el caso de Barcelona, la implicación de los ciudadanos en los cambios de la ciudad para mantener un equilibrio entre inversión privada y cohesión social.

*Venecia: una ciudad medieval con cruceros*

Venecia, por su encanto medieval, sus lagunas y canales, es un destino turístico muy popular para los cruceros, con 1.6 millones de viajeros en 2010 gracias a este medio de transporte[[29]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn29%22%20%5Co%20%22). La repercusión de este sector sobre la vida de los ciudadanos, el patrimonio arquitectónico y el medio ambiente tiene puntos similares a los impactos que se producen en Ciutat Vella.

En primer lugar, como sucede en Ciutat Vella, el número de turistas que acude cada año a Venecia es mucho más importante que el número de ciudadanos. Por eso, existe una fuerte presión inmobiliaria en el centro de la ciudad. Ahora, los vecinos tienen dificultades para pagar los precios de las viviendas de esta zona y por eso está perdiendo su población, como ha dicho el senador Felice Casson.[[30]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn30%22%20%5Co%20%22)

Además, las repercusiones sobre el patrimonio arquitectónico son muy importantes según los habitantes de Venecia, el subdirector general de UNESCO Francesco Bandarin o el alcalde Giorgio Orsoni. En efecto, las grandes dimensiones de los barcos producen daños en las estructuras de la ciudad cuando pasan por el canal de la Giudecca, que tiene solamente 10 metros de profundidad (Fig.2). Los cruceros deterioran el paisaje medieval de Venecia, con esas dimensiones que pueden alcanzar una altura tres veces mayor que la de los edificios, y el litoral con la erosión de la laguna[[31]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn31%22%20%5Co%20%22).

|  |
| --- |
| http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13_archivos/image002.jpg |
| **Figura 2: El *Costa Fascinosa* cruzando la ciudad de Venecia**Fuente: *Andre  Pattaro / AFP* |

Por otra parte, los barcos tienen también impacto sobre el medio ambiente. Según el alcalde de Venecia, un barco emite al día la misma cantidad de polución atmosférica que 14.000 coches. Para los venecianos, que han vivido siempre entre los barcos y el mar, lo que ahora representa un problema es el enorme tamaño de los barcos frente a las dimensiones de la ciudad.

Es muy difícil regular esta dinámica, porque existen diferentes actores para gestionar la ciudad; por ejemplo, los acuerdos con los cruceros no pasan por la ciudad, sino por la Autoridad portuaria. Es lo que denuncia el senador Felice Casson, quien en 2012 propuso un proyecto de ley para dar el pleno poder al alcalde de Venecia.

Existen también propuestas y movimientos ciudadanos para proteger la identidad de Venecia. Por ejemplo, se han hecho dos filas de espera para los vaporetti, una para los turistas y la otra para los ciudadanos, para intentar a mantener la calidad de vida de los vecinos. Para alcanzar el costo del mantenimiento de los edificios y de sus rehabilitaciones, se pone publicidad en la fachada de los monumentos en rehabilitación; de manera general una ley de mecenazgo de 2001 permite pagar parte de las obras de restauración mediante la deducción de los impuestos de la totalidad de la aportación de las empresas a la rehabilitación de un edificio[[32]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn32%22%20%5Co%20%22).

Finalmente, los ciudadanos y asociaciones de defensa de la laguna y de sus vecinos están agrupados en el movimiento *Comité No Grandi Navi - Laguna Bien Común*, que nació a partir de una plataforma común para el análisis de los conflictos provocados por los cruceros. Su  representante oficial es Silvio Testa, periodista, autor del libro *Y los llaman barcos*[[33]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_edn33%22%20%5Co%20%22). El movimiento pide seis acciones para mejorar la situación en la ciudad de Venecia:

         prohibir de inmediato el acceso a los barcos de más de 40.000 toneladas, que son los barcos que tienen las repercusiones las más fuertes sobre Venecia y sus ciudadanos.

         iniciar un proceso administrativo y jurídico para prohibir de manera sostenible el acceso de los cruceros.

         la instalación de un dispositivo y el inicio de una investigación para conocer el impacto de los cruceros sobre la calidad del aire de Venecia y la salud de los ciudadanos.

         el establecimiento de un turismo sostenible con un límite máximo de turistas al día.

**Conclusión**

De los datos y procesos que hemos descrito en este trabajo, queremos remarcar seis aspectos a manera de conclusión::Barcelona tiene un papel clave en la mapa del turismo de cruceros del Mediterráneo

Este sector genera menos ingresos para la ciudad que otros tipos de turismo o que un ciudadano. Además estos turistas generan gastos para el ayuntamiento para mantener el orden público y la limpieza de la ciudad.

La llegada masiva de turistas genera un mercado atractivo para los hoteles y restaurantes, lo que genera una presión inmobiliaria importante en Ciutat Vella.

Esta fuerte presión inmobiliaria no permite a los vecinos mantener sus viviendas en el distrito y se pierde la vida del barrio; ahora 40% de la población de Ciutat Vella es población flotante. Genera también nuevos proyectos inmobiliarios y especulación, lo que amenaza el patrimonio arquitectónico del centro histórico de Barcelona.

Algunos ciudadanos, a través de asociaciones y seminarios, intentan a salvar este patrimonio y mantener la vida del barrio, generando propuestas y dando informaciones sobre los nuevos proyectos de urbanización para incitar a la participación ciudadana y encontrar un equilibrio entre desarrollo económico y cohesión social.

En situación similar se encuentran también otros puertos, como Marsella o Venecia, donde la línea de costa esta ya urbanizada y el patrimonio arquitectónico amenazado de manera directa o indirecta por los barcos de cruceros.

**Notas**

[[1]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref1%22%20%5Co%20%22)"Creado en 1962, el instituto de Estudios Turísticos (IET) es, según lo establecido por el Real Decreto 561/2009, de 8 de abril del año 2009 (B.O.E. del 22 de Abril de 2009), por el que se aprueba el Estatuto del Instituto de Turismo de España (Turespaña), un organismo público con rango de Subdirección General", se puede encontrar más información en la web:[http://www.iet.tourspain.es](http://www.iet.tourspain.es/).

[[2]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref2%22%20%5Co%20%22)Tendances et politiques du tourisme de l'OCDE 2012

[[3]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref3%22%20%5Co%20%22)El Catalogo está disponible en la web http://w110.bcn.cat/portal/site/Urbanisme/

[[4]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref4%22%20%5Co%20%22)Departamento d'Estadística. Ajuntament de Barcelona.

[[5]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref5%22%20%5Co%20%22)Se puede encontrar más información sobre el seminario en la web dedicada: http://www.ciutatport.com/Seminari.html

[[6]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref6%22%20%5Co%20%22)MURIAS LÓPEZ, 2002

[[7]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref7%22%20%5Co%20%22)VIVES BOROTAU, A., 2012; Carnival Corporation Strategy Report 2012  y la web de cada corporación

[[8]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref8%22%20%5Co%20%22)Cruise Industry Overview, State of the Cruise Industry - 2013, FCCA y CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA) 2012 Cruise Industry update, 2012

[[9]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref9%22%20%5Co%20%22)TURISMO DE CRUCEROS EN LA COMUNITAT VALENCIANA MAYO 2013, el Observatorio Turístico de la Communitat Valenciana

[[10]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref10%22%20%5Co%20%22)http://www.directferries.es/ferry\_barcelona\_tanger\_med.htm

[[11]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref11%22%20%5Co%20%22)*Memoria Anual 2010*, Puerto de Barcelona

[[12]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref12%22%20%5Co%20%22)Toda la información sobre las líneas de ferries pueden ser encontrada en la web http://www.portdebarcelona.cat .

[[13]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref13%22%20%5Co%20%22)Aquí no se trata de las rutas transatlánticas hacia EEUU, Brasil o Argentina.

[[14]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref14%22%20%5Co%20%22)"Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe" CLIA 2013

[[15]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref15%22%20%5Co%20%22)Nota de Prensa, Puerto de Barcelona, 9 de marzo de 2012

[[16]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref16%22%20%5Co%20%22)ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO 1996 y 1999, Puerto de Barcelona

[[17]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref17%22%20%5Co%20%22)*Le Figaro,*  17/01/2012, "La course au gigantisme des navires de croisière"

[[18]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref18%22%20%5Co%20%22)*Memoria Anual* 2011 del Puerto de Barcelona; *El Periodico*, 13/03/2013 "El puerto de Barcelona prevé recuperar este año la cifra récord de cruceristas". *El Periodico*, 14/03/2013. "El puerto prevé remontar y repetir el récord de cruceros del 2011"

[[19]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref19%22%20%5Co%20%22)*El Periodico* 13/03/2013 "El puerto de Barcelona prevé recuperar este año la cifra récord de cruceristas".  *El Periodico*, 14/03/2013 " El puerto prevé remontar y repetir el récord de cruceros del 2011".

[(20]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref20%22%20%5Co%20%22)*La Vanguardia*, 21/05/2013 "Barcelona bate el récord anual este fin de semana con 17 cruceros y 64.000 visitantes"

[[21]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref21%22%20%5Co%20%22)En entrevista realizada a la coordinadora del Seminario "ESTRATÈGIES I CONFLICTES EN EL PORT I EL FRONT MARÍTIM DE BARCELONA, junio 2013.

[[22]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref22%22%20%5Co%20%22)*La Vanguardia*, 21/05/2013 "Barcelona bate el récord anual este fin de semana con 17 cruceros y 64.000 visitantes" pero no se dice de manera muy clara en el artículo si estos gastos son para la ciudad o para el puerto.

[[23]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref23%22%20%5Co%20%22)53 euros para una persona de menos de 68 años y 48 euros por una persona de más de 68 años.

[[24]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref24%22%20%5Co%20%22)INSEE

[[25]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref25%22%20%5Co%20%22)Presupuestos 2013,  Ayuntamiento de Barcelona.

[[26]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref26%22%20%5Co%20%22)"Marseille veut s'imposer en capitale de la croisière" *Le Monde*, 19/03/2009

[[27]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref27%22%20%5Co%20%22)"Les Paquebots de croisière chassent les portes-conteners" *Le Monde* 17/10/10 y "La croisière s'amuse toujours: MSC met à l'eau la Divina" 28/05/2012.

[[28]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref28%22%20%5Co%20%22)*Le Monde* 17/10/10 , "Les Paquebots de croisière chassent les portes-conteners" *. Le Monde* 28/05/2012 "La croisière s'amuse toujours: MSC met à l'eau la Divina". *Le Monde* 21/11/2009 "Des ex-salariés de l'UNM bloquent le terminal croisières du port de Marseille-Fos"

[[29]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref29%22%20%5Co%20%22)*Le Monde* 18/02/2012, "Venise en guerre contre les croisières"

[[30]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref30%22%20%5Co%20%22)*Le Monde*, 10/07/2012, "Un sénateur italien veut mettre Venise et sa lagune à l'abri des paquebots géants",

[[31]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref31%22%20%5Co%20%22)*Le Monde* 18/02/2012, "Venise en guerre contre les croisières". *Le Monde*, 10/07/2012, "Un sénateur italien veut mettre Venise et sa lagune à l'abri des paquebots géants"

[[32]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref32%22%20%5Co%20%22)*Le Monde* 21/02/2013 "D'une Italie à une autre\_le secteur privé au secours du patrimoine"

[[33]](http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm%22%20%5Cl%20%22_ednref33%22%20%5Co%20%22) Más informaciones sobre la asociación puede ser encontrar en la web: [http://www.nograndinavi.it](http://www.nograndinavi.it/)

 **Bibliografia**

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA.  *Proyecto Memoria Presupuestos  2013.* Memoria explicativa. Octubre 2012.

BARCELONA TURISME. *Estadísticas de turismo en Barcelona y provincia.*2011.

BARCELONA TURISME. *Estadísticas de turismo en Barcelona y provincia.*2012.

BARCELONA TURISME. *Información turística 2012/2013.*Guía para profesionales.

BARCELONA TURISME. *Turisme de Barcelona.*Memorial 2011.

COMISION EUROPEA. *Tourist facilities in ports. The economic factor.*agosto de 2009

CONSEJO GENERAL DE CAMARAS DE CATALUNYA. *Memoria económica de Catalunya.*Barcelona*,*2011.

CORCHON, M. Barcelona escala obligatoria para grandes cruceros*. Cinco Días*. 24 de agosto de 2009.

EFE. Grimaldi invierte 20 millones en su nueva terminal en el Puerto de Barcelona*. El País*, 1 de junio de 2013.

EUROPA PRESS. La Generalitat prevé la creación de 3.000 empleos en tres años por el turismo de cruceros.*El Mundo.es*, Valencia, 1 de junio de 2013.

EUROPA PRESS, Efe. Barcelona mantiene el número de turistas en 2012 pero caen un 6,8% los españoles. *La Vanguardia.com*, 11 de abril de 2013.

EUROPEAN CRUISE COUNCIL. *2012/2013 Report*.

EVIN. Un sénateur italien veut mettre Venise et sa lagune à l'abri des paquebots géants*. Le Monde.fr*, 10 de julio de 2012.

FLORIDA CARRIBEAN CRUISE ASOCIATION (FCCA). *Cruise Industry Overview.*2013.

GARAY, Cànoves. Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. 2012.

GENERALITAT DE CATALUNYA. *Pla estratègic de turisme de Catalunya 2013 – 2016 i Directrius nacionals de turisme 2020.*

GUERRERO, B.;  CORCHON, M. Grandes hoteles para un sector turístico en horas bajas. La llegada de primeras cadenas, sobre todo a Barcelona, convive con numerosos proyectos parados.  *Cinco Días*, 26 de octubre de 2009

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. *Coyuntura Turística Hotelera (EOH/IPH/IRSH).* Datos provisionales. julio de 2012

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. 15 de mayo. Día Internacional de las Familias*.* *Boletín informativo*. 2009

J.-M. N. Les paquebots de croisière chassent les porte-conteneurs*.* *Le Monde.fr*, 17 de octubre de 2010.

LEROUX. Marseille veut s'imposer en capitale de la croisière*.* *Le Monde.fr*, 19 de marzo de 2009.

LEVIN, Jones, Slade. *Carnival Corporation* *Strategy Report.*11 de abril de 2012.

LOPEZ, Lourdes. Barcelona bate el récord anual este fin de semana con 17 cruceros y 64.000 visitantes*. La Vanguardia.com*, 21 de mayo de 2013.

LOPEZ, Lourdes. El Puerto de Barcelona batirá este fin de semana su record con 12 cruceros y más de 41.600 pasajeros*. La Vanguardia.com*, 4 de mayo de 2013.

LUNA BUADES, Margarita*. El turismo de cruceros en el mediterráneo. Una aproximación a las Illes Balears.* febrero de 2012, <http://ibdigital.uib.es/greenstone/collect/memoriesUIB/import/Luna_Buades_Margarita.pdf>.

MURIAS LOPEZ, Ricardo. *La industria del crucero en el siglo XXI, implicación en los puertos españoles y perspectiva futura.* Tesis doctoral. Barcelona: UPC. Septiembre de 2002.

MURILLO, Joaquín, et alt. *How Important to a City Are Tourists and Daytrippers? The Economic Impact of Tourism on The City of Barcelona.*junio de 2011, <http://ideas.repec.org/p/ira/wpaper/201106.html>.

OBSERVATOIRE LOCAL DU TOURISME A MARSEILLE. *Chiffres-clés 2011.*

OBSERVATORIO TURISTICO DE LA COMUNITAT VALENCIANA. *Turismo de cruceros en la comunitat valenciana*. Mayo de 2013.

PAGE POLO, David. *La aportación del turismo al PIB cae a su mínimo histórico.*Expansión.com, 18 de febrero de 2010, <http://www.expansion.com/2010/02/18/empresas/1266495717.html>.

Ph. R.D'une Italie à une autre 3/5 - Le secteur privé au secours d'un patrimoine en péril.*Le Monde.fr*, 21 de febrero de 2013.

PORT DE BARCELONA. *Barcelona Cruise Facilities. Europe's leading cruise port.* 2013.

ROYAL CARRIBEAN. *Dossier de Prensa.*2010.

SANZ MOLINER, Núria. *Impactos territoriales y socio-ambientales de la ampliación del Puerto de Barcelona y de las infraestructuras de acceso.* Capitulo V La ampliación del puerto de Barcelona. 2002, <http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/6280>.

VERA REBOLLO, J.F.. Riesgos naturales en la actividad turística*. Áreas,*nº 23,2003. Universidad de Murcia,<[http://revistas.um.es/areas/article/view/117921>](http://revistas.um.es/areas/article/view/117921).

VIVES BOROTAU, Aleix. *Impacto económico de los cruceros. Del impacto europeo al impacto local en Barcelona.*2012,<<http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/title/impacto-economico-cruceros-impacto-europeo-impacto-local-barcelona/id/56233359.html> .

WINTERSTEIN*.*La croisière s'amuse toujours : MSC met à l'eau le Divina*.* *Le Monde.fr*, 28 de mayo de 2012.

YEPES, Víctor, et alt.. *Trafico de cruceros en el mercado turístico mediterráneo*. 2000, <http://personales.upv.es/vyepesp/YepesEstebanSerra.pdf>

© Copyright Théophile Legoupil, 2013.
© Copyright*Biblio3W*, 2013.

Ficha bibliográfica:

LEGOUPIL, Théophile. Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos.*Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de noviembre de 2013, Vol. XVIII, nº 1049(13). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm>>. [ISSN 1138-9796].

[Volver al índice de Biblio 3W](http://www.ub.es/geocrit/bw-ig.htm)



[Volver al menú principal](http://www.ub.es/geocrit/menu.htm)