



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA
COMUNICACIÓN

Grado Turismo

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**APROXIMACIÓN AL TURISMO DE CRUCEROS:
PASADO, PRESENTE Y FUTURO**

Presentado por Sergio Aguado Merino

Tutelado por Esther Gil Álvarez

Segovia, 23/06/2022

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
OBJETIVOS Y ESTRUCTURA	1
JUSTIFICACIÓN	2
METODOLOGÍA Y FUENTES.....	3

CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO Y EVOLUCIÓN DEL TURISMO DE CRUCEROS

1.1. MARCO TEÓRICO	6
1.1.1. DEFINICIÓN DE TURISMO DE CRUCEROS	6
1.1.2. CARACTERÍSTICAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS CRUCEROS	7
1.1.3. TIPOLOGÍAS DENTRO DEL TURISMO DE CRUCEROS.....	8
1.1.4. PERFIL DEL TURISTA DE CRUCEROS	11
1.1.5. RÉGIMEN JURÍDICO Y TRÁFICO DE CRUCEROS	12
1.2. HISTORIA DEL TURISMO DE CRUCEROS	13
1.2.1 PERIODO PREBÉLICO. 1818-1914.....	14
1.2.2 PERIODO ENTREGUERRAS. 1914-1939	16
1.2.3 PERIODO POSGUERRAS. 1939-1960	16
1.2.4 PERIODO MODERNO. 1960-2000	17
1.2.5 INICIOS DE SIGLO XXI. 2000-2020	18

CAPÍTULO 2

ANÁLISIS DEL MERCADO DEL TURISMO DE CRUCEROS.

2.1. ANÁLISIS DE LA OFERTA DE CRUCEROS	22
2.1.1. PRINCIPALES GRUPOS DE LÍNEAS DE CRUCEROS	22
2.1.2. PRINCIPALES ZONAS DE OPERACIÓN DE CRUCEROS	25
2.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE CRUCEROS	29
2.3. IMPACTO ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS	33

CAPÍTULO 3

TURISMO DE CRUCEROS Y COVID-19

3.1. TURISMO DE CRUCEROS Y COVID-19	36
3.1.1. PERIODO DE PANDEMIA. 2020 HASTA HOY	37
3.1.2. CAMBIO EN EL MODELO TURÍSTICO DE CRUCEROS	45

CAPÍTULO 4

EL FUTURO DE LOS CRUCEROS

4.1. INNOVACIONES Y PERSPECTIVAS	48
4.1.1. INNOVACIONES DENTRO DE LOS CRUCEROS	48
4.1.2. PERSPECTIVA FUTURA EN LA INDUSTRIA DE CRUCEROS	51
CONCLUSIÓN	53
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55

“De pie delante del mar maravillado de la propia maravilla: yo soy un universo de átomos y un átomo en el universo”

-Richard Feynman

INTRODUCCIÓN

Hoy en día, el turismo es un fenómeno global y uno de los pilares más importantes que puede tener un país, ya que, tal y como dice la OMT en la Agenda 2030 (Objetivo 8) “El turismo es una de las fuerzas motrices del crecimiento económico mundial y actualmente responsable por creación de 1 de cada 11 puestos de trabajo”(OMT, 2015 <https://www.unwto.org/es/turismo-agenda-2030>).

Desde sus inicios, el turismo de cruceros ha estado en continua evolución hasta hoy, convirtiéndose en un tipo de turismo de masas. Prueba de ello es la capacidad de pasajeros que podían transportar los cruceros en sus inicios, (115 personas aproximadamente) y la gran capacidad que tienen hoy en día, donde el crucero más grande puede trasladar a unos 6780 turistas más unos 2100 empleados a bordo.¹ Esta evolución, además de los avances tecnológicos en los medios de transporte, en este caso, marítimos, también se ha visto favorecida por el cambio de gustos de las personas y la adaptación de los cruceros a las nuevas necesidades de éstas, ofreciendo una amplia variedad tipológica dependiendo de su temática, la zona geográfica o duración del crucero entre otras, como más adelante comentaremos.

OBJETIVOS Y ESTRUCTURA

Este proyecto tiene como objetivo principal destacar la importancia que tiene hoy en día el turismo de cruceros mediante un análisis de su estado actual, teniendo en cuenta a la vez, toda su evolución. Para ello hemos fijado una serie de objetivos específicos:

El primero de ellos es realizar un repaso de su historia para comprender los motivos de su aparición y consolidación progresiva hasta convertirse en un tipo de turismo de masas. El segundo objetivo consiste en el análisis del mercado, tanto su demanda como su oferta. En tercer lugar, y dada la situación actual en la que nos encontramos, reconocer, analizar y comentar las consecuencias que ha causado la pandemia del COVID-19 así como la respuesta en el ámbito de las propuestas y medidas que la industria de cruceros ha llevado

¹ Información obtenida de <https://civitavecchia.portmobility.it/es/los-10-cruceros-mas-grandes-del-mundo> (Ultima consulta el 22/03/2021)

a cabo ante esta crisis sanitaria y económica. Por último, el cuarto propósito que pretende este trabajo plantea los retos que nos depara el futuro en el turismo de cruceros, tanto a corto como medio y largo plazo.

Para todo ello y desde la óptica de la estructura de este proyecto, el desarrollo de estos objetivos se articula en cuatro capítulos. En el primero se tratarán las distintas definiciones, la historia y evolución de los cruceros, empezando desde su aparición como método de transporte de mercancías y pasajeros al nuevo mundo hasta hoy. En un segundo capítulo analizaremos el mercado de los cruceros, viendo tanto la demanda como la oferta que existe y mencionando tanto las rutas como las navieras más famosas, más demandadas y ofertadas en el mercado. En tercer lugar, conoceremos la repercusión producida por la pandemia del COVID-19 y las medidas que se han llevado a cabo dentro de los cruceros. Finalmente, el último capítulo se centra en la innovación dentro del mercado de cruceros y expectativas futuras del sector. Por último, culminamos el trabajo con una conclusión y/o reflexión sobre esta tipología turística y todo lo que conlleva.

JUSTIFICACIÓN

La idea de analizar el mercado del turismo de cruceros viene dada por mi interés personal en esta tipología. Durante el grado de Turismo, esta tipología la hemos estudiado en la asignatura de *Distribución y Comercialización de Mercados*, donde me llamó bastante la atención. Con la crisis sanitaria que estamos sufriendo por el COVID-19, mi interés personal aumentó, viendo este tipo de turismo como una manera muy original de viajar al permitir conocer varias ciudades y países en un mismo viaje, evitando hacer y deshacer maletas, pudiendo aprovechar mucho más el tiempo en disfrutar dentro de un hotel náutico. Otra razón es la idea que me surgió de realizar prácticas en un crucero. En mis anteriores estudios de Técnico Superior de Guía, Información y Asistencia Turística tuve un profesor que nos animaba mucho a ser guías durante algún tiempo de nuestra vida, ya fuera como guías correo o guías locales y al estar acreditado como guía, el hacer unas prácticas en un crucero iba a ser una fuente de experiencia y de aprendizaje. Una vez más, la terrible pandemia que estamos atravesando me lo ha impedido, de momento, por lo que considero que hacer el TFG sobre el turismo de cruceros significa para mí una primera toma de contacto con esta tipología, investigando y conociendo más de este interesante mundo.

METODOLOGÍA Y FUENTES

Las fuentes de investigación y análisis en las que se basa y desarrolla principalmente este proyecto son:

- Consulta de fuentes de información de profesionales del sector turístico y crucerista, así como también de literatura científica, como, por ejemplo, publicaciones de la OMT, autores como Elena de los Reyes Cruz Ruiz, Cecilio García de Roja, o el Dr. D. Marc Mancini entre otros.
- Análisis de estadísticas y datos objetivos obtenidos por distintos organismos internacionales como la CLIA (Asociación Internacional de Líneas y Cruceros), NWCCA (Asociación de Cruceros del Noreste y Canadá) o la ECC (Consejo Europeo del Crucero)
- Estudio de informes, artículos y reseñas publicadas en plataformas especializadas en turismo, como Hosteltur, Statista, Gran Tour, Preferente.com o Nexotur.

CAPÍTULO 1
MARCO TEÓRICO DEL TURISMO DE CRUCEROS

1. 1. Marco Teórico

1.1.1 Definiciones

Para poder hablar de cruceros o turismo de cruceros, primero es necesario saber qué es un crucero. Existen numerosas definiciones, pero de entre todas ellas, he decidido seleccionar 3.

La primera definición que recogemos es la dada por la OMT y que tomaremos como definición oficial, que dice lo siguiente:

“Viajes por el mar realizados por viajeros nacionales y extranjeros en grandes embarcaciones de recreo llamadas crucero, con rutas regulares y definidas, haciendo escala en diferentes puntos de las diferentes ciudades visitadas y consumiendo servicios dentro de las embarcaciones, así como productos, servicios y atracciones turísticas ofrecidas por cada destino” (OMT, 2010, p.190)

Otros expertos han dado sus propias definiciones, como por ejemplo Cecilio García de la Roja, que define el turismo de cruceros de la siguiente forma:

“Clase de trayecto acuático en el que el barco transporta viajeros desde y hasta un mismo lugar y proporciona ocio y recreo y actividades complementarias a sus pasajeros” (García De La Roja, 2012, p.200).

Como tercera definición y última, el Ph. D. Marc Mancini nos muestra su propia definición de turismo de cruceros:

“Un crucero es un viaje de vacaciones en una embarcación. Así de simple. Esta definición excluye los viajes en barco con propósito meramente de negocios (por ejemplo, un buque de carga), la navegación en barco de recreo propio o el viaje en una embarcación con motivos de desplazamiento (por ejemplo, un breve viaje en ferry”. (Mancini, 2001, p.2).

1.1.2. Características y clasificación de los cruceros

Como toda tipología turística, el turismo de cruceros tiene sus propias características²:

- Alojamiento móvil: El famoso “camarote” es como si fuera la habitación de hotel, por lo que el turista no tiene que hacer ni deshacer las maletas para viajar de un destino a otro.
- Multidestino: El turista a lo largo del crucero visita más de un destino.
- Todo Incluido: Casi todos los servicios están incluidos en el precio del crucero a excepción de las bebidas, regalos, excursiones, casino, etc.
- Comodidad: El turista no tiene que preocuparse de nada ya que el viaje está programado, solo tiene que preocuparse de llegar al puerto antes de que el barco zarpe.
- Versatilidad y adaptabilidad: El crucero suma muchos atractivos y alicientes turísticos (cultura, recreo, ocio, etc. y se adapta a todas las edades).
- Seguridad: en esta tipología de turismo, los accidentes no suelen ser muy frecuentes
- Alimentación: De muy buena calidad y a muy buen precio (está dentro del todo incluido)
- Factor humano: El personal del crucero es cualificado y al final de cada viaje evaluado por los clientes.
- Comercialización del producto: Se realiza a través de las agencias de viajes.

En cuanto a la clasificación, los cruceros pueden ser clasificados de diversas formas³.

- La duración del viaje
 - De corta duración (entre 4 y 6 días)
 - De larga duración (entre 7 y 21 días)
- El tamaño y capacidad de los pasajeros
 - Buques pequeños (hasta 500 Pasajeros)
 - Buques medianos (de entre 500 y 1500 Pasajeros)

² Información adaptada de García de la Roja (2012): *Transportes turísticos*. Editorial Universitaria Ramón Areces (pp. 200-202)

³ Fuente: Ibid

- Buques Grandes (a partir de 3500 Pasajeros)
- El número de anclas o estrellas
 - De 5 anclas o estrellas
 - Barcos con máxima calificación en decoración, confort en los camarotes, salones, comedores, y espacios comunes simulando a un hotel de 5 estrellas.
 - De 4 anclas o estrellas
 - Aunque no tiene tanta calidad como los barcos de 5 anclas, las actividades y el confort es de un alto nivel.
 - De 3 anclas o estrellas
 - Estos barcos tienen unos niveles de servicios aceptables, correspondiéndose a los barcos de tamaño medio y grande, con un nivel de instalaciones y de confort de un nivel aceptable
 - De 2 anclas o estrellas
 - Esta categoría suele corresponderse a barcos antiguos renovados y con pocos equipamientos. Estos barcos ya casi no quedan y los pocos que quedan pertenecen a las empresas de cruceros de bajo coste

1.1.3 Tipologías dentro del turismo de cruceros

Dentro de los cruceros, existen muchas tipologías ya que no todos son iguales y entre todas ellas podemos destacar:

- Tipologías en función del target:
 - Para familias con niños: Estos cruceros están acondicionados para recibir familias con niños y muchos de estos cruceros albergan una temática infantil o familiar
 - Para jóvenes: Estos cruceros suelen destacar entre jóvenes que acaban sus cursos académicos y quieren experimentar esta forma de viajar a la vez que celebran el fin de exámenes.
 - Para parejas y lunas de miel: Estos cruceros suelen realizar rutas románticas teniendo como público objetivos a parejas, novios o recién casados.

- Cruceros LGBT: Estos cruceros están orientados a la comunidad LGBT (lesbiana, gay, bisexual y transexual) y se adaptan a las necesidades de este colectivo.
- Para parejas liberales: Estos son cruceros repletos de juegos sensuales, fiestas nocturnas y otros entretenimientos sólo para adultos, destinados a parejas liberales o también llamados *swingers*.
- Para Solteros: Estos cruceros se caracterizan por una programación repleta de actividades, ya sea para encontrar pareja o sólo para divertirse y disfrutar del viaje, teniendo como público objetivo tanto a solteros como divorciados, viudos, etc.
- Otros cruceros destinados a targets distintos a los anteriores.

➤ Tipologías en función del tipo de buque

- Crucero Convencional: Es el crucero más conocido y es el más común entre todas las compañías. Suelen tener una capacidad de 800-3000 pasajeros e incluye todo tipo de prestaciones, servicios e instalaciones para la satisfacción de las necesidades de los pasajeros.
- Mega crucero: Barcos crucero con capacidad para 3000 personas o más. Estos mega cruceros son una reciente clase de buques que incluyen las mismas prestaciones, servicios e instalaciones para la satisfacción de las necesidades de los pasajeros.
- Crucero oceánico: Buques crucero construidos de acuerdo con las necesidades más exigentes que los cruceros convencionales, con estructuras más sólidas para soportar condiciones especiales y duras en los viajes oceánicos largos y/o alrededor del mundo.
- Crucero de lujo: Cruceros impulsados por motor o vela y acondicionados con sistemas tecnológicamente avanzados, prestaciones de alta calidad y comodidades de lujo para satisfacer la demanda de clientes de nivel adquisitivo alto y en busca de destinos exóticos.
- Crucero de pequeño tamaño: Buques que van desde yates a motor o vela hasta los clásicos cruceros de menor tamaño con capacidad para unos 100 pasajeros como máximo, ofreciendo experiencias más íntimas y personales, y diseñados para ofrecer servicios más específicos y únicos.

- Crucero de aventura: Buques diseñados para ofrecer a los clientes servicios como visitas a destinos remotos fuera de las rutas convencionales e imposible acceder con buques grandes. Estos barcos suelen estar generalmente equipados con prestaciones de lujo y satisfacen la pequeña demanda de un sector de la clientela muy concreta.
- Crucero expedicionario: Barcos diseñados de manera especial o rompehielos adaptados pertenecientes a empresas especializadas en ofrecer a sus clientes experiencias exclusivas en destinos remotos y/o exóticos como las regiones árticas o antárticas entre otras
- Crucero fluvial: Son de una capacidad menor que los marítimos y con una capacidad de tan solo unos 100 pasajeros. Estos buques están diseñados para navegar por ríos o vías acuáticas de interior y dependiendo de la experiencia que quieran aportar a los turistas pueden estar acondicionados con distinta tecnología.

➤ Tipologías en función de la temática del crucero

Muchas compañías a lo largo del año decoran algunos de sus cruceros con temáticas muy diferentes a las convencionales para la celebración de un evento o de alguna fecha muy señalada. Entre otras, podemos destacar las siguientes temáticas:

- Disney
- F1 o rally de motocicletas
- *Muertos vivientes*
- Carnaval
- *Leyendas del Rock*
- San Valentín
- *Star Treck*
- Zumba
- Universo Marvel
- Fiebre del sábado noche



Imagen 1: Crucero Disney. Fuente: Disney Cruise Line

1.1.4. Perfil del turista de cruceros

Respecto al perfil de los turistas⁴ que se embarcan en unas vacaciones a bordo de un crucero para experimentar esta forma de viajar o que repiten, la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) en 2008 publicó un informe que revela aspectos muy interesantes relacionados con esta cuestión.

- Predominan las personas blancas/caucásica en un 93%
- La media de edad se establece en los 46 años con una tendencia a la baja
- El 60% son personas con una edad superior a los 40 años, aunque el rango de 25 a 39 años es el que más está creciendo últimamente.
- El 83% están casados
- Son personas con estudios, habiendo alrededor del 65% de graduados medios y de casi un 25% de posgraduados
- Aproximadamente el 60% tienen un trabajo a jornada completa
- El ingreso medio familiar es de unos 90.000 dólares americanos al año
- Aproximadamente el 10% de los pasajeros llevan uno o dos niños
- Suelen realizar un crucero cada 3 años
- Únicamente un 1% realiza el crucero en solitario
- El 60% de los pasajeros están repitiendo la experiencia de viajar en crucero

⁴ Información adaptada de Gallego Humanes, D. (2015). *Turismo de cruceros*. Trabajo de fin de Grado. Universidad de Sevilla (p. 10).

Estas serían las características de un perfil general, ya que, dependiendo del tipo de crucero, estas características pueden variar⁵:

- **Cruceros cortos:** En este tipo de cruceros, los pasajeros suelen ser más jóvenes, en el que sus ingresos son más modestos, tienen un nivel medio de estudios, trabajan a jornada completa y en muchos de ellos, suele ser su primer crucero
- **Cruceros Largos:** En este tipo de cruceros, los pasajeros suelen ser de mayor edad, poseen uno ingresos mucho más altos, con un nivel alto de estudios, suelen ser prejubilados o jubilados y en la mayoría de ellos, no es su primer crucero

1.1.5. Régimen jurídico y tráfico de cruceros

Una de las cuestiones que me hice al empezar con este tema fue ¿Qué normas o leyes regulan los trayectos de los cruceros? Como bien sabemos, los cruceros atraviesan más de un país y éstos pueden o tener la misma regulación o ser totalmente distinta.

Para comenzar este punto, es necesario saber cómo se dividen las aguas marinas. Estas se dividen en 3 tipos distintos⁶:

- Alta mar o Aguas internacionales
- Aguas de interior
- Aguas regionales

Cada tipo de aguas esta regulados de una manera distinta:

En primer lugar, las aguas internacionales se rigen por el principio de libertad de navegación establecido en la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, firmada en Monte Bay (Jamaica), del 10 de diciembre de 1982, pero tienen ciertas limitaciones. Entre estas limitaciones cabe destacar que estas aguas no pueden ser objeto de apropiación por parte de ningún estado, de ahí que se rige el principio de libertad o “las libertades de la alta mar” como antes he nombrado.

⁵ Información adaptada de Manzini, M. *Cruceros. Guía sobre la industria de los cruceros*. Paraninfo, Madrid 2001 (p. 12).

⁶ Información adaptada de Estepa Montero, M. (2012) *El régimen jurídico y el tráfico de los cruceros marítimos. Anuario jurídico y económico escurialense*. Universidad Complutense de Madrid

En segundo lugar, las aguas de interior están sometidas a la soberanía del territorio del estado ribereño⁷, por lo que los buques extranjeros no tienen derecho a entrar, pero, ahora bien, dado que los puertos marinos se encuentran en estas aguas, había que regularlo de alguna manera. Esta fue mediante el derecho consuetudinario, normas jurídicas creadas e impuestas por el uso social, y que más tarde se recogieron en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1958. Este derecho se basa en una reciprocidad y solamente se contemplan los buques mercantes⁸.

Por último, el mar territorial abarca todas las aguas desde la línea de la costa del estado hasta 12 millas náuticas. Para que los cruceros puedan pasar por dichas aguas se recogió una de las muchas normas recogidas en el derecho consuetudinario, en el que, mientras sea un mero paso y siempre que este no signifique un peligro, amenaza de paz o seguridad para el estado ribereño, el buque podrá transitar.

Tras haber definido, tanto las tipologías como la definición de turismo de cruceros y después de haber analizado las características de esta tipología y de su demanda (perfil del turista), vamos a introducirnos un poco más en esta tipología, pero desde un plano más histórico. En el siguiente epígrafe vamos a analizar los aspectos e hitos más importantes y/o relevantes en la historia de los cruceros.

1. 2. Historia del turismo de cruceros.

Existen diversas teorías de cuál es el origen de los cruceros. La primera teoría es que surgieron a raíz de los viajes de Cleopatra y Marco Antonio por el río Nilo⁹, ya que, en esos barcos, viajaban con todo lujo de comodidades y más tarde otros mandamases del imperio romano, como, por ejemplo, Calígula en el lago Nemi, copiaron este modelo de viajes.

⁷ Estado que tiene litoral marítimo o es ribereño de un río o de un lago internacional y que por su condición está en disposición de ejercer su soberanía o jurisdicción sobre esos espacios. (*Diccionario panhispánico del español jurídico* (15/01/2021).

⁸ Buque propiedad de particulares y destinado al transporte comercial de pasajeros o de mercancías, así como cualquier buque de estado destinado a fines comerciales. (*Diccionario panhispánico del español jurídico* (16/01/2021).

⁹ Información adaptada de Loredana Isac, G, (2017). *El turismo de cruceros en el mediterráneo. Los casos de Barcelona, Valencia, Islas Baleares y Málaga*. Trabajo Fin de Grado. Universidad Rovira i Virgili. (p. 6)

Otra teoría fija el origen de los cruceros en el siglo XVI, cuando los mercaderes holandeses¹⁰ realizaban viajes en barco por el norte y cuando nació el término yate (yacht).

Como última teoría y la que tomaremos como origen de los cruceros es la que nos traen Esteve Pérez, J. & García Sánchez, A. (2015) y que lo datan en 1818, momento de unión entre la industria del ocio y la del transporte marítimo de pasajeros.

1.2.1 Periodo prebélico. 1818-1914

La compañía naviera “Black Ball Line”, originaria de EEUU, fue quien empezó a ofrecer un servicio regular de viajes entre EEUU e Inglaterra interesándose por la comodidad de los pasajeros de sus buques en 1818.

Ya en la década de 1830, se introdujo en la industria marítima el motor a vapor, hito que hizo que el tránsito de personas y de mercancías entre continentes aumentara de manera considerable. En 1840, año en el que el mercado de viajes entre continentes lo dominaban las compañías inglesas, la empresa America Royal Mail Steam Packet, convirtiéndose más tarde en Cunard Line, realizó un viaje el 4 de julio desde Liverpool hasta EEUU en la naviera “Britannia” en tan solo 14 días, llevando en él no solo pasajeros, sino también vacas, para poder proporcionar a sus clientes leche fresca durante el trayecto.

Esta iniciativa fue adaptada por otras navieras británicas. Mr. Thomas Cook se convirtió en el creador del concepto de crucero para grupos, tal y como lo conocemos hoy.



Imagen 2: RMS Britannia. Fuente: Ocean Liner Blogger

¹⁰ Fuente: Ibid

MARCO TEÓRICO DEL TURISMO DE CRUCEROS

Entre 1850 y 1860, los viajes de pasajeros se vieron afectados por una notable mejora en la calidad de sus buques, siendo estas mejoras la atención exclusiva de los pasajeros y no de contratos de carga o correo, el añadido de la luz eléctrica abordo, camarotes o cubiertas más amplias e instalaciones de entretenimiento. En esta época, los cruceros también transportaban a inmigrantes, que tenían la obligación de llevar su propia comida para el viaje y de dormir en cualquier sitio que hubiera en la bodega del barco. Este hecho hacía que en los cruceros hubiera ya dos clases de pasajeros, el pasajero por necesidad y el pasajero por ocio

Al inicio del siglo 20, el concepto de “superline” fue desarrollado, liderando Alemania el mercado y el desarrollo de estos hoteles flotantes, e intentando en su construcción minimizar las incomodidades de los viajes mediante mejores camarotes y actividades planificadas.

La empresa Cunard Line, en dos de sus buques, el Mauritania y el Lusitania, empezó a poner de moda la cena de gala y a anunciar sus viajes como viajes con romanticismo. Por otro lado, la compañía White Star Line, propiedad del estadounidense J.P.Morgan, empezó a principios de siglo a introducir los buques más lujosos en esa época, denominados clase Olympic. Estos buques tenían muchísimo más espacio y comodidad que el resto, llegando incluso a tener algunos de ellos pista de tenis o piscina. De entre estos buques, debemos destacar el famoso barco RMS Titanic, buque que se hundió en su viaje inaugural en 1912.

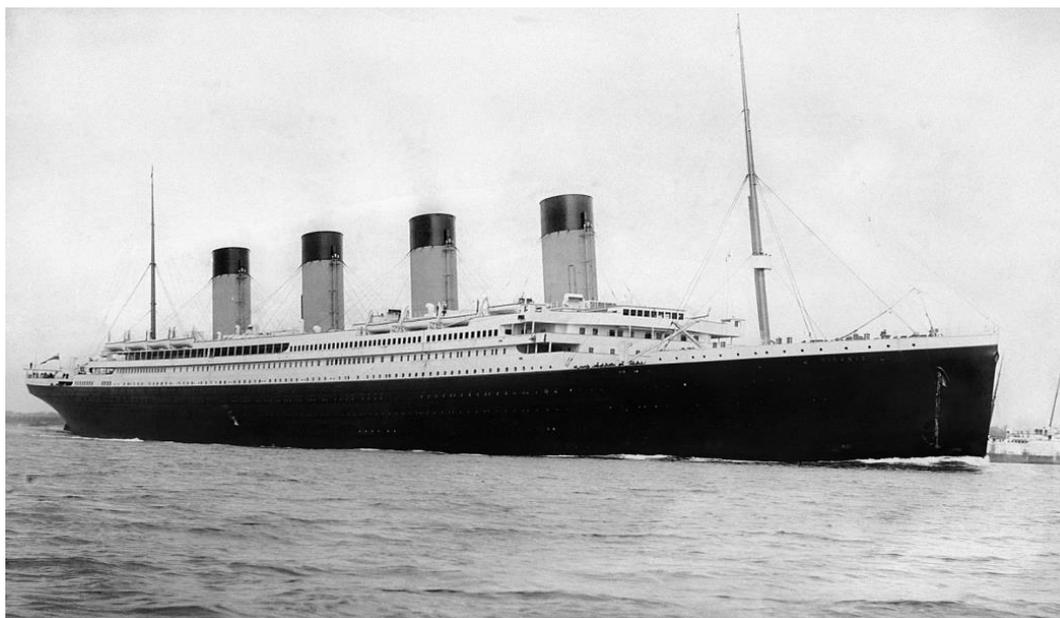


Imagen 3: El RMS Titanic partiendo del puerto de Southampton, 10 de abril de 1912. Fuente: Wikipedia

1.2.2 Periodo entreguerras. 1914-1939.

La 1ª guerra mundial interrumpió la construcción de muchos buques nuevos y muchos de los buques que ya había, tanto nuevos como antiguos, fueron utilizados como transporte de tropas.

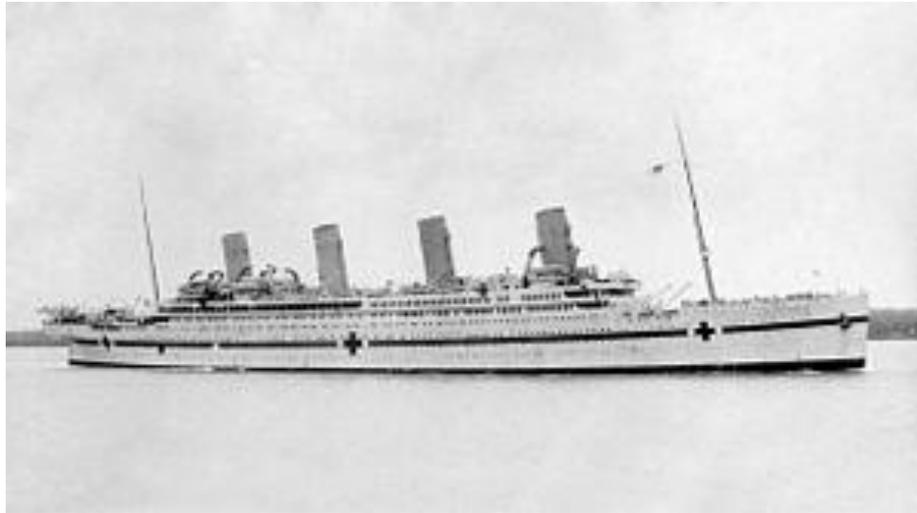


Imagen 4: El Britannic como buque hospital durante la I Guerra Mundial, Fuente: Wikipedia.

Tras la guerra, los buques Superline alemanes fueron entregados a Inglaterra y EEUU como indemnización. Los años entre 1920 y 1940 se consideran los años más lujosos para los barcos de pasajeros y en estos años hubo un cambio en el tipo de pasajeros, dejando de transportar a los pasajeros inmigrantes para empezar a transportar a turistas norteamericanos interesados en visitar y conocer Europa gracias a la publicidad, herramienta fundamental a la hora de vender estos viajes transoceánicos.

En 1934, la empresa Cunard Line y la empresa White Star Line se fusionaron (Cunard Line compró acciones de White Star Line) convirtiéndose en Cunard White Star Line, convirtiéndose en una de las operadoras más importantes de transatlánticos.

1.2.3 Periodo posbélico. 1939-1960.

A raíz de la 2ª guerra mundial, los buques de cruceros volvieron a convertirse en buques de guerra para el transporte de tropas, y toda la actividad de cruceros se paralizó hasta el fin de la guerra.

En esta época, las compañías europeas recogieron los beneficios del uso de sus buques como transporte de refugiados de guerra a EEUU y Canadá y de los viajeros de negocios a Europa.

La falta de buques y la pérdida de beneficios en EEUU impulsaron al gobierno americano a conceder subvenciones para la construcción de buques transatlánticos. Dichos barcos fueron construidos con lujosas instalaciones a la vez con indicaciones de construcción para una posible conversión a transporte de tropas.

El aumento de los vuelos y el primer vuelo entre EEUU y Europa sin escalas en 1958 puso fin al negocio de buques transatlánticos, llevando a muchas empresas a la venta de sus buques y a otras muchas a la quiebra.

1.2.4 Periodo moderno. 1960-2000.

Uno de los últimos cruceros transatlánticos de la época botados¹¹ fue el SS France (convertido en SS Norway más tarde), que operó entre los años 1960 y 1974 y que se le dio el uso de servicio de transporte convencional entre Le Havre (Francia) y Nueva York. A partir de 1970 con la introducción de aviones más avanzados tecnológicamente y el aumento del petróleo, los cruceros ya no eran eficientes económicamente ya que necesitaban 4 días entre Francia o Inglaterra hasta llegar a EEUU, mientras que un avión lo podía realizar en unas 8 horas.

Todo esto fue el inicio del cambio en la industria de cruceros, ya que empezaron a desaparecer poco a poco los servicios de línea regular que ofrecían y sustituidos por el transporte aéreo, haciendo que los últimos trasatlánticos se convirtieran en cruceros tal y como hoy en día los conocemos.

Fue a partir de la década de los 60 cuando empezaron a aparecer los primeros barcos diseñados exclusivamente para la actividad turística y cuando también empezaron a aparecer las principales compañías modernas de cruceros, como, por ejemplo, Norwegian Cruise Line, Carnival Cruise, Royal Caribbean Cruise Line o Princess.

Estas empresas se centraron en los viajes de ocio en el Caribe principalmente, creando una imagen de Fun Ship (barco divertido) que atrajo a gente que no habían tenido la oportunidad de viajar en décadas anteriores y que hizo que disminuyera el papel de barco de transportes de personas a un destino y se pusiera más énfasis en el propio viaje y en las actividades y entretenimiento dentro de él.

¹¹ Echar al agua un buque haciéndolo resbalar por la grada después de construido o carenado. (*Diccionario de la Real Academia Española (18/01/2021)*).



Imagen 5: El Norway anclado en Veisen (Holanda), 1983. Fuente: Wikipedia.

Los pasajeros principalmente eran de origen estadounidense y como destinos principales el Caribe, Alaska y México en la mayoría de los casos, pero en 1988 Europa empezó a ganar peso como destino y como emisor de pasajeros. Actualmente, por el contrario, desde hace unas décadas, los cruceros se realizan por todo el mundo y con pasajeros de cualquier nacionalidad.

Como curiosidad, en 1998 se botó el mayor crucero turístico existente hasta ese momento, el “Royal Caribbean Levithan”, y en el mundo ya se contaba con un total de 269 embarcaciones.

1.2.5 Inicios del siglo XXI. 2000-2020

El siglo 21 comenzó con muy buenas perspectivas en el sector de los cruceros, convirtiéndose este sector en un oligopolio dirigido por las compañías de Carnival, Royal Caribbean, P&Q Princess y Star Cruises, pero en 2001 se produce una caída en la demanda de cruceristas americanos a consecuencia del atentado del 11 de septiembre, superándose el 50% de cancelaciones en las reservas en muchas compañías¹².

En 2004, la compañía Carnival contaba con uno de los cruceros más grandes, famoso y elegante, el Queen Mary 2, el cual cuenta con 1310 habitaciones con capacidad para albergar a 2620 cruceristas, centro comercial, canchas de baloncesto y pádel, cinco

¹² Información adaptada de https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/46508/file_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Última consulta el 20/03/2022)

piscinas, 10 restaurantes, 2 simuladores de golf, gimnasio y otras series de lujos a bordo del buque.

2005 se consideró por el periódico El País como “El año de los cruceros¹³”, publicando: “Se batieron récords. Según la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), que ha bautizado 2005 como el año de las vacaciones en el mar, el número de cruceristas en todo el mundo alcanzó en 2004 la cifra de 10,6 millones -un 11% más que en el año anterior-, de los cuales 3,5 millones hicieron escala en puertos españoles... Y la flota sigue creciendo. El año pasado se fletaron 12 nuevos barcos, entre ellos el **Queen Mary 2 (QM2)**, de la compañía naviera británica Cunard, el mayor buque de crucero del mundo, con 151.000 toneladas; esta temporada se hacen a la mar otras cinco naves de nueva generación, y para 2006 está prevista la botadura de otros dos gigantes del mar, el **Queen Victoria**, también de Cunard, y el **Freedom of the Seas**, de Royal Caribbean, de 90.000 y 158.000 toneladas, respectivamente.”

En 2007 y 2008 el sector del crucero continuó creciendo, destacando como destino y como emisor de cruceristas el continente asiático y en 2010, España se colocó como 4º país emisor europeo con 645.000¹⁴ turistas españoles embarcados en cruceros de todo el mundo.

En 2012 se produjo uno de los desastres más recientes, el naufragio del buque Costa Concordia en las costas de la isla de Giglio (Italia). Se trataba de un buque de la compañía Costa Cruceros y que, según la justicia italiana, la culpa de su naufragio fue del capitán del buque y fue condenado a 16 años de cárcel por homicidio, ya que en aquel naufragio murieron 32 cruceristas¹⁵.

A partir de 2014, las inversiones en cruceros se vieron incrementada tanto para infraestructura, marketing, promoción, desarrollo de los mercados internos, aumento de cooperación interregional y alianzas entre sector privado y público.

Así mismo, estos últimos años ha aumentado también la oferta y demanda de otro tipo de cruceros, los fluviales, siendo estos cruceros una manera distinta de viajar en barco y disfrutar de destinos de interior. En España podemos destacar el crucero de los Arribes

¹³ Información adaptada de https://elpais.com/diario/2005/04/02/viajero/1112475426_850215.html (Última consulta el 20/03/2022)

¹⁴ Información adaptada de <https://es.statista.com/estadisticas/567689/evolucion-anual-del-numero-de-cruce-ristas-espanoles/> (Última consulta el 20/03/2022)

¹⁵ Información adaptada de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-39903855> (Última consulta el 25/03/2022)

del Duero que comienza en Salamanca y terminan en su desembocadura en Portugal o el río Guadalquivir, que oferta numerosos cruceros por este río en Sevilla. Por último, hay que destacar los cruceros en el río Nilo y río Danubio.



Imagen 6: Crucero Oberoi Zahra. Crucero de Lujo por el río Nilo. Fuente: Egypt Tours Plus

La industria de cruceros ha ido creciendo año tras año, superando sus propias cifras hasta el 2020, año en el que el mundo entero entró en una gran crisis sanitaria producida por la pandemia del virus COVID-19, hecho que analizare con más detalle en el capítulo 3. A continuación, y tras a ver visto la historia y evolución que ha tenido esta industria, voy a profundizar en el mercado, analizando tanto la oferta, como la demanda y el impacto económico que está teniendo hoy en día la industria de cruceros, para poder tener una visión más clara de ella.

CAPÍTULO 2
ANÁLISIS DEL MERCADO DEL TURISMO DE CRUCEROS

El capítulo 2 se va a centrar en la aportación de datos que nos permita analizar las características de esta tipología turística a nivel mundial de estos últimos años. En el primer epígrafe vamos a analizar la oferta, viendo los principales grupos de líneas de cruceros y sus principales rutas; En el segundo epígrafe analizaremos la demanda, donde podremos ver el número total de cruceristas de los últimos años, los principales mercados emisores de cruceristas y la duración media de los cruceros entre otras.

2.1. ANÁLISIS DE LA OFERTA DE CRUCEROS

En cuanto a la oferta, vamos a empezar viendo cuales son los principales grupos de líneas de cruceros y las navieras independientes, para después ver cuáles son las principales rutas de cruceros y que repercusión tienen en la economía.

2.1.1 Principales grupos de líneas de cruceros.

Tras una búsqueda por múltiples páginas de internet y recabada información de algunos libros como “La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones” (Esteve Pérez, J. & García Sánchez; 2015) , he podido ver que existen multitud de líneas de cruceros, pero que, de todas ellas, hay 20 que están integradas dentro de 4 grupos de líneas y que, como podemos observar en el gráfico 1, se reparten el 90% del mercado.

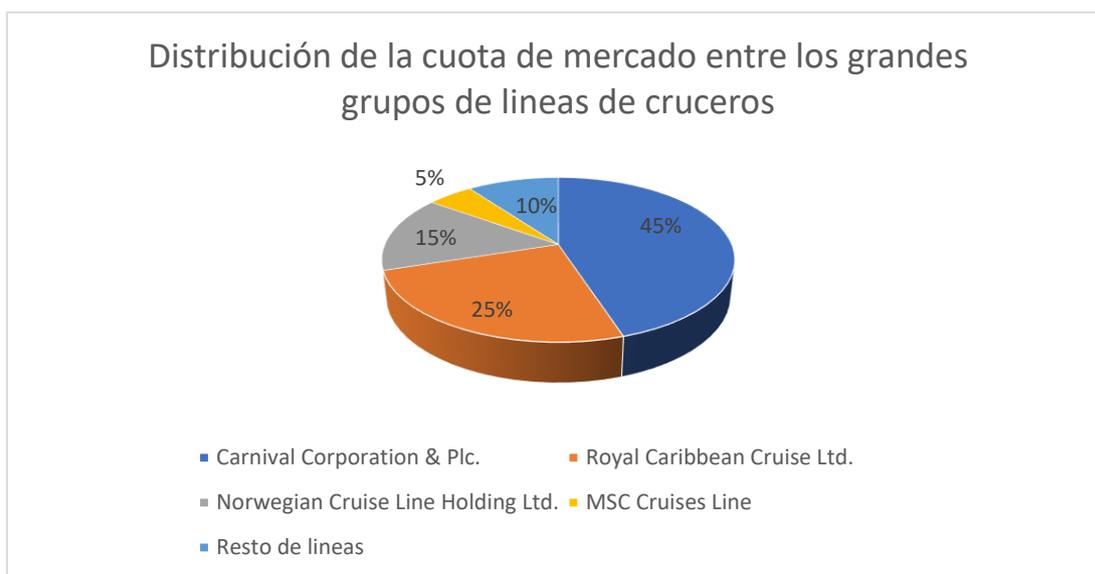


Gráfico 1 Distribución del mercado de cruceros en 2021. Fuente: Elaboración propia basada en datos de Statista

El primero de estos 4 grupos y que abarca casi el 45% del mercado de cruceros es el grupo Carnival Corporation & plc. A este grupo pertenecen 9 líneas de cruceros con un total de 104 buques¹⁶. Estas líneas de cruceros son:

- Carnival Cruise Line
- Princess Cruises
- Costa Cruises
- Holland America Line
- AIDA Cruises
- P&O Cruises
- Cunard Line
- P&O Cruises Australia
- Seabourn Cruise Line



Imagen 7 Logotipo del grupo Carnival Corporation & plc y sus líneas de cruceros.
Fuente: Carnival Corporation & plc

Por otro lado, podemos encontrar el grupo Royal Caribbean Cruises Ltd., que cuenta con un total de 6 líneas de cruceros que albergan un total de 61 buques¹⁷ y con las que abarca casi el 25% del mercado. Las líneas del mercado de este grupo son:

- Royal Caribbean International
- Celebrity Cruises
- Azamara Club Cruises
- Silversea (participación del 67%)
- TUI Cruises (participación del 50%)
- Hapag Lloyd Cruises



Imagen 8 Logotipo de Royal Caribbean Cruises Limited.
Fuente: Royal Caribbean Cruises Limited

Cabe mencionar que la línea de cruceros Pullmantur, de la que poseía un 49% de participación, quebró a mediados de 2020 por culpa de la pandemia del COVID-19. Otro dato curioso es que la línea de cruceros Hapag Lloyd Cruises pertenece a TUI Cruises y a Royal Caribbean International al 50%.

¹⁶ Información adaptada de <https://es.statista.com/estadisticas/569673/numero-de-buques-de-las-lineas-de-cruceros-de-carnival-corporation/> (Última consulta el 17/03/2022)

¹⁷ Información adaptada de <https://es.statista.com/estadisticas/569690/numero-de-buques-del-grupo-royal-caribbean-cruises-por-linea-de-cruceros/> (Última consulta el 17/03/2022)

Con un 9% de la cuota del mercado de cruceros encontraríamos al grupo Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., que cuenta con 3 líneas de cruceros las cuales albergan un total de 28 buques¹⁸. Estas líneas son:

- Norwegian Cruise Line
- Oceania Cruises
- Regent Seven Seas Cruises



Imagen 9 Logotipo Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. y sus líneas de cruceros. Fuente: Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.

Por último, el grupo MSC Cruises, con solo una línea de cruceros con el mismo nombre que el grupo y contando con un total de 22 buques¹⁹, abarca el 6,5% aproximadamente del mercado.



Imagen 10 Logotipo MSC Cruceros. Fuente: MSC Cruceros

Como ya he comentado al principio de este punto, estos son los 4 grupos de líneas de cruceros más importantes, por lo que a continuación, veremos las principales zonas de operación de las líneas de cruceros en todo el mundo.

¹⁸ Información adaptada de <https://es.statista.com/estadisticas/576373/numero-de-buques-del-grupo-norwegian-cruise-line-por-linea-de-cruceros/> (Última consulta el 18/03/2022)

¹⁹ Información adaptada de <https://www.aquotic.com/es-es/cruceros-msc-cruceros.1.4> (Última consulta el 18/03/2022)

2.1.2 Principales zonas de operación de cruceros.

En lo que respecta a las zonas de actividad de las líneas de cruceros, dependen principalmente del tipo de crucero, ya sea de expedición, familiar o de otra tipología distinta.

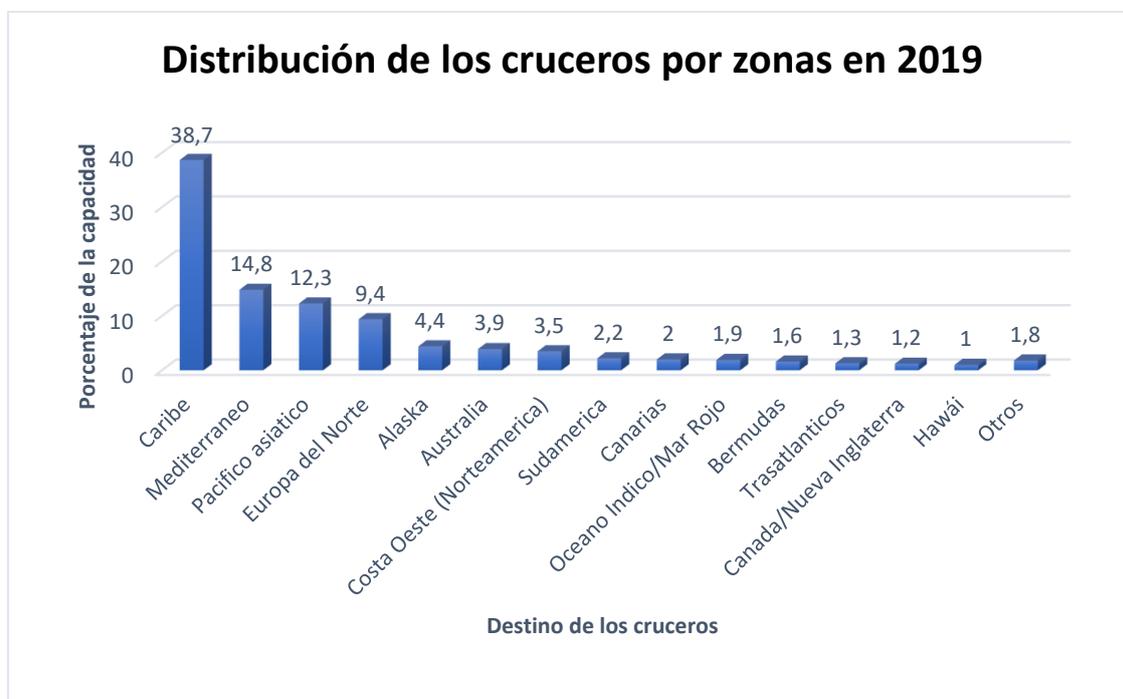


Gráfico 2 Distribución de los cruceros por zonas en 2019. Fuente: Elaboración propia basada en datos de Statista y CLIA

Como se puede apreciar en el gráfico 2, las principales zonas de actividad son el Caribe, con un 40% del total de los cruceros que se celebraron en 2019, seguido del mar mediterráneo con casi un 15%. La 3ª zona con mayor actividad es la del Pacífico asiático con algo más de un 12% y por detrás la zona de los mares del norte de Europa, con un 9,4% del total de los cruceros.

En relación a estas 4 zonas, vamos a ver las características propias de cada una de ellas con respecto a los cruceros, viendo las claves que hacen que sean más atractivas que otras y la duración de los cruceros.

Zona de El Caribe

Como ya hemos mencionado antes, esta es la zona donde se encuentra la mayor actividad de cruceros. Algunas de sus claves para este éxito son el clima y su cercanía al principal país emisor de cruceristas del mundo.

La zona en concreto la podemos dividir en 3 subzonas de acción. Por un lado, el caribe oriental, que fue la primera zona en implantar itinerarios con duración de 7 días y están orientados a la captación de cruceristas primerizos. Otra subzona es la del caribe occidental, que suele ofrecer más diversidad de itinerarios y podemos encontrar cruceros con una duración de 3 días hasta cruceros de 14 días. Se centran en cruceristas repetidores. Por último, la zona del caribe sur, que al igual que la subzona del caribe occidental, se centra en cruceristas repetidores y sus cruceros suelen durar alrededor de 10 días²⁰.



Imagen 11 Mapa de la zona del Caribe con sus 3 subzonas delimitadas Fuente: Elaboración propia

Zona del mediterráneo

Acerca de la zona del mediterráneo. Es una zona en continuo crecimiento y que se divide en 2 subzonas. Por un lado, tenemos la zona del mediterráneo occidental, siendo una zona más consolidada, mientras que la otra zona sería el mediterráneo oriental, siendo esta última una zona más sensible y menos consolidada por culpa de atentados y guerras en países de la zona.

Las claves del éxito de esta zona en general, es la gran diversidad de cultura, gastronomía y diversos atractivos turísticos en tierras, ya que algunos de los países que rodean el mediterráneo son líderes en turismo como es el caso de España, Francia o Italia. Por todo esto, la actuación de cruceros en el mediterráneo es continua todo el año, en el que la

²⁰ Información adaptada de Esteve Pérez, J. & García Sánchez, A. La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones. Fundación Valenciaport., Valencia 2015. (pp. 47-85)

mayoría de ellos tienen una duración de 7 días, aunque también podemos encontrarlos de menor o mayor duración²¹.



Imagen 12 Mapa de la zona del Mediterráneo con sus 2 subzonas delimitadas Fuente: Elaboración propia

Zona pacífico asiático

Respecto a la zona del pacífico asiático, cabe destacar que es la zona que está notando un mayor crecimiento estos últimos años, siendo las claves principales de este crecimiento el buen clima durante todo el año y la gran diversidad cultural y gastronómica. Existe actividad durante todo el año y sus cruceros empezaron siendo de 5 días, aunque hoy en día la mayoría son de unos 10 días²².

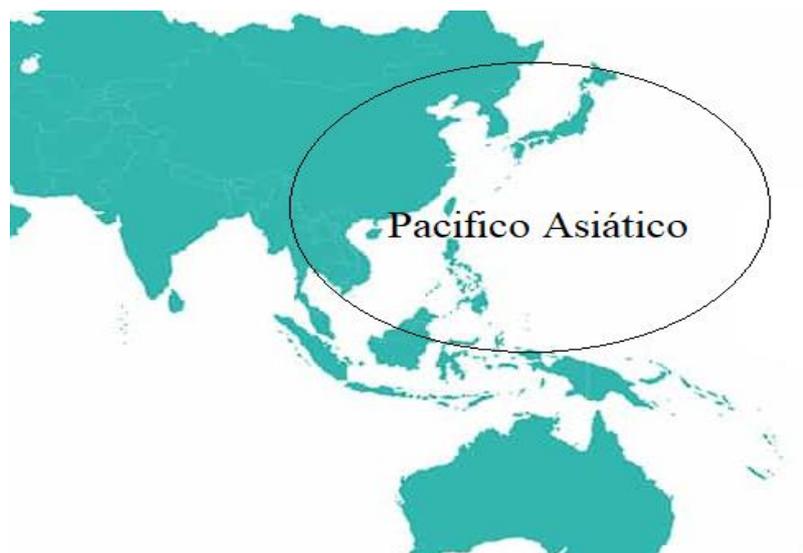


Imagen 13 Mapa de la zona del Pacífico asiático con su zona delimitada. Fuente: Elaboración propia

²¹ Fuente: Ibid

²² Fuente: Ibid

Zona Europa del norte

En cuanto a la zona del norte de Europa, es una zona bastante consolidada que se centra en un público adinerado ya que los precios por día en los cruceros de esta zona son altos. Uno de los motivos por lo que los precios son altos podría ser la estacionalidad de estos cruceros ya que la temporada comienza en mayo y termina en septiembre, no habiendo cruceros durante el resto del año. El atractivo de estos cruceros se centra en la diversidad cultural y en la naturaleza de la zona, destacando los fiordos noruegos. Los cruceros suelen ser de diversa duración, pero suelen oscilar entre los 7 y 14 días²³.



Imagen 14 Mapa de la zona norte de Europa con su zona delimitada. Fuente: Elaboración propia

Otras zonas que destacar

Por último, quiero destacar la zona de la Antártida por su gran crecimiento en los últimos años, ya que, siendo una zona remota, en la temporada de 2019-2020 este territorio recibió alrededor de 74.000 cruceristas, centrándose todos los cruceros en la zona de la península Antártica, siendo esta zona la más próxima al resto del mundo (1000 kilómetros hasta Ushuaia – Argentina).

La temporada en esta región se extiende desde noviembre hasta marzo, coincidiendo con el verano austral y con el invierno de las principales demandas mundiales. La duración media de estos cruceros abarca desde los 11 hasta los 21 días y los cruceros pueden dividirse en 2, cruceros marítimos sin escala en la Antártida, o cruceros con escala y desembarque de los cruceristas. Por último, quiero destacar que estos cruceros están proyectados a un público con un nivel adquisitivo alto.

²³ Fuente: Ibid



Imagen 15 Mapa de la zona de la Antártida con su zona delimitada. Fuente: Elaboración propia

En conclusión, hoy en día, podemos encontrarnos en el mercado un gran abanico de productos destinados a casi todo el público, ya que podemos encontrar cruceros más caros o baratos, de mayor o menor duración o con menos o más escalas, amoldándose a las preferencias de los cruceristas. Una vez analizada la oferta, pasaré ahora a analizar la demanda para ver cuál es la preferencia de los cruceristas

2.2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE CRUCEROS

El turismo de cruceros, como ya hemos mencionado antes, está aún creciendo y evolucionando día a día, haciendo que cada vez más personas quieran realizar un viaje de este tipo. Como podemos observar en el gráfico 3, año tras año, el número de personas ha ido creciendo poco a poco hasta 2019, año en el que registró el mayor número de cruceristas, siendo esta cifra un total de 27.805.900 personas.

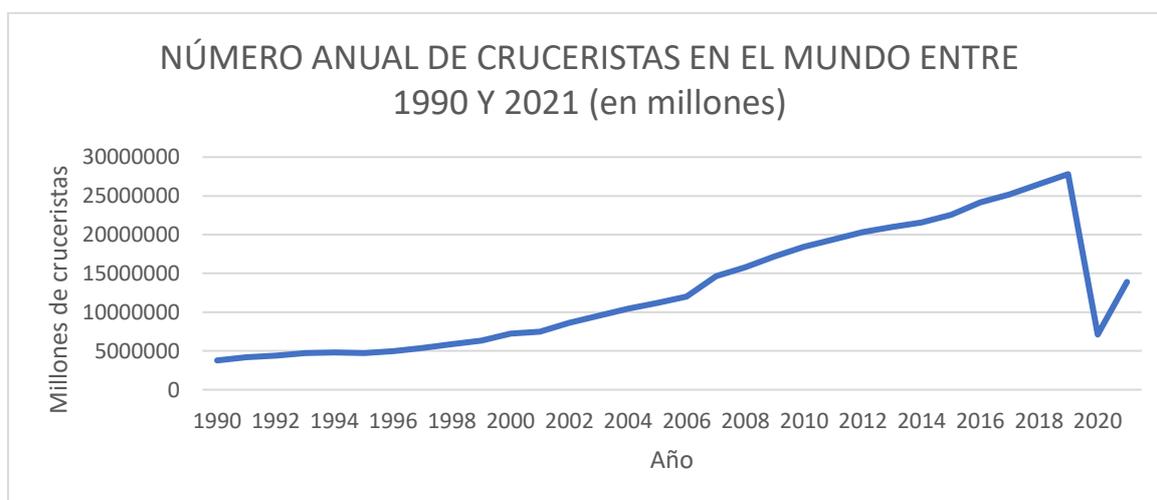


Gráfico 3 Evolución del número de pasajeros de crucero mundiales entre los años 1990 y 2020. Fuente: Elaboración propia basada en los datos de Cruise Market Watch y Statista.

Como se puede apreciar en el gráfico 3, en 2020 el número de cruceristas disminuyó considerablemente, siendo el año con menor cruceristas de todo lo que llevamos de siglo. Esto se debe, como ya hemos mencionado en el capítulo 1 y que veremos con más profundidad en el capítulo 3, a la crisis sanitaria y económica producida por el COVID-19 en todo el mundo.

Edad media de los pasajeros de cruceros

2016	2017	2018	2019	2020
46,7	46,7	46,7	46,8	46,7

Tabla 1 Edad media de los pasajeros de cruceros en el mundo entre los años 2016 y 2020. Fuente: Elaboración propia basada en los datos de CLIA

Como podemos observar en la tabla 1, la media de edad de los pasajeros de cruceros de los últimos años está en torno a los 46-47 años de edad y respecto a la procedencia de estos cruceristas, y comparando datos de los últimos años (de 2016 hasta 2020), podemos observar en el gráfico 4 como, en los 5 años, la mayor parte procede de América del norte, seguido de cruceristas procedentes de países de Europa occidental, Asia y Oceanía.

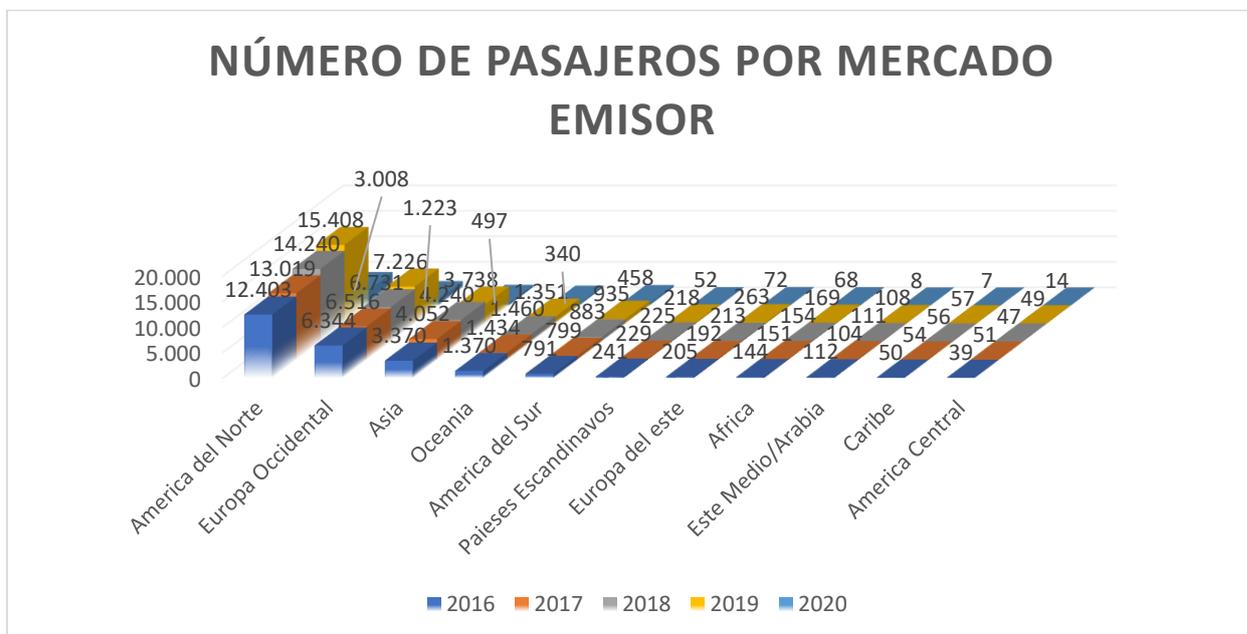


Gráfico 4 Número total de pasajeros por mercado de emisión entre 2016 y 2020. Fuente: Elaboración propia basada en datos de Statista y CLIA

Pero si queremos profundizar más en la procedencia de estos cruceristas, en el gráfico 3 podemos observar y comparar los principales países emisores de cruceristas tanto del año 2019 como del 2020.

En este gráfico también podemos ver como en ambos años, Estados Unidos fue el principal país emisor de cruceristas, seguido de Alemania, pero que, la 3ª posición cambia de un año para otro, siendo en 2019 el Reino Unido el 3º país emisor de cruceristas, mientras que, en 2020, esa posición la ocupó Brasil, cayendo el Reino Unido ese año a la 5ª posición, por detrás de Australia.

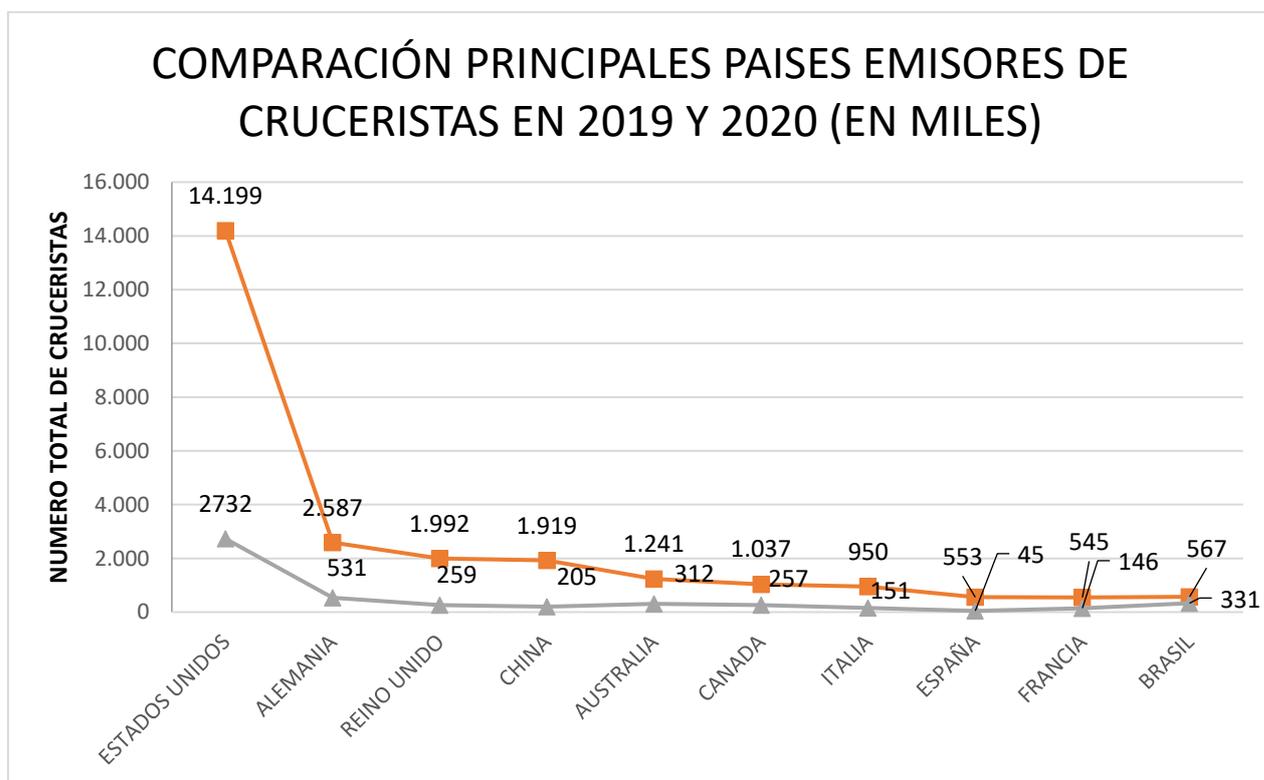


Gráfico 5 Comparación principales países emisores de cruceristas entre los años 2019 y 2020. Fuente: Elaboración propia basada en los datos de Statista y CLIA.

Otra clara percepción y que destaca es la variación de cruceristas que hay entre el año 2019 y 2020, habiendo una clara caída en el número de cruceristas en 2020 con respecto al año 2019. Este hecho se debe, como ya hemos mencionado anteriormente, a la gran crisis sanitaria producida por la pandemia del COVID-19 y que es probablemente la razón de que China dejara de ser el 2º país emisor de cruceristas pasando a ser el 7º en todo el mundo.

En relación a los gráficos anteriores, el gráfico 4 nos muestra la vida del producto crucero basado en su demanda, donde podemos observar cómo el mercado norteamericano, el cual hemos mencionado antes, es el principal emisor de cruceristas, aún no ha entrado en la fase de maduración, seguido del mercado europeo y como el mercado australiano y asiático se está iniciando en este mercado.

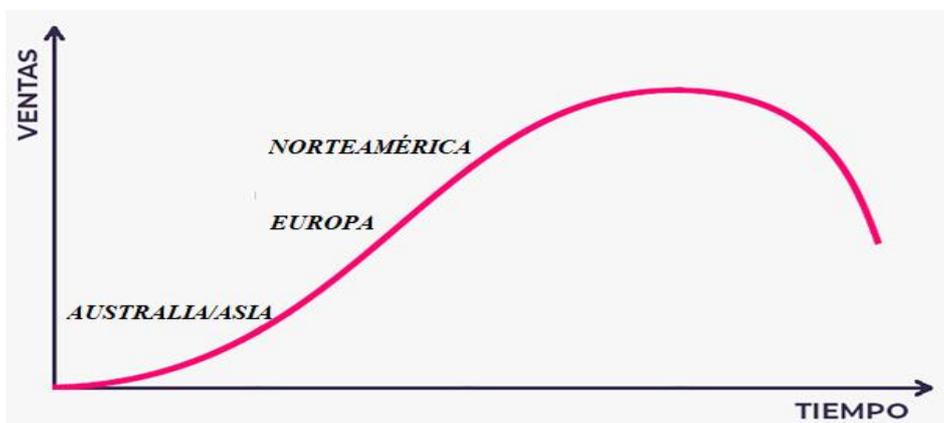


Gráfico 6 Ciclo de vida del producto crucero por regiones de demanda. Fuente: Elaboración propia basada en datos de Valenciaport

Acerca de los destinos o rutas de cruceros que estos cruceristas tenían como preferencia, en el gráfico 5 podemos observar que los cruceros por el Caribe eran lo más demandados, seguidos de los cruceros por Asia por el Mediterráneo Occidental y centro tanto en 2016, como en 2017 y 2018.



Gráfico 7 Número total de pasajeros por destino entre los años 2016 y 2018. Fuente: Elaboración propia basada en los datos de Statista y CLIA

Como podemos apreciar en el gráfico 5, no todos los destinos han crecido, ya que algunos en 2017 recibieron menos cruceristas que en 2016 como es el caso del Pacífico Norte Americano, o destinos que en 2017 recibieron más cruceristas que en 2018, como puede ser el caso de la zona de los países Bálticos, pero hay una zona que cada año está recibiendo menos cruceristas que el resto de países, es la zona de África y países del medio este, en el que, como podemos ver en la gráfica y datos, el 2016 recibió más cruceristas que en 2017 y este más que en 2018. Este puede deberse, según Costa Cruceros en una entrevista para el periódico El Confidencial, al miedo de los cruceristas a las guerras o atentados recientes en países de esas zonas y la posibilidad de valorar cruceros en otras zonas del mundo que están en auge, como cruceros por zonas de Singapur o Japón²⁴

2.3. IMPACTO ECONÓMICO DEL SECTOR DE CRUCEROS

En cuanto al impacto económico mundial, según CLIA el turismo de cruceros generó en 2019 algo más de 1166000 puestos de trabajo, lo que equivaldría en sueldos a un total de algo más de 50,53 billones de dólares y generando una producción total de casi 154,5 billones de dólares,

En relación al 2020, el número total de puestos de trabajos que generó fue de casi 576,000, que equivaldría a un total de 24.75 billones de dólares y si miramos a la producción total, fue de 63,4 billones de dólares²⁵

Por último, si comparamos los datos de 2019 a 2020, podemos observar que en cuanto a puestos de trabajo y sueldos la caída sufrida fue aproximadamente del 51%, mientras que la caída que sufrió la producción total fue de casi el 60%.

A continuación, y como ya he comentado anteriormente, en el siguiente apartado veremos qué es el coronavirus (COVID-19), cómo ha evolucionado la industria de los cruceros y cuál ha sido el cambio que ha habido dentro del modelo de turismo de cruceros.

²⁴ Información adaptada de https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-03-16/costa-cruceros-turismo-navieras-barcos_1885834/ (Última consulta el 05/04/2022)

²⁵ Información adaptada de <https://cruising.org/-/media/cli-media/stratcom/grupdatepage/cli7307-global-eis-infographic> (Última consulta el 05/04/2022)

CAPÍTULO 3
TURISMO DE CRUCEROS Y COVID-19

3.1. Turismo de cruceros y COVID-19.

Tal y como he ido mencionado en el capítulo 1, el 2020 ha estado marcado por una gran crisis sanitaria y económica, producida por la enfermedad del COVID-19, por lo que creo que es necesario explicar un poco que es el COVID-19 y el porqué de sus consecuencias en el mundo del turismo de cruceros.

Según la OMS²⁶ en noviembre de 2020, el COVID-19 es una nueva enfermedad causada por el nuevo coronavirus SARS-CoV-2 produciendo como síntomas más comunes la fiebre, tos seca y cansancio, pero que, en personas con algunas patologías previas, puede llegar a producirles problemas muy graves, llegando incluso a provocarles la muerte²⁷.

Siguiendo la misma fuente, la transmisión de esta enfermedad se produce a través de una micropartículas que las personas emitimos al hablar, toser o estornudar y que quedan en suspensión o sobre la superficie, por lo que las recomendaciones que se nos ha transmitido a las personas es de guardar una distancia de seguridad de al menos metro y medio entre personas y evitar las aglomeraciones, uso de mascarilla, buena ventilación en espacios cerrados, toser cubriéndonos con el codo flexionado y lavado de manos frecuente y/o el uso de gel hidroalcohólico.

Este virus se ha ido extendiendo por todo el mundo originando dos tipos de crisis, la primera, una crisis sanitaria, ya que más de 400 millones de personas en todo el mundo ha contraído COVID-19 y 6 millones de personas han fallecido a causa de esta enfermedad²⁸

Bien es cierto que después de 1 año de pandemia, muchas farmacéuticas empezaron a producir vacunas para la prevención de esta enfermedad, aunque no inmunizan al 100% pero sí evitan que los problemas causados por la enfermedad sean mucho más leves o inexistentes en algunas personas.

En cuanto a la segunda crisis causada por el COVID-19, se trata de una crisis económica a nivel mundial: Esta enfermedad paralizó el mundo entero, haciendo que poco a poco,

²⁶ Organización Mundial de la Salud (10/11/2020). Información adaptada de <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/question-and-answers-hub/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19> (Última consulta el 08/05/2022)

²⁷ Información adaptada de <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/question-and-answers-hub/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19> (Última consulta el 08/05/2022)

²⁸ Información adaptada de <https://news.google.com/covid19/map?hl=es> (Última consulta el 08/05/2022)

todos los países tuvieron que interponer a su población distintas restricciones de movilidad, toques de queda o confinamiento total de la población del país para poder frenar el virus, perjudicando muchos sectores como el turístico o el financiero, perjudicando la economía de estos países y la del resto de países del mundo²⁹

Obviamente en este apartado vamos a enfocarnos en los últimos años, situándonos en el periodo de pandemia, viendo cómo ha ido evolucionando la industria de cruceros, qué problemas ha causado esta pandemia en la industria y qué cambios ha habido dentro del modelo de turismo de cruceros ante esta gran crisis sanitaria.

3.1.1 Periodo de pandemia. 2020 hasta hoy.

El 31 de diciembre de 2019 se notificó por primera un brote de coronavirus (COVID-19) en la región china de Wuhan³⁰. Este brote empezó a extenderse poco a poco hasta que, el 25 de enero de 2020, las compañías MSC Cruceros y Royal Caribbean, ante el problema del COVID-19 en China, anunciaban la cancelación de todos sus cruceros por territorio chino y denegarían el embarque a cualquier pasajero que hubiera estado en el país los últimos 14 días. Aún no había habido ningún contacto entre el virus y el turismo de cruceros, pero llegaría pronto. El 1 de febrero, un crucerista del buque Diamond Princess, que había desembarcado el 25 de enero en Hong Kong, acudió a un hospital de Japón, dando positivo en COVID-19.

El 3 de febrero, llegando con 1 día de antelación, el buque Diamond Princess llegó a atracar en Japón, pero las autoridades sanitarias japonesas no dejaron desembarcar a nadie, y tras un cribado, encontraron 10 casos positivos en COVID-19 Este suceso dio mala imagen a los cruceros que se empezaban a ver como focos de infección.

El 20 de febrero se reportaron 4 casos de COVID-19 en el norte de Italia, pero pronto el número de contagios aumentaría. Con los casos en aumento, el 22 de febrero, se llevó a cabo el Bautizo del buque Costa Smeralda, celebración de 2 días con salida desde regiones del norte de Italia, pero que no tuvo contagio alguno de ningún invitado.

El 28 de febrero los casos de COVID-19 en Italia estaban aumentando muy rápido y muchos países empezaron a denegar la llegada de cruceros con pasajeros o tripulantes de

²⁹ Información adaptada de <https://www2.deloitte.com/es/es/pages/about-deloitte/articles/impacto-economico-del-covid19.html> (Ultima consulta el 09/05/2022)

³⁰ Información adaptada de <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019> (Ultima consulta el 09/05/2022)

nacionalidad italiana. Entre estos casos destacaré el caso del MSC Meraviglia, que fue rechazado en Jamaica por llevar a bordo pasajeros de nacionalidad Italia³¹.

Ante estos acontecimientos, tanto la compañía MSC Cruceros como Costa Cruceros tomaron la determinación de cancelar las reservas de clientes italianos, intentando así evitar ser vistos como fuentes de infección.

El 1 de marzo desembarcó la última persona del buque Diamond Princess, dando un balance de 700 personas contagiadas y 13 muertes. Durante los primeros días del mes, siguieron en aumento los contagios en Italia y apareciendo en algunos cruceros. Esto hizo que muchos clientes empezaran a cancelar sus reservas de cruceros ante el miedo de poder contagiarse. Ante esta situación, muchas compañías tomaron la alternativa de cambiar sus políticas de cancelación, aumentando los plazos y rebajando las penalizaciones.

El 9 de marzo Italia cerró sus fronteras, y seguidamente, el 13 de marzo, España decretó el estado de alarma y el 15 de marzo EEUU decretó el estado de emergencia nacional. Estos hechos hicieron que se tuviera que suspender todos los cruceros pertenecientes a Italia, España y a Estados Unidos, y que muchos cruceros no pudieran desembarcar en los puertos de estos países, perjudicando cruceros en zonas del mediterráneo, pacífico norteamericano y Caribe.

A raíz de estos hechos, la industria de cruceros dejó de operar con el objetivo de que sólo fuera hasta finales de abril, pero poco a poco, el objetivo de retomar la actividad se veía lejos, por lo que decidieron mandar a sus trabajadores a sus casas hasta nueva orden. Esto no sería, en algunas zonas, hasta el mes de julio en Europa y mes de septiembre en Norteamérica (3 y 5 meses sin actividad) y de manera lenta, ya que muchas compañías tomaron la decisión de empezar con cruceros fluviales antes de retomar las operaciones con cruceros marítimos, como es el caso de la empresa independiente Croisieurope, que comenzó su actividad con cruceros por el río Sena, Duero, Guadalquivir y a finales de julio, retomó su actividad marítima con un nuevo barco por la zona de Córcega.

A finales del mes de junio, la línea de cruceros Pullmantour, perteneciente al grupo Royal Caribbean, quebraba.

³¹ Gran parte de este apartado 3.1.1 es una sinopsis, resumen y readaptación de la cronología de pandemia en la industria de cruceros de CruisesNews, excepto aquellas partes que tengan su propia cita: <https://www.cruisesnews.es/cronologiapandemia/> (Última consulta el 30/05/2022)

También a finales de julio, algunas líneas de cruceros retomaron la actividad, pero con viajes sin escalas y grandes buques, como es el caso del grupo TUI Cruises, saliendo estos cruceros desde Alemania y operar en el mes de agosto en rutas por los fiordos noruegos, pero sin escalas.

El mes de agosto fue el inicio de la actividad marítima sin escalas para muchas líneas de cruceros tras el éxito del grupo TUI Cruises, por lo que el mes de septiembre arrancaba con brotes verdes en algunas zonas, ya que, en Estados Unidos seguían esperando que se levantara la prohibición de los cruceros. En este mes, todas las navieras asociadas a la asociación CLIA (que abarca el 95% del mercado) se comprometía a hacer pruebas a todos los pasajeros y trabajadores antes de embarcar y todas ellas con protocolos de actuación para evitar contagios, brotes (hablaré de ello más adelante con más detalle).

A finales de octubre se levantaba la prohibición de los cruceros norteamericanos, pero bajo una serie de restricciones bastante duras ya que los pasajeros de cruceros tenían que guardar cuarentena durante 14 días después del crucero, salvo que se hicieran 2 pruebas que la cuarentena sería de 7 días. Estas restricciones hicieron que ninguna línea de cruceros comenzara a operar ni fijara el inicio de su actividad.

El 8 de noviembre, partió desde la isla de La Palma el primer crucero español con escalas únicamente en las Islas Canarias y pasajeros de nacionalidad alemana con pruebas de test antes del embarque.

A mediados de noviembre. La línea de cruceros Seadream, comenzó a operar en el Caribe, pero tuvo que interrumpir su primer crucero por casos de coronavirus.

El mes de diciembre arrancaba con el International Cruise Simmit³² de 2020 en Madrid, en el que muchos participaron de manera telemática y que ha sido el primer evento internacional de cruceros que se ha celebrado después de la pandemia.

Durante el mes de diciembre se volvían a anunciar restricciones en países como Italia y líneas de cruceros como MSC cruceros o Costa cruceros anunciaba un nuevo parón en su actividad en el mediterráneo y que se retomaría la actividad en enero, pero no fue así. MSC cruceros retomó su actividad a principios de febrero y Costa cruceros no lo haría hasta el mes de mayo.

³² Cumbre internacional de cruceros que se celebra en España

También, en el mes de enero, algunas líneas de cruceros introdujeron como medida obligatoria la vacunación ante el COVID-19, y poco a poco durante los primeros meses del año, lo fueron incorporando el resto.

Los primeros meses del año fueron claves no solo a la hora de retomar la actividad turística en diversos sitios, sino que también fue clave en la compra/venta de líneas de cruceros entre uno y otros, permitiendo esto a muchas empresas hacer caja. Ejemplo de esto fue la venta de la línea de cruceros Azamara Cruise por parte de Royal Caribbean al fondo de inversiones Sycamore Partners.

El mes de febrero comenzó con prohibiciones en Canadá, que durarían todo el mes, afectando a todos los cruceros con destino Alaska, ya que el puerto de embarque más cercano es Vancouver.

Al contrario que febrero, marzo empezó con buenas noticias, como la presentación de nuevos buques, entre los que se encontraba el Odyssey of the Sea, de Royal Caribbean, que navegaría por las islas griegas y Chipre y solo admitiría cruceristas de origen Israelí y totalmente vacunados. Por otro lado, otras líneas apostaron por cruceros por las islas británicas después de que Reino Unido diera luz verde al mercado doméstico de cruceros, pero eso sí, los cruceristas deberían estar vacunados. Por último, a finales de marzo, muchos países viendo el verano cerca, empiezan a anular restricciones e implantar protocolos más severos para poder recibir cruceros.

Ante la dura normativa de EEUU a los cruceros que seguía poniendo trabas a poder retomar la actividad, muchas líneas de cruceros empiezan a anunciar nuevas rutas apostado por puertos de embarque que estén fuera de EEUU, siendo muchos de ellos de zonas del caribe.

Llegado el mes de abril, la mayoría de las líneas de cruceros estaban operando en el Caribe, pero fuera de EEUU, Islas Británicas y el Mediterráneo oriental.

El buen ritmo de vacunación hacía que se mirase la llegada del verano con esperanza y que algunos grupos anunciaran sus planes, como es el caso del grupo Norwegian Cruise Line, que anunció cruceros por las Islas Griegas para finales de julio y por el caribe a partir del 15 de agosto. Esta noticia también venía con algunas no tan buenas, como, por ejemplo, la cancelación de algunas rutas con salida desde Barcelona por las restricciones en España o que en EEUU siguieran sin levantarlas ni minimizando los duros protocolos

para poder operar, por lo que esas esperanzas de salvar el verano iban perdiendo fuerza, aunque esto último solo hacía que Reino Unido y Grecia siguieran atrayendo navieras.

A finales de abril, MSC Cruceros firmaba un acuerdo con Cruise Saudi para operar en el mar Rojo, mientras que Costa Cruceros ponía su objetivo en los clientes españoles que dejaba Pullmantur, anunciando su temporada de verano tener una confirmación oficial. Esta temporada sería con rutas por Italia, Francia y en duda España, quedando cancelada la temporada en los países del norte de Europa por la incertidumbre de varios destinos.

El mes de mayo entra con buenas noticias. Se reabren los puertos de EEUU para que comiencen a operar y muchas navieras empiezan a vacunar a su tripulación, como es el caso de MSC Cruceros.

El 20 de mayo, en FITUR, Puertos del Estado anunciaron que los cruceros internacionales podrían empezar a llegar en el mes de junio, pero esta noticia no era de manera oficial, ya que, se dio de ese modo el 29 de mayo, poniendo como fecha de inicio de llegada el 7 de junio,

Junio llegaba con buenas expectativas y con algo de movimiento, ya que MSC Cruceros empezó a operar desde Barcelona el 26 de junio, y muchas otras navieras empezaron a promocionar cruceros de verano desde puertos de EEUU. También a finales de junio, Dinamarca anuncio que abriría las fronteras para el turismo internacional, incluyendo los cruceros.

El mes de julio empezaba muy bien, ya que la mayoría de las líneas de cruceros iban aumentando el número de barcos en activo e incluso algunas estrenaban alguno. También se continuaba con la vacunación tanto en los países como por parte de las líneas de cruceros con sus tripulaciones. También el mes comenzaba con noticias como la de la prohibición de cruceros de más de 25000 pasajeros por el canal de la Giudecca y por el de San Marcos, impidiendo así que estos puedan entrar y atracar en Venecia, por lo que deberán hacerlo en los puertos cercanos.

A finales de mes, MSC Cruceros comenzó su nueva operativa por el mar Rojo gracias al acuerdo firmado que he comentado antes y también zarpaba el primer crucero por la zona de Alaska (zona que había sido una zona con muchos problemas para los cruceros, ya que no solo dependen de EEUU, sino que también de Canadá)

También a finales de julio Reino Unido reabre sus fronteras al turismo internacional, permitiendo que los cruceros que se realizasen por sus islas pudieran hacer escalas en sus puertos.

El mes de agosto vendría con noticias de todo tipo. El número de barcos en activo seguía subiendo, llegando a 190 (el 50% de toda la flota mundial), pero con algunas líneas de cruceros anunciando la cancelación de la temporada de otoño/invierno, con miras a volver en 2022.

También, durante el mes de agosto, con la vacunación a buen ritmo, se seguía prohibiendo el acceso a pasajeros no vacunados, en este caso, afectaba a los niños, por lo que las familias con menores de 12 años (los menores de 12 años no habían sido vacunados en casi ninguna parte del mundo en ese momento) seguirían sin poder acceder al mercado de cruceros,

En septiembre, la reactivación del sector cogía más impulso en España, acogiendo ya a cruceros en muchos de sus puertos, como en el de Málaga, que tenía previsto acoger 17 escalas, o Barcelona, con 3 escalas cada día, y con la vuelta de antiguos servicios como el del buffet, aunque teniendo que ser servido por un camarero. Pero hasta mediados de mes, ya que, a partir de ahí, el número de líneas de cruceros que anunciaban la cancelación de la temporada de otoño/invierno con miras a 2022 iba creciendo y también el número de líneas que cancelaban cruceros por las zonas asiáticas por las restricciones, anunciando su vuelta para mayo de 2022, como es el caso de Costa Cruceros.

El mes de octubre llegó con niveles de contagio bajos, pero a medida que avanzaban los días, la incidencia iba en aumento con rapidez en Alemania y poco a poco durante los siguientes meses en países como Francia e Italia. En el caso de España no fue hasta mediados de diciembre cuando se notó el aumento hasta mediados de diciembre.

Esto hizo que desde mediados de octubre la demanda de cruceros fuera cayendo poco a poco, por lo que algunas navieras tomaran la decisión de zarpar hacia el caribe y operar allí, otras realizar un parón con alguno de sus barcos, mientras que otras, como MSC Cruceros, decidió operar por el norte de Europa incluso llegando a poner en marcha hasta otros 6 barcos más en esta zona.

Por otro lado, en EEUU se anunciaba que, a partir del 15 de enero, las navieras tendrían más libertad y menos restricciones para operar dentro de sus aguas y puertos.

Ya en el mes de noviembre, 17 y 18, se celebró la Internacional Cruise Summit de 2021 de manera presencial, con bastantes expectativas dentro del congreso en el 2022.

Pero el 24 de noviembre Sudáfrica notificó la nueva variante de COVID-19, llamada Ómicron. Este hecho hizo que grupos de líneas como Norwegian Cruise Line o MSC Cruceros tuvieran que cancelar sus rutas por África.

Aun así, el grupo Carnival Corporation dejaba ver datos sobre sus reservas que iban en aumento tanto para la segunda mitad de 2022 como para la primera de 2023, estando entre las más altas de su historia y a precios más altos que en 2019.

El mes de diciembre llegaba con un montón de casos por toda Europa y seguían en aumento, excepto en Alemania que parecía que la curva se estaba ya doblendo, y el inicio de año no iba a mejor, ya que muchos puertos caribeños prohibían hacer escalas con pasajeros contagiados o directamente lo cerraban de manera general para todos, y los pocos que permitían escalan lo hacían con bastantes requisitos como por ejemplo PCR³³ hasta 2 días antes en el crucero o dosis de vacunación de refuerzo administrada.

La extensión de la variante Ómicron hizo que muchos cruceros tuvieran que cancelarse o algunos barcos fueran sustituidos por otros por el incremento de tripulación contagiada que había en algunos como es el caso de MSC Cruceros, que tuvo un importante brote en uno de sus cruceros por el mediterráneo.

Estos aumentos de casos y brotes hicieron que algunas navieras empezaran a cancelar temporadas, como Costa Cruceros en Brasil e incluso la quiebra de algún grupo de líneas de cruceros, como es el caso de Cristal Cruises.

En febrero, tanto Royal Caribbean y Norwegian CCCCCC hacían público algunos datos como lo hizo Carnival Corporation en mesas atrás, donde sus cifras son igual de positivas y se ve las ganas de la gente de volver a viajar.

Hacia finales de febrero, la variante Ómicron iba en descenso y las navieras veían luz verde para poder volver a operar, pero el 24 de febrero de 2021 estallaba la Guerra de Ucrania. Rusia invadía este país, haciendo se tuviera que cancelar los cruceros por esas zonas, incluido el puerto de San Petersburgo, uno de los más atractivos para los viajeros, pero no solo eso, también el aumento de los carburantes aumentaba considerablemente encareciendo los costes de los cruceros.

³³ Pruebas de diagnóstico rápido ante el COVID-19

A principios de marzo, MSC Cruceros anunciaba que el puerto de Tenerife sería uno de sus puertos de embarque para su temporada de otoño, convirtiéndose en el 6º puerto de embarque a nivel nacional³⁴, y a finales de mes, se anunciaba la retirada de advertencia sobre el riesgo de los cruceros, bajando del nivel de riesgo 4 (el más alto y que estaba desde el inicio de la pandemia) hasta el nivel 2³⁵.

El mes de abril llegaba con buenas expectativas por parte de la industria de cruceros sobre el 2022 aún con la guerra de Ucrania activa, pero sabiendo que no será hasta 2023 cuando las cifras vuelvan a ser como las de prepandemia.

A mediados de abril, Venecia anunciaba una nueva medida. Lanzará un sistema de reservas para poder acceder a la ciudad que se pondrá en marcha este 2022 de manera de prueba y sin prohibir la entrada a nadie pero que en 2023 será obligatoria la adquisición de esta entrada para poder acceder³⁶.

También, a inicios de mayo, el puerto de Palma llegaría a un acuerdo para limitar en 3 el número de cruceros que pudieran hacer escala en la isla. Siendo el 2º puerto en hacerlo tras Dubrovnik. Esta medida se lleva a cabo para no sobrepasar los 8.000 cruceristas al día y así compatibilizar este turismo con la protección cultural, medioambiental y la convivencia con los residentes de la zona³⁷, medida que gustaría mucho y que se anunciaba que se implementara en otras zonas como es Barcelona³⁸

El mes de mayo se cerraba con buenas expectativas para la temporada de verano, viéndose unas cifras muy parecidas a las de prepandemia.³⁹ Pero como todo, nada es seguro y como hemos visto, la industria de cruceros ha tenido que adaptarse poco a poco cambiando el modelo turístico. A continuación, voy a hablar de este cambio.

³⁴ Información adaptada de https://www.hosteltur.com/150402_tenerife-sera-puerto-de-embarque-de-msc-cruceros-en-otono.html (Última consulta el 31/05/2022)

³⁵ Información adaptada de https://www.hosteltur.com/150853_eeuu-retira-la-advertencia-sobre-el-riesgo-de-viajar-en-cruceros.html (Última consulta el 31/05/2022)

³⁶ Información adaptada de https://www.hosteltur.com/151133_venecia-lanzara-un-sistema-de-reservas-para-entrar-en-la-ciudad.html (Última consulta el 31/05/2022)

³⁷ Información adaptada de https://www.hosteltur.com/151377_palma-primer-puerto-espanol-que-limita-a-tres-los-cruceros-al-dia.html (Última consulta el 31/05/2022)

³⁸ Información adaptada de https://www.hosteltur.com/151610_colau-quiere-limitar-los-cruceros-en-barcelona.html (Última consulta el 31/05/2022)

³⁹ Información adaptada de https://www.hosteltur.com/151671_la-demanda-de-viajes-para-el-verano-recupera-las-cifras-prepandemia.html (Última consulta el 31/05/2022)

3.1.2. Cambio en el modelo turístico de cruceros.

Ante la crisis sanitaria producida por el coronavirus, el turismo en general se ha tenido que adaptar y de manera rápida a esta nueva normalidad. En el modelo turístico de cruceros, al igual que en el resto, se han tenido que adecuar a corto plazo para poder volver a la actividad, y aunque ha sido de forma lenta, se puede decir a día de hoy que es uno de los modelos más seguros⁴⁰.

Para dar seguridad y confianza, CLIA en colaboración con CDC⁴¹ ordenó en septiembre de 2020 la adopción en todos los cruceros de una serie de medidas básicas para poder retomar la actividad. Entre estas medidas se encontraban⁴²:

- Pruebas de antígenos o PCR al 100% de la tripulación y de los pasajeros antes del embarque.
- El uso obligatorio de mascarilla por parte de toda la tripulación y de todos los pasajeros, tanto abordó como durante las excursiones en tierra.
- Distancia de seguridad en todo momento, desde el embarque hasta el fin del crucero.
- Estrategias de ventilación y gestión de aire, manteniendo el aire fresco y aumentar el uso de filtros mejorados para reducir el riesgo.
- Planes de respuesta para gestionar las necesidades médicas, de aislamiento u otras que puedan surgir durante el viaje.
- Excursiones en tierra solo de acuerdo con protocolos prescritos por los operadores de los cruceros.

A día de hoy, los grupos de líneas de cruceros han adoptado protocolos y medidas propias, basadas en estas medidas, modificando, endureciendo o aumentando el número de requisitos dentro de sus protocolos⁴³.

Entre los requisitos generales que han añadido todas las navieras están:

⁴⁰ Información adaptada de https://www.hosteltur.com/comunidad/nota/024851_impacto-economico-de-los-cruceros-y-perspectivas-2021.html (Última consulta el 15/05/2022)

⁴¹ Centro de control y prevención de Enfermedades

⁴² Información adaptada de <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2020/september/cli-and-its-cruise-line-members-announce-mandatory-core-elements-of-health-protocols> (Última consulta el 15/05/2022)

⁴³ Información adaptada de <https://www.cruceros.es/blog-viaje/cruceros-y-coronavirus-que-medidas-toman-las-companias/#0-msc-cruceros-y-el-covid> (Última consulta el 15/05/2022)

- Pauta completa de vacunación tanto tripulación como pasajeros (En algunas líneas de cruceros esta medida solo es para > de 12 años)
- Posibilidad de Check-in online y en la mayoría el embarque es por turnos.
- Desinfección diaria de camarotes, zonas comunes, maquinaria de gimnasios, etc.
- Todas las actividades dentro del crucero vuelven a funcionar, pero con limitación de aforo.

Y entre las modificaciones en las medidas básicas, podemos encontrar:

- Las PCR o prueba de antígenos, dependiendo de la compañía y del país de embarque, puede ser de 24 o 48 horas antes de embarcar y también en la edad, ya que puede ser obligatoria para mayores de 2 años o 5 años, en función de la naviera y del país de embarque.
- Las excursiones ya no solo tienen que ser con las operadoras de cruceros, ya que ahora, los pasajeros pueden desembarcar de manera independiente para visitar los puertos y ciudades de parada.

Por su parte, MSC Cruceros obliga a tener un seguro COVID-19 obligatorio con un control de temperatura durante el crucero y tener el pasaporte COVID-19, mientras que el resto de los grupos de líneas no, pero a cambio estas últimas obligan a rellenar una declaración de responsabilidad y solo tener el pasaporte COVID en el caso de querer desembarcar en algún país donde será obligatorio.

A día de hoy yo creo que, con la vacunación en funcionamiento y con los protocolos que tienen los grupos de líneas en todos sus barcos, está haciendo que la gente empiece a confiar y pensar que los cruceros vuelven a ser una forma segura de hacer turismo. Si bien es cierto que dependiendo de la zona de actividad o de los puertos donde se opere, las medidas pueden ser más o menos duras, pero siempre con protocolos seguros para la posible realización del viaje y seguridad del crucerista.

Todos estos protocolos y avances en seguridad han sido posibles gracias a una gran inversión a corto plazo por parte de los grupos de líneas, teniendo algunas que vender alguna línea de crucero como hemos podido ver en el epígrafe 3.1.1, o destinando dinero reservado para otras inversiones previstas a medio y largo plazo, paralizando y retrasando éstas como vamos a poder ver en el capítulo 4.

CAPÍTULO 4
EL FUTURO DE LOS CRUCEROS

4.1 Innovaciones y perspectivas

Como he mencionado al final del capítulo anterior, en este capítulo voy a hablar de algunas de las innovaciones en las que están trabajando las líneas de cruceros y de la perspectiva futura que hay sobre la industria de cruceros.

4.1.1. Innovaciones dentro de los cruceros

Dentro de este apartado, vamos a dividir las innovaciones en 2 grupos. El primer grupo engloban las innovaciones enfocadas a la experiencia del crucerista, mientras que el grupo 2, va a englobar las innovaciones energéticas del buque.

Innovaciones enfocadas a la experiencia dentro de los cruceros

A día de hoy, los cruceros cuentan con numerosas innovaciones cada año. Voy a destacar 3:

- **Asistente Virtual:** la compañía MSC Cruceros es la primera en incorporar en los camarotes de los cruceros un asistente virtual gratuito, capaz de responder a las preguntas más comunes de los pasajeros a la vez que estos pueden reservar su plaza en excursiones, restaurante o espectáculos que se vayan a desarrollar en el crucero⁴⁴.
- **Medallón Inteligente:** Esta innovación viene de manos de la compañía Carnival Corporation & plc. Se trata de un medallón inteligente denominado Ocean Medallion que se puede llevar como complemento o guardarlo directamente en el bolso. Este medallón permite a los pasajeros agilizar el proceso de embarque y desembarque, acceder a camarote sin necesidad de llevar tarjeta, hacer reservas y compras, acceder a experiencias gastronómicas y de ocio dentro del barco, comunicarse con los miembros de la tripulación o incluso, localizar a otros pasajeros dentro del barco⁴⁵.

⁴⁴ Información adaptada de <https://www.msccruceros.es/es-es/Acerca-De-MSC/Noticias/Zoe-Asistente-Virtual-Crucero.aspx> (Ultima consulta el 15/02/2022)

⁴⁵ Información adaptada de <https://www.miramarcruceros.com/blog/que-es-el-ocean-medallion-de-carnival> (Ultima consulta el 18/02/2022)

- Montaña rusa en la cubierta del crucero: La empresa Carnival es la que ha conseguido poner en funcionamiento en 2020 una montaña rusa, que llegara a alcanzar unos 64 km/h. en la cubierta de uno de sus cruceros⁴⁶.



Imagen 16 y 17 Medallón inteligente y montaña rusa de Carnival Corporation. Fuente: Carnival Corporation & PLC

Innovaciones energéticas dentro de los cruceros

Es sabido por muchos que los cruceros son un medio de transporte muy contaminante y dado el nivel de importancia que afortunadamente está cogiendo el buscar y elegir destinos o medios de transporte más sostenibles, las compañías de cruceros desde hace algunos años se han propuesto reducir hasta un 40% de cara a 2030⁴⁷.

Entre estas soluciones e innovaciones, caben destacar⁴⁸:

- GNL: el GNL (Gas Natural Licuado) es el combustible más limpio para los transportes pesados y es la principal alternativa para avanzar dentro del objetivo de la descarbonización.
- Eliminación de plásticos: muchas compañías han adquirido esta medida dentro de sus barcos, ya que, el plástico es uno de los residuos que más se generaban mediante botellas, pajitas y otros usos innecesarios. Hoy en día, los pocos residuos de plásticos que se generan son recogidos, almacenados, y una vez en tierra, enviados para su reciclaje.

⁴⁶ Información obtenida de <https://elsouvenir.com/innovaciones-en-cruceros-tecnologia-apps-robots-viajes/> (Ultima consulta el 20/02/2022)

⁴⁷ Información adaptada de <https://www.cruisesnews.es/Portal/2020/09/10/clia-publica-el-informe-de-practicas-y-tecnologias-ambientales-2020/> (Ultima consulta el 22/02/2022)

⁴⁸ Información adaptada de <https://goodnewenergy.enagas.es/sostenibles/el-sector-crucero-avanza-con-paso-firme-hacia-la-sostenibilidad/> y de <https://crucerosostenibles.com/2021/11/27/las-5-medidas-de-sostenibilidad-claves-de-hapag-lloyd/> (Ultima consulta el 22/02/2022)

- Catalizadores SCR⁴⁹: estos catalizadores ayudan a la reducción y limpieza de los gases que se producen, evitando así las emisiones de óxido de nitrógeno.
- Tratamiento de Aguas residuales: actualmente, todos los nuevos cruceros llevan incorporados sistemas avanzados para la purificación de estas aguas de la misma manera que las depuradoras municipales
- Uso de agua marina: gracias a un sistema de ósmosis especial, los cruceros pueden usar el agua marina convirtiéndolo en agua dulce apta para su uso no potable (ya sea para las piscinas, duchas o inodoros).
- Enganche eléctrico a tierra en puerto: gracias a esta innovación, los cruceros una vez en puerto, podrán suministrarse mediante energía eléctrica, llegando a poder apagar los motores del crucero sin que interfiera con el suministro de servicios del barco, reduciendo así la contaminación

Por último, la industria de cruceros se ha propuesto la meta de encontrar un crucero neutro en carbono para el año 2050. En cuanto a algunas innovaciones a largo plazo para alcanzar esta meta, voy a comentar 2 que me han llamado bastante la atención:

La primera es la construcción de barcos eléctricos. Esta es una medida que está emergiendo poco a poco por ser un terreno poco explorado pero que, la empresa Wuxi Saisiyi Electric Technology CO., en cooperación con el gobierno chino, ha logrado llevarla a cabo, construyendo el crucero eléctrico más grande del mundo, evitando así la contaminación por emisiones de CO₂ y de la emisión de 17 toneladas de NO_x⁵⁰ cada año, pero aún hace falta mucha más investigación e inversión para poder implementarlo en toda la industria de cruceros.

Por otro lado, sería la construcción de barcos de energía eólica. Esta innovación se está desarrollando en la actualidad, pero sin fecha final de construcción. El nombre del primer prototipo es el “Ecoship”, con un diseño realizado por la firma arquitectónica española Oliver Design, que fue seleccionada por una ONG japonesa para la construcción de este barco al que llamaran “Peace Boat”. Este proyecto lo que pretende es que, mediante 10

⁴⁹ Reducción catalítica selectiva

⁵⁰ Óxidos de nitrógeno

mástiles, el crucero pueda navegar gracias a la energía del viento, aunque contará con otras energías limpias para así, reducir al máximo la contaminación.



Imagen 18 Peace Boat's Ecoship. Fuente: Ship Technology

4.1.2. Perspectiva futura en la industria de cruceros

En cuanto a la recuperación del sector, CLIA ha realizado un estudio en el que prevén que en 2022 aún no se llegue a conseguir las cifras de 2019. Tal y como podemos ver en la gráfica 8, el año 2022 se quedará cerca de conseguirlo, pero no será hasta el año 2023 cuando la industria de cruceros no solo llegue a las cifras de 2019, sino que puede que las supere.

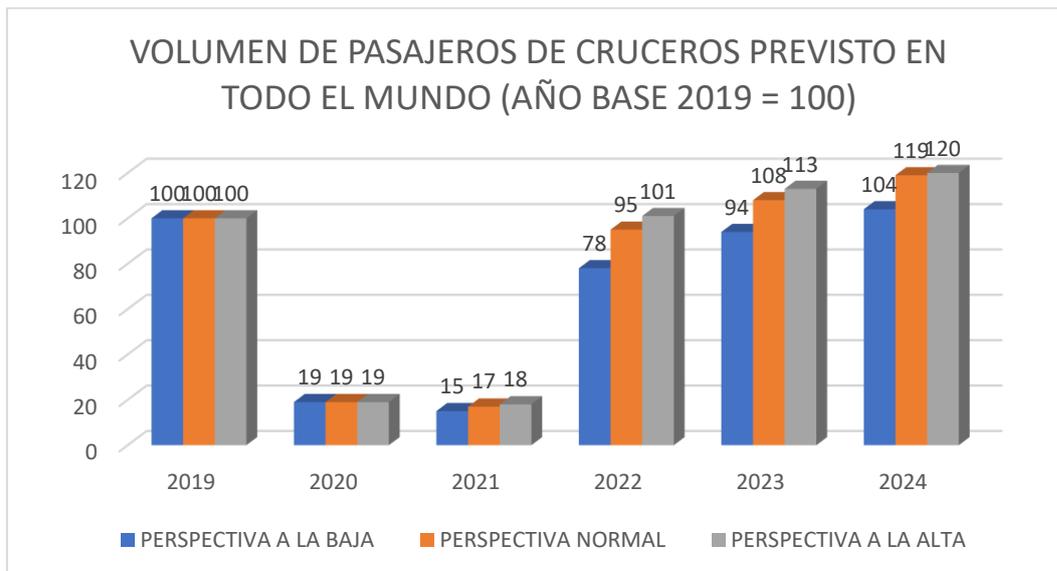


Gráfico 8 Volumen de pasajeros de cruceros previsto en todo el mundo. Fuente: elaboración propia basada en los datos de CLIA

Según un estudio realizado por CLIA, el 70% de empresas y organizaciones relacionadas con el turismo, a la llegada de la crisis sanitaria del coronavirus, informaron de alguna baja o despido dentro de sus filas, aunque afortunadamente, tras la reanudación de la actividad segura, aproximadamente el 60% de esas empresas u organizaciones están volviendo a contratar empleados.

Con respecto a 2027, una vez que la actividad de cruceros haya vuelto al 100% de su capacidad, las líneas de cruceros se centrarán en las innovaciones relacionadas con el medioambiente, prediciendo que⁵¹:

- Solo el 16% de todos los cruceros funcionaran a base de gas natural.
- El 81% de todos los cruceros estarán equipados con sistemas avanzados de tratamiento de aguas residuales.
- Al menos el 66% de todos los cruceros estarán equipados para una conexión eléctrica en tierra en los puertos.
- Aproximadamente el 81% de todos los cruceros estarán equipados con sistemas de limpieza de gases de escape instalados.

En resumen, se espera un crecimiento del sector en todos los sentidos, en ventas, en avances tecnológicos y en sostenibilidad medioambiental.

⁵¹ Información adaptada de https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx (Última consulta el 01/04/2022)

CONCLUSIÓN

CONCLUSIÓN

Una vez finalizado el trabajo, creo que es necesario hacer una conclusión general de este, compendiando todo lo anterior.

Teniendo claro que la finalidad de este trabajo de fin de grado es el analizar el turismo de cruceros viendo la importancia que tiene hoy en día en todo el mundo, como se está adaptando a la actualidad mundial y que futuro se espera para esta tipología.

Vista la evolución de esta tipología, las conclusiones que he sacado son varias:

- Se trata de una tipología turística muy atípica, ya que dentro de ella se pueden llegar a realizar otras muchas tipologías turísticas, como puede ser el turismo cultural, de sol y playa, deportivo, de aventura, etc.
- Ha pasado de ser para la elite a ser una tipología accesible al bolsillo de todos.
- Genera muchos puestos de trabajo, habiendo sido en 2019 un total de 1.166.213 puestos de trabajo en todo el mundo.
- La pandemia del COVID-19 le ha hecho mucho daño con una pérdida de casi el 60% en 2020 con respecto de 2019.
- Dependiendo de la zona de emisión de cruceristas, está más asentada o no, ya que, hasta hace poco, era una tipología que mayormente solo lo practicaban personas de Norteamérica y Europa occidental, mientras que actualmente hay un claro auge de turistas asiáticos y sudamericanos.
- Está en camino de la sostenibilidad medioambiental ya que una gran parte de las inversiones son para intentar lograr ser una tipología turística 100% sostenible.

El turismo de cruceros es una tipología que creo que poco a poco va a coger más fuerza llegando a ser una de las más importantes en todo el planeta pero también creo que habría que regularla a corto plazo a nivel portuario tal y como ha hecho Dubrovnik y quiere hacerlo Baleares en Palma, o como lo ha anunciado Venecia, ya que creo que la masificación de turistas en las ciudades portuarias puede chocar no solo con la población residente causando turismofobia, sino que en cierta medida también puede chocar con otras tipologías turísticas ya que el uso masivo de ciertos recursos puede llevar a dañarlos o incluso a hacerlos desaparecer.

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ariza Herrerías, Á. (2014). *Análisis jurídico-económico del transporte marítimo en el sector turístico*. Trabajo Fin de Máster. Universidad de Málaga.
- Butler Halter, M. *Turismo de Cruceros. Situación actual y tendencias*. Organización Mundial del Turismo, Madrid 2008.
- Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre Alta Mar. Publicado en BOE núm. 309 de 27 de diciembre de 1971.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Monte Bay (Jamaica), del 10 de diciembre de 1982.
- El Reglamento CEE 3.572/92, de 7 de diciembre, del Consejo, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros.
- Esteve Pérez, J. & García Sánchez, A. La industria de cruceros: características, agentes y sus funciones. Fundación Valenciaport., Valencia 2015.
- Estepa Montero. M. (2012) *El régimen jurídico y el tráfico de los cruceros marítimos*. Anuario jurídico y económico escurialense. Universidad complutense de Madrid
- Gallego Humanes, D. (2015). *Turismo de cruceros*. Trabajo de fin de Grado. Universidad de Sevilla.
- García de la Roja, C (2012). *Transportes turísticos*. Editorial Universitaria Ramon Areces, Madrid.
- Loredana Isac, G. (2017). *El turismo de cruceros en el mediterráneo. Los casos de Barcelona, Valencia, Islas Baleares y Málaga*. Trabajo Fin de Grado. Universidad Rovira i Virgili.
- Mancini, M. *Cruceros. Guía sobre la industria de los cruceros*. Paraninfo, Madrid 2001.
- OMT. Cruise Tourism. Current situation and trends. Organización Mundial del Turismo , Madrid 2010

WEBGRAFÍA

- Aquotic (2021). *Impacto económico de los cruceros y perspectivas 2021*. Hosteltur. Recuperado de: https://www.hosteltur.com/comunidad/nota/024851_impacto-economico-de-los-cruceros-y-perspectivas-2021.html (Consultado el 12/04/2022)
- BBC Mundo. (2017). *El Tribunal Supremo de Italia confirma la sentencia de 16 años de prisión para Francesco Schettino, capitán del Costa Concordia*. BBC News Mundo. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-39903855> (Consultado el 04/04/2022)
- C. (2020). *CLIA and its Cruise Line Members Announce Mandatory Core Elements of Health Protocols*. Cruise Line Industry Association. Recuperado de: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2020/september/clia-and-its-cruise-line-members-announce-mandatory-core-elements-of-health-protocols> (Consultado el 24/05/2022)
- C. (2021). *Cruceros y coronavirus: ¿qué medidas toman las compañías?* Blog Cruceros.es. Recuperado de: <https://www.cruceros.es/blog-viaje/cruceros-y-coronavirus-que-medidas-toman-las-companias/#0-msc-cruceros-y-el-covid> (Consultado el 24/05/2022)
- C. (2022). *CLIA publica el Informe de Prácticas y Tecnologías Ambientales 2020*. CruisesNews Noticias de cruceros. <https://www.cruisesnews.es/2020/09/10/clia-publica-el-informe-de-practicas-y-tecnologias-ambientales-2020/> (Consultado el 04/04/2022)
- C. (2022). *Corporate Information*. Carnival Corporation & Plc. Recuperado de: <https://www.carnivalcorp.com/corporate-information> (Consultado el 06/04/2022)
- C. (2022.). *Cronología de la pandemia*. CruisesNews Noticias de cruceros. <https://www.cruisesnews.es/cronologiapandemia/> (Consultado el 30/05//2022)

- C. (2020). *Crucero temático, una genial y desconocida opción de crucero*. CruisesNews Noticias de cruceros. Recuperado de:
<https://www.cruisesnews.es/2018/03/27/crucero-tematico-una-genial-y-desconocida-opcion-de-crucero/> (Consultado el 05/04/2021)
- C. (2022). *International Cruise Summit 2021*. CruisesNews Noticias de cruceros. Recuperado de: <https://www.cruisesnews.es/2022/01/03/international-cruise-summit-2021/#:%7E:text=Fue%20el%20primer%20evento%20internacional,y%20otras%20empresas%20del%20sector> (Consultado el 24/05/2022)
- Chuet-Missé, J. P. (2019). *Las maravillas tecnológicas de los cruceros se adelantan al turismo*. Tendencias Hoy.
https://www.economiadigital.es/tendencias/viajeros/cruceros/maravillas-tecnologicas-cruceros-turismo_20013122_102.html (Consultado el 04/04/2022)
- D. (2020) *El impacto económico del COVID-19*. Deloitte Spain. Recuperado de:
<https://www2.deloitte.com/es/es/pages/about-deloitte/articles/impacto-economico-del-covid19.html> (Consultado el 04/04/2022)
- De la Rosa, J.M. (2015). *Ranking de compañías de cruceros*. Hosteltur. Recuperado de:
https://www.hosteltur.com/112007_ranking-companias-cruceros.html
(Consultado el 06/04/2022)
- EFE (2022). *EEUU retira la advertencia sobre el riesgo de viajar en cruceros*. Hosteltur. Recuperado de: https://www.hosteltur.com/150853_eeuu-retira-la-advertencia-sobre-el-riesgo-de-viajar-en-cruceros.html (Consultado el 31/05/2022)
- EFE (2022). *Palma, primer puerto español que limita a tres los cruceros al día*. Hosteltur. Recuperado de: https://www.hosteltur.com/151377_palma-primer-puerto-espanol-que-limita-a-tres-los-cruceros-al-dia.html (Consultado el 31/05/2022)
- G. (2022). *Coronavirus (COVID-19)*. Google Noticias. Recuperado de:
<https://news.google.com/covid19/map?hl=es-419&gl=US&ceid=US:es-419>
(Consultado el 04/04/2022)

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

- H. (2022). *La demanda de viajes para el verano recupera las cifras prepandemia*. Hosteltur. Recuperado de: <https://www.hosteltur.com/151671-la-demanda-de-viajes-para-el-verano-recupera-las-cifras-prepandemia.html> (Consultado el 31/05/2022)
- H. (2022). *Tenerife será puerto de embarque de MSC Cruceros en otoño*. Hosteltur. Recuperado de: <https://www.hosteltur.com/150402-tenerife-sera-puerto-de-embarque-de-msc-cruceros-en-otono.html> (Consultado el 31/05/2022)
- Herrera, N. (2021). *Las 5 medidas de sostenibilidad claves de Hapag Lloyd*. Cruceros Sostenibles. Recuperado de: <https://crucerosostenibles.com/2021/11/27/las-5-medidas-de-sostenibilidad-claves-de-hapag-lloyd/> (Consultado el 04/04/2022)
- I. (2021) *¿Hacia dónde se dirige la Industria del Crucero? Innovación, tecnología y sostenibilidad entre las previsiones para un futuro cercano*. Ist. <https://ist-cruisetech.com/es/hacia-donde-se-dirige-la-industria-del-crucero-innovacion-tecnologia-y-sostenibilidad-entre-las-previsiones-para-un-futuro-cercano/> (Consultado el 04/04/2022)
- M. (2017). *¿Qué es el Ocean Medallion de Carnival?* Miramar Cruises. Recuperado de: <https://www.miramarcruceos.com/blog/que-es-el-ocean-medallion-de-carnival> (Consultado el 05/04/2022)
- Merino, I. (2005). *2005, el año de los cruceros*. El País. Recuperado de: https://elpais.com/diario/2005/04/02/viajero/1112475426_850215.html (Consultado el 04/04/2022)
- Nuevo, M. (2019, 1 abril). *Los cruceros temáticos más originales que surcan los océanos*. Tendencias Hoy. Recuperado de: https://www.economiadigital.es/tendencias hoy/transportes/los-cruceros-tematicos-mas-originales-que-surcan-los-oceanos_615659_102.html (Consultado el 05/04/2021)
- Pezzi, S. (2021). *El sector cruceros avanza con paso firme hacia la sostenibilidad*. Good New Energy. <https://goodnewenergy.enagas.es/sostenibles/el-sector-crucero-avanza-con-paso-firme-hacia-la-sostenibilidad/> (Consultado el 04/04/2022)

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

- Santana, M. (2022). *Colau quiere limitar los cruceros en Barcelona*. Hosteltur. Recuperado de: https://www.hosteltur.com/151610_colau-quiere-limitar-los-cruceros-en-barcelona.html (Consultado el 31/05/2022)
- Santana, M. (2022). *Venecia lanzará un sistema de reservas para entrar en la ciudad*. Hosteltur. Recuperado de: https://www.hosteltur.com/151133_venecia-lanzara-un-sistema-de-reservas-para-entrar-en-la-ciudad.html (Consultado el 31/05/2022)
- Statista. (2020). *Statista - El portal de estadísticas*. Recuperado de: <https://es.statista.com/> (consultado el 18/03/21).
- Torres, J. (2017). *Conoce todos los tipos de cruceros que hay*. El Blog de Viatges Alemany. Recuperado de: <https://www.valemany.com/blog/es/tipos-de-cruceros/> (Consultado el 18/06/2021)
- V. (2018). *¿Cuántos tipos de cruceros hay y cuáles son?* Blog Cruceros - Guía de cruceros. <https://blog.vayacruceros.com/conoce-los-diferentes-tipos-de-cruceros.htm/>. (Consultado el 04/04/2022)
- V. (2019). *ZOE, el primer asistente de crucero personal virtual del mundo*. MSC Cruceros. Recuperado de: <https://www.msccruceros.es/es-es/MSC-Voyagers-Club/Newsletter/Presentacion-Zoe.aspx> (Consultado el 18/06/2021)
- Valero, M. (2019). *Costa Cruceros: «Nuestros clientes no quieren volver al norte de África»*. El Confidencial. Recuperado de: https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-03-16/costa-cruceros-turismo-navieras-barcos_1885834/ (Consultado el 04/04/2022)
- Vargas, A. (2014). *Royal Caribbean y Ctrip crean SkySea Cruises para operar en China*. Hosteltur. Recuperado de: https://www.hosteltur.com/185700_royal-caribbean-ctrip-crean-skysea-cruises-operar-china.html (Consultado el 06/04/2022)
- Vielma, L. (2021). *Cruceros ¡Montañas rusas, isla privada, apps fabulosas, barcos electrónicos y viajes con puntos!* El Souvenir. Recuperado de: <https://elsouvenir.com/innovaciones-en-cruceros-tecnologia-apps-robots-viajes/> (Consultado el 04/04/2022)

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

- W. (2020). *Royal Caribbean Cruises Ltd.* Wikipedia. Recuperado de: https://es.wikipedia.org/wiki/Royal_Caribbean_Cruises_Ltd. (Consultado el 06/04/2022)
- W. (2004). *La industria del crucero. Tipos de barcos cruceros.* Wind Rose Network. Recuperado de: <http://www.windrosenetwork.com/La-Industria-del-Crucero-Tipos-de-Barcos-Cruceros>. (Consultado el 05/04/2021)