
Cita bibliográfica: Patiño Romarís, C. A., López González, A. y Lois González, R. C. (2023). Tendencias recientes del turismo de cruceros en el Atlántico Occidental Ibérico, un estudio de caso. *Investigaciones Turísticas* (25), pp. 294-320. <https://doi.org/10.14198/INTURI.21001>

Tendencias recientes del turismo de cruceros en el Atlántico Occidental Ibérico, un estudio de caso

Recent trends in cruise tourism in the Iberian Western Atlantic, a case study

Carlos Alberto Patiño Romarís , Universidad de Vigo, España
carlosalberto.patino@uvigo.es

Alejandro López González , Universidad de León, España
alogp@unileon.es

Rubén Camilo Lois González , Universidad de Santiago de Compostela, España
rubencamilo.lois@usc.es

RESUMEN

El turismo de cruceros representa el segmento del mercado turístico internacional que mayor crecimiento ha experimentado en las últimas décadas. Una realidad que ha llevado a que las Administraciones Públicas lo cataloguen como un producto clave. Este trabajo de investigación tiene como objetivo analizar la competitividad territorial en el turismo de cruceros de los puertos localizados en el ámbito del Atlántico occidental Ibérico. Mediante un análisis de carácter empírico, basado en la aplicación de técnicas de regresión de panel, dibujamos la realidad territorial de los puertos de este espacio geográfico a la hora de atraer cruceros turísticos a sus instalaciones. Un análisis que nos habla de crecimiento y de menor competitividad de los puertos gallegos con respecto a los puertos de Leixões y Lisboa que confluyen en el mismo espacio marítimo.

PALABRAS CLAVE: Turismo de cruceros; megatendencias; marketing territorial; posicionamiento; competitividad.

ABSTRACT

Cruise tourism represents the segment of the international tourism market that has experienced the greatest growth in recent decades. This reality has led the Public Administrations to classify it as a key product. This study aims to analyze territorial competitiveness in cruise tourism in ports located in the Iberian western Atlantic area. Based on an empirical analysis and the application of panel regression techniques, we draw the territorial reality of the ports of this geographic space when attracting tourist cruises to their facilities. This analysis reveals the growth and lower competitiveness of the Galician ports compared to the ports of Leixões and Lisbon that share the same maritime space.

KEYWORDS: Cruise tourism; megatrends; territorial marketing; positioning; competitiveness.

I. INTRODUCCIÓN

El sector de cruceros representa el segmento del mercado turístico que mayor crecimiento ha experimentado en las últimas décadas (Kizielewicz, 2020: 148). La Organización Mundial del Turismo (2008) ha valorado que la demanda mundial de cruceros ha crecido a lo largo en los últimos veinte años, a un ritmo del 8% acumulativo anual. Las estimaciones de impacto económico a nivel mundial realizadas en 2018 por la Cruise Lines International Association (CLIA), cifran en 133,96 miles de millones de dólares la contribución económica global de la industria de cruceros en el año 2017¹, con 1.108.676 empleos a tiempo completo² (CLIA, 2018).

En la actualidad, los "(...) cruceros representan el paradigma de la globalización: movilidad física, capital que puede ser relocalizado en cualquier lugar en cualquier momento, tripulantes que provienen de distintos países trabajando en un mismo barco y regulaciones internacionales inexistentes" (Brida et al., 2012a: 1191). El tamaño de barcos ha crecido, y su número ha aumentado, nuevos puertos se han incorporado al mercado y los puertos existentes han registrado números crecientes de visitantes (Klein, 2011: 107). A lo largo de este proceso de crecimiento la actividad ha mostrado una notable innovación y evolución cualitativa. El turismo de cruceros ha cambiado totalmente su imagen y su organización estructural, desde un producto de lujo para un público reducido a otro de masas, con una alta diversidad social, también cultural (Nedelcu et al., 2015). En cualquier caso, este producto representa una combinación entre transporte, alojamiento y entretenimiento (Cruz, 2014: 76). En esta dirección, la Organización Mundial del Turismo (2003) identifica el elemento clave del turismo de cruceros moderno como el alojamiento del barco, y no el barco como un mero medio de transporte. A diferencia de las formas convencionales de turismo, el transporte (el barco de crucero) es el elemento principal de la experiencia (Pallis, 2015). Los barcos de crucero a menudo son comparados con recursos terrestres (Morrison et al., 2003), parques temáticos (Weaver, 2005) y con hoteles (Toh et al., 2005). Los barcos se construyen cada vez más grandes para conseguir mayores economías de escala, y en paralelo ofrecer tantas actividades como cualquier tipo de alojamiento localizado en tierra (Weaver, 2005). Los barcos de crucero de hoy tienen piscinas, centros comerciales, pistas de tenis, centros de patinaje sobre hielo, instalaciones de escalada, bibliotecas, cafeterías con servicio de internet, gimnasios, balnearios, galerías de arte, ... El crucero turístico en definitiva podemos considerarlo un resort marino (OMT, 2008: xii), no un mero medio transporte, donde se complementan las actividades de ocio realizadas en el buque y en tierra firme (Luna, 2015: 3).

Los elementos clave del producto "cruceros" son el buque y el itinerario que determina el puerto base y los puertos de escala. Este conjunto de ciudades portuarias y sus respectivos hinterland turísticos delimitan lo que puede ser visitado por los cruceristas, que junto a los servicios ofertados en el buque definen las actividades susceptibles de ser realizadas. Ahora bien, la característica adicional de los cruceros sobre los hoteles es que pueden modificar los puertos-destinos en función de las condiciones cambiantes del mercado. Un crucero puede ser de dirección única o un viaje de ida y vuelta; generalmente tiene varios puertos de escala donde los pasajeros pueden experimentar sus diferentes recursos turísticos. El barco se ha convertido en un mero instrumento, mientras el atractivo de la ruta ofrecida influye de

¹Europa representa el 38,7% de este valor (51,85 miles de millones de dólares) (CLIA, 2018).

²En Europa se ha estimado que había 403.621 puestos de trabajo a tiempo completo (36,4% sobre el total en el mundo) (CLIA, 2018).

manera crucial en la elección por parte de la demanda (Seric y Rakusic, 2014: 68). Rodrigue y Notteboom (2013) afirman, consecuentemente con lo anterior, que esta industria comercializa itinerarios y no destinos. Estamos ante un producto turístico multi-destino debido a los diferentes puertos y territorios visitados en un itinerario. Las excursiones en tierra constituyen una parte esencial en el atractivo global del itinerario de crucero (Vojvodic, 2003). De hecho, el atractivo turístico de cada puerto de escala se relaciona en mayor medida con el del hinterland más que con el de la ciudad portuaria de forma aislada. Por ello las relaciones entre navieras y destinos cobran una especial importancia (OMT, 2008: xiii). Cuando se habla de un crucero el cliente lo que compra es algo más complejo que la experiencia en un buque, el itinerario juega un papel esencial, esto es, la suma de destinos visitados.

Sin embargo, no todos los cruceros oceánicos turísticos adoptan la forma de resort marino, pues al haber crecido el mercado se ha segmentado se ha especializado. En esta dirección, la tematización de los cruceros es una estrategia de producto de probado éxito. La compañía de cruceros promueve un elenco de temas y escoge uno, en el cual el navío y los programas son totalmente caracterizados, acompañado por mano de obra cualificada en las respectivas áreas para propiciar a los cruceristas experiencias auténticas.

En definitiva, podemos afirmar que el producto turismo de cruceros actualmente se caracteriza por ser diversificado y estar en continua innovación. Innovación que se manifiesta en el desarrollo de nuevos destinos, nuevos diseños de barco, nuevas instalaciones y servicios a bordo, nuevas temáticas y duración de viaje, más actividades en los puertos destino, ... El objetivo es adaptarse al cambiante modelo de vacaciones de los potenciales pasajeros de crucero y ampliar los grupos objetivo (Pallis, 2015).

De lo expuesto, podemos concluir que, en la actualidad, el turismo de cruceros cuenta con algunos elementos definitorios que lo caracterizan y diferencian dentro del mercado turístico (Cuadro 1). Unos elementos definitorios que constituyen en buena medida la clave de su éxito reciente dado que le han posibilitado acomodarse a las expectativas de amplios segmentos de población.

Cuadro 1. Principales elementos que caracterizan al turismo de cruceros

Elemento caracterizador	Descripción y valor añadido
<i>Multi-destino</i>	Posibilidad de visitar varios territorios en un mismo viaje. Dentro de los mismos se pueden delimitar tres zonas geográficas asociadas a la evaluación del atractivo de un puerto de cruceros. Éstas son, el recinto portuario, la ciudad portuaria y el área de influencia cercana a la ciudad portuaria denominada hinterland turístico ³ .
<i>Movilidad del establecimiento</i>	Transporte en un resort flotante (alojamiento+servicios de ocio). El cliente utiliza el mismo lugar de alojamiento para todo el viaje.

³El hinterland representa la zona terrestre de origen o destino de las mercancías o pasajeros que pasan a través de un puerto determinado. "El hinterland turístico asociado a los puertos de escala se puede definir empíricamente como el área geográfica que abarca las excursiones ofrecidas a los pasajeros" (Esteve-Pérez et al., 2014: 43).

<i>Todo incluido (all inclusive)+Pago por usuario</i>	Todo un conjunto de servicios incluidos en el precio base, aunque también destaca una tendencia al “pago por el usuario” de servicios añadidos.
<i>Versatilidad y segmentación de la oferta</i>	La oferta incluye diferentes atracciones y una alta capacidad de adaptación a la demanda. Asimismo, cada vez la oferta se ajusta en mayor medida a las características y las motivaciones específicas de cada segmento de demanda.
<i>Programación del servicio</i>	<p>Alto grado de programación de las actividades, tanto a bordo como en los puertos destino.</p> <p>Tres actores clave están involucrados, en dicha programación: la naviera de cruceros, el puerto y su hinterland turístico (destino turístico). Entre estos tres actores existe una fuerte interrelación. relacionado con el destino a visitar durante cada escala.</p> <p>La flexibilidad de despliegue del activo flotante adquiere mucha importancia. El buque es fácilmente transferido entre los diferentes mercados, incluso dentro de la misma estación del año.</p> <p>Los itinerarios duran habitualmente de tres hasta 12 días, el crucero medio dura 7,2 días. Trayectos en los que se visitan de tres a cinco puertos diferentes.</p> <p>Habitualmente, la duración de las escalas en tierra oscila entre 8 y 10 horas.</p>

Fuente: Adaptado de Fernández-Miranda (2012: 5).

El rápido crecimiento de la actividad de cruceros en el mundo ha motivado la necesidad por parte de las Administraciones Públicas y demás actores involucrados de conocer más a fondo la forma y magnitud de los diferentes impactos que el crucerismo produce en los diferentes destinos (Brida et al, 2012). Además, la producción académica que aborda el fenómeno crucerista se ha incrementado recientemente (Papathanassis y Beckmann, 2011), sobre todo en lengua española (Cruz, 2014: XIV). Prueba de este interés, ha sido el documento editado por la Organización Mundial del Turismo (2008) en el que se recopila una amplia información de la industria. La literatura académica existente sobre turismo de cruceros generalmente se centra en cuatro grandes líneas temáticas: la competencia empresarial entre las diferentes compañías crucerísticas (Cruz y Ruiz, 2015b); la segmentación del mercado de oferta (Petrick y Sirakaya, 2003); la demanda de cruceros (Cruz y Ruiz, 2015a; Hyun y Han, 2015) y los impactos que esta modalidad turística genera en los destinos (Brida et al., 2012b; Peručić, 2020)⁴. Sin embargo, es importante notar la escasez de estudios anteriores al siglo XXI para la casuística de los puertos españoles, lo que tiene su explicación en un despegue reciente de la actividad de cruceros. Entre la producción científica española, cabe resaltar la realización de varias tesis doctorales (Cerchiello, 2013; Cruz, 2014), y algunos artículos que

⁴Resulta de sumo interés la lectura de Vega-Muñoz et al. (2020). Un artículo que efectúa una visión crítica de la producción científica global en el estudio del turismo de cruceros en revistas de actualidad integradas en Web of Science.

tratan diferentes aspectos derivados del turismo de cruceros (Garay y Cànoves, 2012; Cruz y Ruiz, 2015; Esteve-Pérez y García-Sánchez, 2015; Cerchiello y Vera-Rebollo, 2019; Fernández-Morales y Cisneros-Martínez, 2019; Tovar et al., 2020; Casado-Díaz et al., 2021). En definitiva, desde los primeros estudios al día de hoy, se han analizado multitud de aspectos observados en el mundo académico y las revistas especializadas, lo que ha permitido conformar un estado de la cuestión respecto al turismo de cruceros, como marco genérico que posibilitará afrontar cuestiones relativas a la dinámica en los puertos gallegos. Un análisis que acotaremos al análisis de la competitividad territorial de los puertos del Atlántico occidental ibérico, poco investigada como reflejan las escasas aportaciones académicas relacionadas con la cuestión.

Dentro de la revisión de la literatura realizada, hemos podido constatar que no existe una definición de competitividad territorial que haya sido generalmente aceptada. Bajo nuestra óptica, debemos entender por competitividad la capacidad de cada territorio de crear unas condiciones atractivas, y transmitir la imagen de “base favorable” para que las empresas que actúan internacionalmente se localicen en él y se sientan “ayudadas a competir” (Valencia García, 1996: 710 y 711).

Los territorios compiten para atraer nuevas inversiones, actividades, residentes y visitantes. Sus estrategias de desarrollo son similares a las empresariales (Kloter et al., 1994). En definitiva, lo que se persigue es una adecuada combinación de capital territorial que incluye variables físicas tangibles (recursos naturales y patrimoniales) e infraestructuras, pero en el cual están también presentes aspectos sociales (instituciones, asociacionismo, sistemas de gobernanza), culturales, relacionales (confianza, conocimiento tácito), humanas (creatividad, capital económico), redes de cooperación (transacciones, difusión de la innovación), etc. (Camagni, 2002). En cualquier caso, parece evidente que la evaluación del grado de competitividad de un territorio requiere de múltiples variables, lo que refleja que nos encontramos ante un caso típico de concepto multidimensional (Valencia García, 1996: 711).

La competitividad de destinos turísticos ha sido abordada en diferentes estudios (Ritchie y Crouch, 2003; Dwyer y Kim, 2003; Barroso González y Flores Ruiz, 2006; Crouch, 2007). Hassan (2000: 240) define la competitividad turística como “la capacidad del destino para crear e integrar productos de valor agregado que sustenten sus recursos mientras se mantiene la posición de mercado en relación con los competidores”. Por su parte, Goeldner y Ritchie (2003), la conciben como la habilidad para competir de modo eficiente y rentable en el mercado turístico.

La complejidad del término competitividad turística se refleja en la multiplicidad de propuestas en la literatura académica para determinar cuáles son los factores determinantes del éxito de un destino turístico (Buhalis, 2000; Mihalič, 2000; Dwyer y Kim, 2003; Bornhorst et. al., 2010). En cualquier caso, podemos afirmar siguiendo a (Morgavi et al.: 65) que las posibilidades de competir “derivan de la capacidad del destino para optimizar sus características, no limitándose a la utilización de las dotaciones iniciales (recursos naturales, localización geográfica, etc.) sino a través de la producción de valor añadido en función de potenciar la creatividad y maximizar el compromiso de los distintos actores presentes en ese territorio para lograr una mayor diversificación y especialización”.

En otro orden, López López (2015) define la competitividad portuaria como la capacidad o habilidad específica de sus empresas e instituciones para competir vendiendo sus operaciones y servicios con calidad, en rivalidad en distintos mercados, afectando a la

economía local, la regional, al clúster-empresarial portuario y a los usuarios y clientes directos del puerto. La medición de la competitividad de la industria portuaria ha evolucionado desde los métodos empíricos a una visión integral orientada a dar respuesta a los distintos grupos de interés internos y externos (López López, 2015).

En este contexto, este trabajo de investigación pretende analizar la competitividad territorial en el turismo de cruceros en el Atlántico occidental Ibérico. El ámbito de estudio queda definido por los puertos gallegos y portugueses de Leixões y Lisboa. Un trabajo estructurado en tres apartados. Al margen de este apartado introductorio donde se ha reflexionado sobre la actividad de los cruceros turísticos. La segunda parte se centra en el estudio de las tendencias observadas dentro del turismo de cruceros a nivel mundial y en el contexto europeo como dentro del Sistema Portuario Español (SPE) a través de algunos indicadores, en particular los movimientos registrados de pasajeros. Finalmente, la última sección analiza empíricamente el posicionamiento competitivo de los puertos gallegos frente a los de Leixões y Lisboa, tratando de reflejar su competitividad territorial. Con el fin de abordar este estudio metodológicamente hemos aplicado una aproximación novedosa en base a técnicas de regresión de panel.

II. EVOLUCIÓN Y DINÁMICA RECIENTE DEL TRÁFICO DE CRUCEROS A ESCALA GLOBAL Y EN ESPAÑA

El turismo de cruceros suele considerarse como un producto turístico novedoso. Su origen se sitúa en la década de los treinta y cuarenta del siglo XIX (Dickinson y Vladimir, 2007). Obviamente se trataba de una actividad de ocio elitista, reservada a grandes fortunas (Garay y Cànoves, 2012: 256). Los primeros cruceros modernos empiezan a operar en el Caribe, con pasaje norteamericano a principios de los años 1970 (Fernández-Miranda, 2012). Desde entonces se trata de un producto que se ha mantenido en constante crecimiento. De hecho, las previsiones de Cruise Industry News auguran un incremento de la flota de cruceros, pasando de 386 buques en 2018 a 472 en 2027 (MedCruise, 2019). En términos de la oferta, la capacidad desplegada por el sector, medida por camas día, ha aumentado en un 36% en el período 2012 a 2017, pasando de 125,8 millones de camas día a 170,6 millones (CLIA, 2018)⁵. Un desarrollo exitoso que está marcado por fusiones corporativas dentro de su ámbito empresarial (Cruz, 2014), el lanzamiento de megabarcos (Pallis, 2015:25), la apertura de nuevos destinos y el ofrecimiento de una amplia gama de productos de crucero al objeto de captar nuevos segmentos de mercado (Barron y Greenwood, 2006). Un rápido crecimiento en determinados destinos que abre la cuestión del desarrollo sostenible, impacto ambiental y capacidad de carga (Peručić, 2020).

En el ámbito de la oferta, el sector de cruceros mundial se caracteriza por una situación cercana al oligopolio. Imperan las adquisiciones agresivas, fusiones, estrategias de internacionalización y concentración empresarial (Lekakou y Pallis, 2005). Según Martínez (2012) esta estrategia de concentración horizontal tiende a abarcar empresas que actúan en el mismo segmento de mercado y operacionalmente funcionan independientes. Los grupos constituyen compañías multimarca que reúnen líneas de cruceros turísticos que operativamente funcionan independientemente. Esta estrategia implementada por las

⁵Las camas día son el número de días que todas las literas podrían ser ocupadas al 100%. Por ejemplo, un crucero con 2.000 literas en un crucero de 7 días genera 14 mil camas día potenciales.

grandes corporaciones propicia ventajas económicas por la adquisición y mantenimiento de la operación de empresas con productos e imagen posicionados dentro de un sector concreto de la demanda. Absorber compañías consolidadas posibilita a las grandes marcas la diversificación. Se controlan empresas que ya poseen una bolsa de clientes y sus especificidades y así, actúan en diversos segmentos de demanda. En efecto, el negocio se mueve principalmente en torno a Carnival Corporation & PLC y Royal Caribbean Cruises LTD, que son los dos grandes colosos empresariales en un mercado mundial en el que participan fundamentalmente 20 compañías. El top 10 por cuota de mercado lo encabeza Carnival Cruise seguida de Royal Caribbean International y lo cierra la española Pullmantur. Las nueve compañías de Carnival suman el 44,8% de la cuota mundial de cruceros, mientras que las siete del grupo Royal Caribbean alcanzan el 24,7%. Por su parte, las tres compañías de Norwegian Cruise Line suman el 8,9% y MSC (Mediterranean Shipping Company) (primera compañía en Europa) cuenta con el 6,4% (Cruz y Ruiz, 2015). Un entorno competitivo casi oligopólico de los grandes grupos navieros que les otorgan un alto poder de negociación. Consecuentemente, los puertos de escalas en pos de mantenerse dentro de los itinerarios de los grandes grupos y no ceder su lugar a nuevos destinos, han perdido la posibilidad de negociar y han flexibilizado sus tasas portuarias e impuestos gubernamentales (Martínez, 2012: 56).

En otro orden, las principales navieras han optado por una estrategia de acción global con distintos itinerarios de crucero, que implican tanto el despliegue de navíos en una determinada región geográfica como la transferencia de los mismos entre espacios marítimos próximos dentro del mismo año (Rodríguez y Notteboom, 2013). En este proceso, nos encontramos con la competencia territorial entre los diferentes destinos de cruceros, donde disponer de unas instalaciones portuarias de embarque seguras, infraestructuras relacionadas con el ocio y especialmente una buena accesibilidad puerto-hinterland (relación intermodal) son claros factores de ventaja competitiva. Finalmente, no podemos dejar de mencionar el impacto creciente que tendrán las nuevas tecnologías tanto en la comercialización como en la gestión del producto crucero: tecnologías que posibilitan una mayor aproximación al crucerista, al que se atiende con programas personalizados y una mayor flexibilidad, lo que supondrá un acercamiento más preciso a sus gustos y preferencias (Cruz, 2014: 97).

La creciente competencia territorial es fomentada por una demanda en continuo crecimiento. El porcentaje de incremento alcanza la cifra del 4.400% desde 1970 a escala mundial, cuando sólo medio millón de personas disfrutaron de un crucero (según datos de la CLIA). En los últimos 25 años la demanda mundial se ha quintuplicado (Luna, 2015). En 1990, 3,8 millones de personas decidieron viajar en un crucero. En el año 1997, por primera vez, más de 5 millones de personas viajaron con un crucero, mientras que en 2004 se superaba el hito de 10 millones de personas. Desde el 2000 la demanda muestra un crecimiento acumulativo anual cercano al 8% y del 62% en la última década (González Morales y Ramón Ojeda, 2020: 2). Entre 2010 y 2019, el número de cruceristas en el mundo aumentó de 18,42 millones a 27,51 millones (49,33%)⁶. Unas cifras que confirman el dinamismo de este producto turístico y su capacidad de adaptación ante perturbaciones de índole económica, social como política. La crisis financiera de 2008-2009 no ha afectado a la demanda de viajes de una manera perceptible. El estancamiento no ocurrió incluso cuando se produjo el naufragio del Costa Concordia en 2012. Una evolución positiva que si se vio trastocada por los efectos de la

⁶<https://cruisemarketwatch.com/growth/> Consultado el 10/01/2022

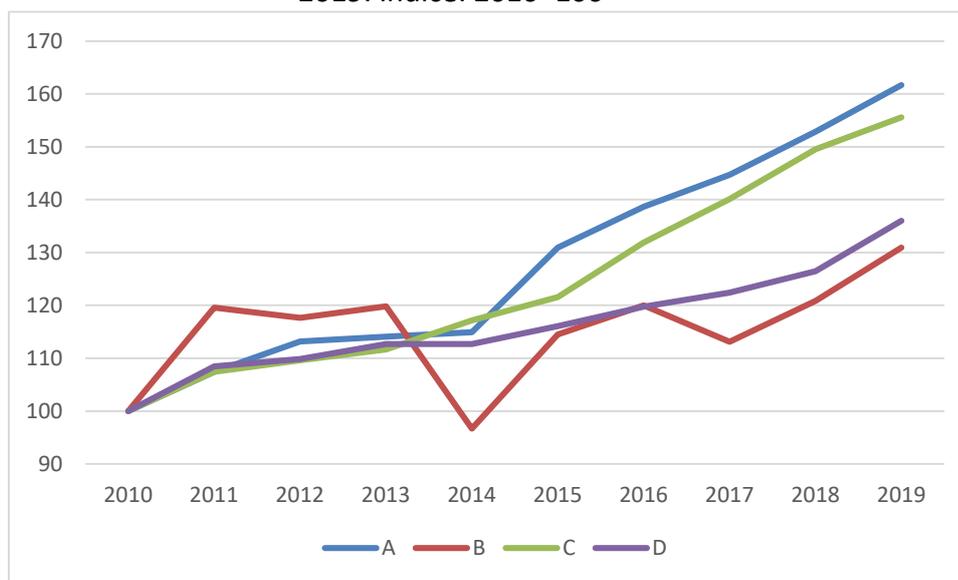
pandemia de la COVID-19. Así, en el año 2020 la demanda se desplomó hasta los 7.092.600 pasajeros⁷, una caída del 287,85%. En Europa se redujeron en el año 2020 hasta los 1.935.300 pasajeros⁸, un retroceso del 290,89% con respecto al año anterior.

En el caso concreto de España, la demanda se mantuvo estable durante las últimas décadas del siglo pasado. El hecho de que en sus inicios fuera una oferta dirigida eminentemente a segmentos de alta capacidad económica, se tradujo que en los años 1970 la demanda se cifrase únicamente en unos 20.000 pasajeros, un volumen que se mantuvo más o menos constante hasta entrada la década de los noventa (Fernández-Miranda, 2012). De hecho, es entre los años 1995-2000 cuando el sector empieza a despuntar, alcanzando un promedio de crecimiento espectacular del 30% anual. La entrada en el siglo XXI supuso superar por primera vez la cifra de 100.000 pasajeros. Esta demanda se multiplica de forma significativa hasta lograr los 391.000 cruceristas españoles en el año 2006 y un máximo 703.000 en el año 2011, lo que representaba un significativo 12% del mercado europeo. Desde este máximo, la demanda registra una sensible reducción en el período 2012-2014, situándose, después de una leve recuperación, en el año 2019 en 555.000 pasajeros, un 7,2% del mercado europeo (CLIA, 2020). En cualquier caso, debemos resaltar el salto cuantitativo que se visualiza en el siglo XXI. Un despegue frenado en el año 2020 por la pandemia de la COVID-19.

⁷<https://cruisemarketwatch.com/growth/>Consultado el 10/01/2022

⁸<https://cruisemarketwatch.com/growth/>Consultado el 10/01/2022

Figura 1. Evolución principales variables del mercado turístico de cruceros. Periodo 2010-2019. Índice: 2010=100



	2010 ¹	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
A	117,9	126,7	133,4	134,5	135,5	154,4	163,5	170,6	180,2	190,6
B	41,4	49,5	48,7	49,6	40,02	47,41	49,69	46,82	50,02	54,2
C	19,07	20,49	20,9	21,3	22,34	23,18	25,15	26,72	28,52	29,67
D	5,67	6,15	6,23	6,39	6,39	6,58	6,79	6,94	7,17	7,71

¹Miles de pasajeros

²La capacidad se basa únicamente en las líneas miembros de CLIA, lo que representa aproximadamente el 95 por ciento del total. Los días cama de pasajeros son el número de días que todas las literas pueden estar ocupadas al 100 %

(A) Capacidad potencial (días de alojamiento) de buques crucero a nivel mundial.

(B) Capacidad potencial (días de alojamiento) de buques crucero en Europa. Período 2010-2013 (Incluida Rusia y los países Centrales y Orientales europeos fuera de Unión Europea 27). Período 2014-2019 (Incluido el Mediterráneo).

Fuente: "The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2015", Business Research and Economic Advisors (BREA), nov. 2016. "The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019", Business Research and Economic Advisors (BREA), dic. 2019.

(C) Demanda de pasajeros de crucero en el Mundo.

(D) Demanda de pasajeros de crucero en Europa.

Fuente: "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015". Cruise Lines International Association (CLIA), 2016. "The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019", Cruise Lines International Association (CLIA), 2020.

Este dinamismo dentro de la demanda ha llevado a que sea cada vez mayor el número de países que catalogan a los cruceros como un producto clave para su desarrollo turístico. De hecho, si bien en los años 1970 el Caribe era el principal destino a nivel mundial, en el período siguiente se han potenciado con mucho éxito regiones alternativas situadas en el Golfo de México, en el Atlántico, Pacífico, en el norte de Europa y, muy especialmente, en la cuenca mediterránea. En este último caso, entre otras razones porque su verano coincide con las inclemencias meteorológicas que tienen lugar en el Caribe y además porque el Mediterráneo es un mar apacible, que goza de buen clima una gran parte del año (Yepes et al., 2000). En la región mediterránea destacan Italia y España por el número de puertos base y de escala. El

conjunto de los puertos españoles, según Puertos del Estado, alcanzó en 2019 los 10.664.581 pasajeros de tráfico global frente a los 2.092.43 en año 2001. El incremento en este sector entre 2001 y 2019 ha sido del 509,68%.

III. ANÁLISIS EMPÍRICO DE LA COMPETITIVIDAD TERRITORIAL DE LOS PUERTOS DE LA FACHADA ATLÁNTICA IBÉRICA DENTRO DEL MERCADO TURÍSTICO DE CRUCEROS

El SPE (Sistema Portuario Español), gestionado bajo el modelo Landlord Port, está integrado por 46 puertos, dirigidos por 28 Autoridades Portuarias (AP). La situación estratégica de España permite que sus puertos tengan una notable presencia en los itinerarios de crucero que discurren por el Norte de Europa y el Mediterráneo, y en cruceros de reposicionamiento entre América y Europa. Atendiendo a esta funcionalidad, las 28 AP de acuerdo con la zona costera en la que se encuentran podemos agruparlas en tres grupos. Un grupo está formado por las 13AP del Mediterráneo español, otro consiste en las 13 AP que bordean el mar Cantábrico y la costa atlántica y el tercer grupo incluye a las AP de las Islas Canarias. Un Sistema Portuario Español (SPE) que registra una concentración dispar dentro del tráfico marítimo cruceros en las tres zonas litorales definidas. En efecto, en España es la zona del Mediterráneo la que concentra la mayor parte de la actividad con un total de 7.187.502 pasajeros en 2019, el 67,40% de la demanda. Dos de los puertos españoles en esta lámina de agua, Barcelona y Baleares, acapararon en 2019 el 54,40% de los pasajeros del conjunto de los Puertos del Estado. En concreto, el puerto de Barcelona ha alcanzado en 2019 la cifra de 3.137.918pasajeros, lo que le sitúa a la cabeza de Europa y el Mediterráneo en este tipo de tráfico. Mientras que Baleares consignó en el mismo año 2.663.692crucevistas, lo que le otorga una segunda posición en el cómputo total de turistas de cruceros en España.

Los puertos españoles de la fachada atlántica, exceptuando los de las Islas Canarias, registraron un total 923.367 pasajeros, un 8,66% del tráfico en el año 2019. Un peso relativo que frente al 7,99% del año 2005 supone un ligero incremento. Entre el conjunto de puertos atlánticos definido destaca Bahía de Cádiz con 477.392pasajeros en el año 2019. Un volumen de pasajeros que equivale al 51,70% y al 4,48% de la demanda del conjunto de los puertos del arco atlántico y españoles, respectivamente. El conjunto de los cuatro puertos gallegos (A Coruña, Ferrol, Vigo y Vilagarcía) registraron en el año 2019 un 34,42% y un 2,98% de la demanda del conjunto de los puertos del arco atlántico y españoles, respectivamente. Una escasa relevancia dentro del tráfico crucerista español que lejos de incrementarse ha experimentado un descenso desde el año 2005 (4,19%).

En Galicia el turismo de cruceros presenta un destacado crecimiento desde comienzos del siglo XXI (Patiño, 2016), aprovechando la clara vocación marítima del territorio, la existencia de los atractivos turísticos necesarios para ofrecer una amplia oferta de excursiones; así como la disposición de puertos con infraestructuras aptas para la recepción de estos viajeros (González-Laxe et al., 2015: 7). En la actualidad, son cuatro los puertos gallegos que reciben visitas de cruceros: A Coruña, Ferrol-San Cibrao, Vilagarcía de Arousa y Vigo (Figura 2). Los mismos presentan números muy dispares en lo que a esta actividad se refiere. Así, mientras las ciudades de A Coruña y Vigo se han consolidado dentro de las rutas de grandes cruceros, Ferrol-San Cibrao y Vilagarcía todavía buscan hacerse un hueco en este mercado y aumentar el número de buques de que hace uso de sus instalaciones (Equipo de InvestigaciónG4+, 2011: 65). El número total de pasajeros de crucero que visitaron Galicia en el año 2019 ha sido de 317.778, de los cuales el 50,43% se decantaron por recalar en las

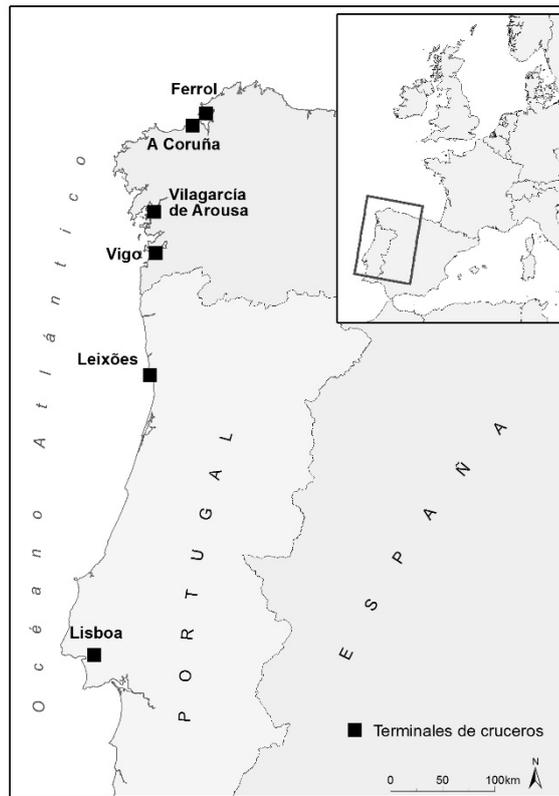
instalaciones portuarias de A Coruña, y el 44,59% por Vigo, dejando a los Puertos de Ferrol-San Cibrao y Vilagarcía de Arousa, con unos porcentajes de actividad del 4,70% y el 0,28% respectivamente.

Estos puertos gallegos son incluidos por la organización Cruise Europe dentro del espacio marítimo de la Europa Atlántica, como escalas dentro de sus itinerarios que parten de puertos del norte (Hamburgo, Dover, Southampton, Le Havre, ...) y de aquellos que realizan la travesía desde puertos del sur y que han hecho escala previa en Lisboa, Leixões, Madeira, Cádiz, Gibraltar, Canarias o Casablanca. En definitiva, los puertos gallegos poseen una posición geoestratégica al encontrarse en la confluencia de las rutas: Mediterráneo/Europa Norte y Caribe/Europa Norte. Todos actúan como puertos de escala, lo que implica unos ingresos potenciales en el entramado turístico de estos destinos en un intervalo temporal reducido (8-10 horas máximo).

El turismo de cruceros en Galicia pasó de mover unos 85.139 pasajeros en 2001 a los 317.778 en 2019 (Puertos del Estado). Hablamos de un crecimiento del 373,25% en este intervalo temporal. Un crecimiento importante que no debe soslayar la pérdida de competitividad en el ámbito territorial atlántico peninsular. Una realidad que se constata al comparar las cifras apuntadas con la evolución del tráfico crucerista en los puertos portugueses de Leixões y Lisboa. Así, mientras que en el periodo 2005-2019, el conjunto de los puertos gallegos incrementó su volumen de pasajeros en un 187,54% los dos portugueses contemplados lo hicieron en un 258,30%. Una realidad de pérdida de relevancia que también constatamos en la Figura 3 donde recogemos la evolución del peso de los puertos de Ferrol, A Coruña, Vilagarcía, Vigo, Leixões y Lisboa.

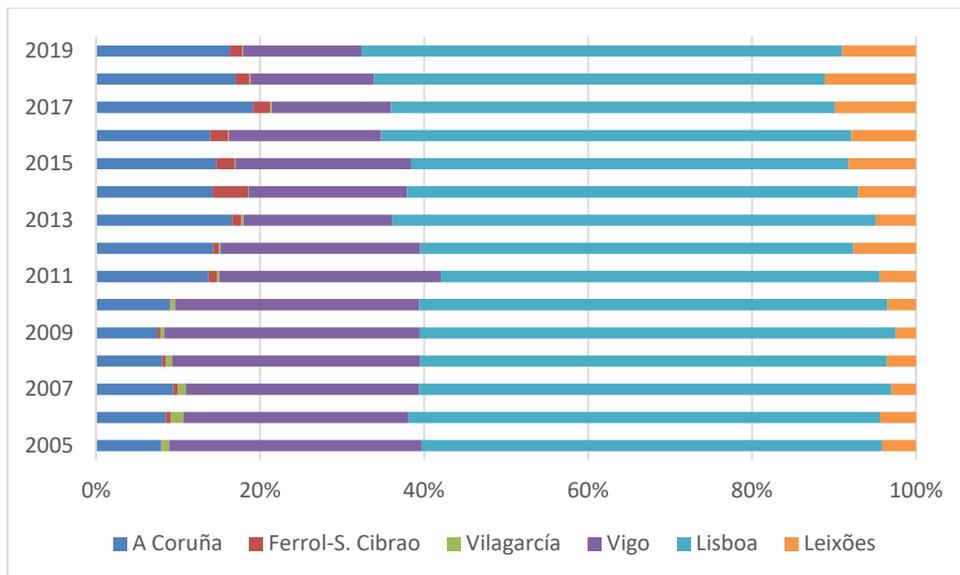
Al margen de estos problemas competitivos, podemos afirmar que nos encontramos con un crecimiento del tráfico crucerista en los puertos españoles y gallegos cimentado por las fuertes inversiones efectuadas en infraestructuras, ofreciendo unos servicios acordes a las necesidades de una demanda que se intensifica. Esfuerzo inversor valorado, a modo de ejemplo, según Puertos del Estado (2010) para el período entre 2009 y 2013 en más de 285 millones de euros. Una política de inversiones que ha posibilitado entre otros factores que el peso de la demanda crucerista dentro del SPE haya evolucionado en el período 2007-2019 desde los 5.033.907 en 2007 a los 10.664.581 del año 2019, un crecimiento del 211, 85%.

Figura 2. Mapa de localización de los puertos gallegos dotados de terminal de cruceros y los puertos de Leixões y Lisboa



Elaboración propia

Figura 3. Evolución del peso (%) en el tráfico de pasajeros de crucero de los puertos del Atlántico Occidental Ibérico. Período 2005-2019

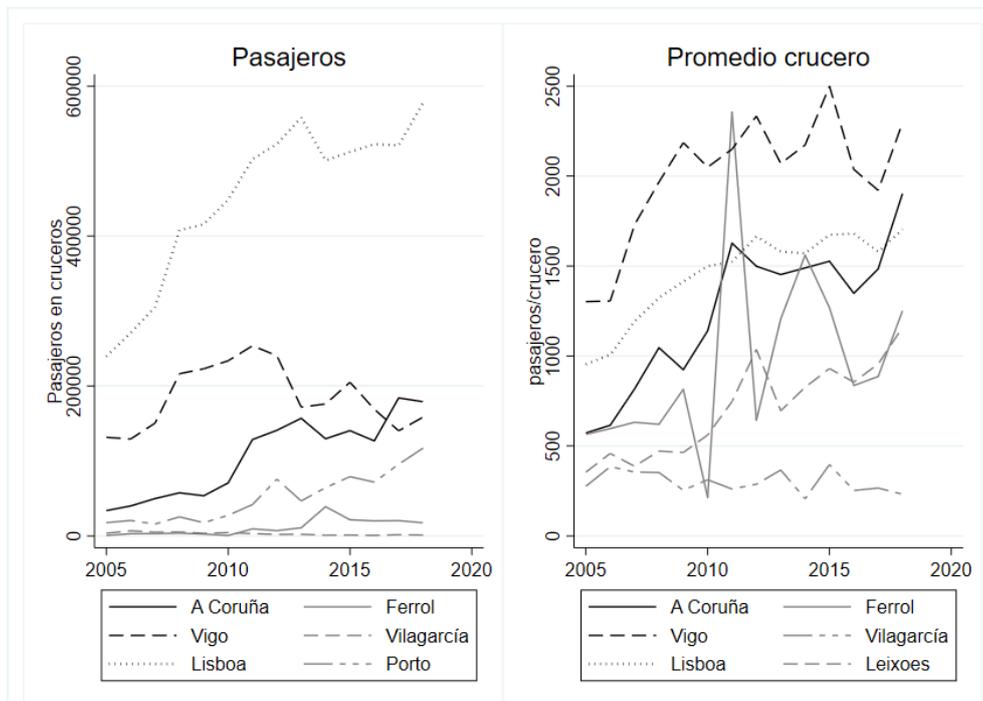


Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, Gobierno de España, <http://www.puertos.es>; Porto de Lisboa: <http://www.portodelisboa.pt>; Porto de Leixões: <http://www.apdl.pt>.

El crecimiento del mercado español ha sido facilitado por la mejora producida en las instalaciones. Se ha realizado un gran esfuerzo inversor, para adaptar las infraestructuras de

los puertos a las exigencias de los buques en materia de accesibilidad marítima y de atraque. Las diferentes fuentes estadísticas manejadas relativas al número de cruceros que tocaron los puertos españoles del arco atlántico como los de Leixões y Lisboa, dejan al descubierto una tendencia general al crecimiento de la capacidad salvo algunas excepciones. En base a los datos aportados por Puertos del Estado, el número de cruceros en el conjunto de sus puertos en 2018 alcanzó la cifra de 4.384 buques, un 40,87 % más que en 2005. En el año 2018, el conjunto de los puertos gallegos registró la escala de un total de 182 buques de crucero, un 4,60 % más que los atracados en el año 2005. Mientras, en comparación, los puertos portugueses de Leixões y Lisboa en el mismo periodo incrementaron su tráfico en un 46,18 %, registrando 440 buques en el año 2018. Unos registros positivos y ello teniendo en cuenta que la búsqueda de una mayor rentabilidad al negocio implica que cada vez se ofertan viajes en barcos de mayor capacidad⁹. Una realidad que constatamos en la evolución del indicador pasajeros/buque crucero con destino en los puertos analizados en la Figura 4. En el mismo intervalo temporal, los cuatro puertos gallegos muestran una tendencia irregular, fundamentada en la falta de consolidación de su tráfico.

Figura 4. Evolución del volumen de pasajeros totales y promedio por crucero por puerto



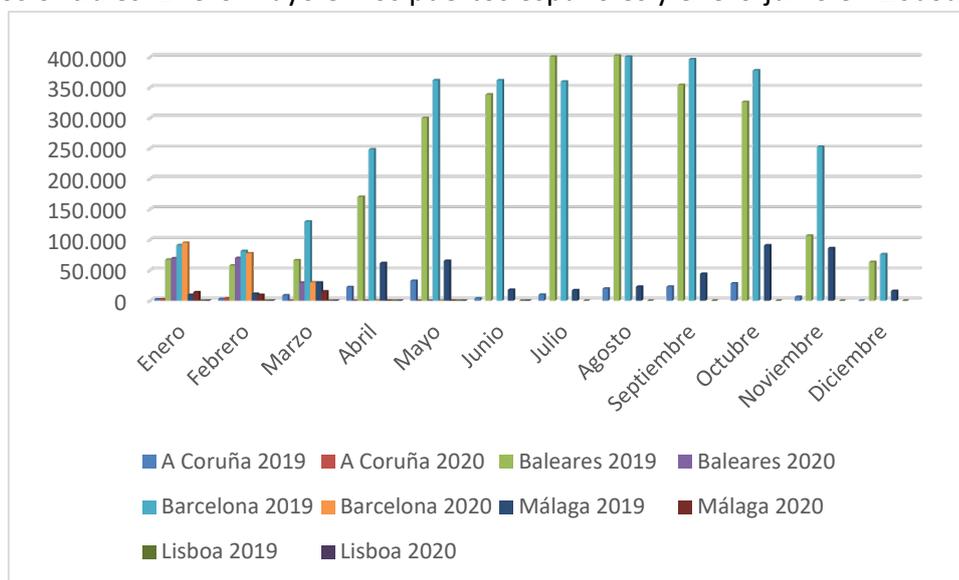
Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, Gobierno de España, <http://www.puertos.es>; Porto de Lisboa: <http://www.portodelisboa.pt>; Porto de Leixões: <http://www.apdl.pt>.

En este escenario, surge la crisis sanitaria debida a la Covid-19. El impacto de la de la misma sobre el turismo global fue abrumador e inmediato. En tan sólo cinco meses se paralizaron los desplazamientos a nivel mundial y especialmente sectores como el turismo de cruceros se desplomaron (Radic et al., 2020; Gössling et al., 2021; Holland et al., 2021). La

⁹El incremento de oferta de megabuques en el Mediterráneo y otros espacios marítimos es evidente por el aumento continuo del número medio de pasajeros de cruceros que llegan a un destino por escala. A modo de ejemplo, en el espacio de actuación de la asociación Medcruise, en el año 2000, cada escala de crucero dio lugar a 845 movimientos de pasajeros en promedio. En un plazo de 10 años, el número medio de pasajeros por escala aumentó de 1.357 y en el año 2018 el promedio de pasajeros se situó en 2.202 (MeDcruise, 2019).

propia naturaleza de este producto turístico caracterizada por la realización de actividades grupales, la diversa tipología en la procedencia de los pasajeros y de la tripulación, los espacios reducidos a bordo del buque, ... dificultan el establecimiento de protocolos higiénico-sanitarios con medidas imprescindibles para frenar la propagación de la pandemia (Liu y Chang, 2020; Mathew, 2021). “Esta pandemia ha sido la mayor crisis que ha enfrentado la industria de cruceros hasta la fecha, no hay precedentes, ni en tamaño ni en consecuencias” (Rodrigues da Silva, 2021: 1). Las principales líneas de cruceros experimentaron pérdidas financieras significativas, el miedo generado por la crisis de la Covid-19 en el turismo de cruceros ha provocado un colapso en el valor de las acciones de las principales compañías del sector (Radic et al., 2020). Según un informe de marzo de 2020 de la agencia Bloomberg, las tres mayores operadoras de cruceros perdieron en menos de dos meses más de la mitad de su valor de mercado, lo que equivale a más de 42.000 millones de dólares. En el caso de los puertos, el temor a la COVID-19 trajo como consecuencia un bajón en el número de cruceristas, lo que ocasionó notables pérdidas económicas. Los puertos gallegos, según datos de Puertos del Estado, registraron una paralización total del tráfico de cruceros en el año 2020. La Figura 5 nos pone de manifiesto la paralización total del tráfico de cruceros en los puertos A Coruña, Baleares, Barcelona, Málaga y Lisboa a partir del mes de abril del año 2020. Las perspectivas de recuperación de este mercado dependen básicamente de cómo se desarrolle y supere la pandemia de la COVID-19, así como de las medidas adoptadas para devolver la confianza perdida de los pasajeros. En esta dirección, las compañías han adoptado diversas medidas reforzando la seguridad además de actualizar sus sitios web con opciones flexibles de reserva y cancelación (Mathew, 2021: 84).

Figura 5. Crisis de la COVID-19: Evolución del flujo estacional de pasajeros de cruceros en los puertos A Coruña, Baleares, Barcelona, Málaga y Lisboa. Período 2019-2020 (meses con datos oficiales: Enero-mayo en los puertos españoles y enero-junio en Lisboa)



Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, Gobierno de España.
Porto de Lisboa: <http://www.portodelisboa.pt>

3.1 Análisis empírico de la competitividad territorial de los puertos de la fachada atlántica ibérica

Para este análisis se ha construido una base de datos tomando como fuentes estadísticas portuarias relativas a tráfico (pasajeros, cruceros), infraestructuras (longitud y calado de los muelles), y régimen tarifario en los amarres (tarifa base e incrementos marginales promedio); también, a partir de datos de Aena y del Instituto Estadística Portugués se han construido variables referidas a la potencial influencia de aeropuertos¹⁰ de referencia y de eventuales competidores; finalmente los datos climáticos se obtuvieron de estaciones meteorológicas de Aemet, MeteoGalicia e Instituto Portugués do Mar e a Atmosfera. La periodicidad de todas estas informaciones es anual, con definición de las variables y unidades empleadas descritas en el Cuadro 2.

Cuadro 2. Descripción de las variables del modelo

Variable	Definición	Medición
pasajeros	Pasaje en cruceros con escala en el puerto	Unidades
cruceros	Número de buques de crucero con escala en el puerto	Unidades
pasruc	Pasajeros promedio por crucero	Unidades
lmuelle	Longitud de muelles destinados a cruceros	Metros lineales
calado	Calado medio de los muelles destinados a cruceros	Metros lineales
Tb amarre	Base de la escala tarifaria de amarre a puerto	Euros/1.000 GT
Tm amarre	Incremento marginal promedio de la escala tarifaria de amarre a puerto	Euros/1.000 GT
infaref	Pasajeros ponderados por la distancia del aeropuerto de referencia	Unidades/tiempo de viaje
infarcomp	Pasajeros ponderados por la distancia del aeropuerto potencialmente competidor	Unidades/tiempo de viaje
phum	Condición de algún recurso de la ciudad como Patrimonio de la Humanidad	Variable binomial
temp	Temperatura media anual	Grados Celsius
precip	Precipitación total	mm.
Año	Componente ciclo en la evolución del número de cruceristas	Variable binomial

Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, Gobierno de España, <http://www.puertos.es>; Puerto de A Coruña: <http://www.puertocoruna.com>; Autoridad Portuaria de Ferrol-S. Cibrao: www.apfsc.com; Puerto de Vigo: www.apvigo.es; Porto de Vilagarcía: <http://www.portovilagarcia.es>; Porto de Lisboa: <http://www.portodelisboa.pt>; Porto de Leixões: <http://www.apdl.pt>; AENA: <http://www.aena.es>; Aeropuerto de Francisco Sá Carneiro: <https://www.aeroportoporto.pt>; Aeropuerto de Portela: <https://www.aeroportoportolisboa.pt>. Instituto Nacional de Estadística de Portugal: <https://www.ine.pt>; UNESCO: <https://es.unesco.org/>; Aemet: www.aemet.es; MeteoGalicia: www.meteogalicia.gal; Instituto Português do Mar e da Atmosfera: <http://www.ipma.pt>.

Los estadísticos descriptivos de las variables consideradas están en el Tabla 1, donde reflejamos las mediciones habituales: media, desviación estándar, y valores máximo y mínimo. La media está en torno a los 130.000 pasajeros, aunque es un indicador sometido a una gran variabilidad, especialmente si consideramos el volumen de tránsito registrado por Lisboa frente a la pobreza de los resultados de Vilagarcía y Ferrol. Idénticas consideraciones se pueden realizar en las llegadas de cruceros a puertos, donde es llamativo el hecho de que el

¹⁰ Se ha considerado que los aeropuertos de referencia a Alvedro para Coruña y Ferrol, Peinador para Vigo, Santiago-Rosalía de Castro para Vilagarcía de Arousa, Sa Carneiro para Leixões y Portela para Lisboa. Como competidores se ha tomado Santiago-Rosalía de Castro para A Coruña y Ferrol, Sa Carneiro para Vigo, Vilagarcía y Lisboa, y Portela para Leixões.

mínimo corresponde a un puerto que en un año tan sólo ha consignado un crucero (puerto de Ferrol, en 2005) frente a un máximo de 353 buques (Lisboa en 2013). La media del pasaje por barco supera el millar, con una variabilidad menor que el caso del volumen del pasaje, destacando en este campo Vigo pues en las 10 observaciones con mayor promedio pasajero/buque nueve corresponden al puerto olívico y una sorprendentemente a Ferrol. Dada la importancia de estas dos variables, que consideramos más adelante como variables respuesta en los modelos diseñados para este trabajo, las representamos gráficamente (Figura 3). En ella se aprecia el comportamiento consistentemente ascendente de Lisboa, A Coruña y Leixões, en contraposición a Vigo que, tras crecer en un primer momento, vive una relativa decadencia en términos comparativos. En cambio, por tamaño medio en los cruceros, Vigo destaca por la especialización en los de gran dimensión, lo que lo convierte en extremadamente dependiente de las oscilaciones en las escalas de este tipo de barcos.

Tabla 1. Estadísticos descriptivos del modelo

Variable	Media	Desviación estándar	Mínimo	Máximo
pasajeros	134.680	163.718	564	577.603
cruceros	94,31	102,11	1	353
pasruc	1.111,70	639,83	206,40	2.499,74
lmuelle	848,67	753,75	271	2.438
calado	10,16	3,24	3,50	14,00
tbamarre	53,61	18,61	29,80	76,22
tmamarre	16,87	7,21	11,45	32,70
infaref	167.684	189.336	23.995	767.851
infarcomp	32.286	15.739	7.677	83.846
phum	0,50	0,50	0	1
temp	15,39	1,18	13,3	18,3
precip	1.190,96	387,98	382	2.177
año	0,07	0,26	0	1

Elaboración propia

En lo que se refiere a las infraestructuras, existen grandes diferencias en la longitud de los muelles: Ferrol y Vilagarcía están entre los que tienen menos longitud disponible para estos usos; Vigo y Lisboa los que poseen más. En lo que respecta al calado, existen pocas diferencias, presentándose Vilagarcía como la excepción dada su pobre magnitud. Las tarifas presentan bastantes discrepancias, siendo más gravosas en Leixões y Vigo, frente a los asequibles precios que oferta A Coruña que, además, es el único puerto que presenta tarifas específicas para cruceros. Las tarifas marginales promedio ocultan la distancia entre las gravosa magnitud lisboeta y el resto, con un patrón bastante parecido; estas diferencias ocultan la distinta política del puerto de la capital portuguesa respecto a los antes citados: mientras los últimos gravan única y exclusivamente el tonelaje, el primero considera además los días que permanecen en el puerto; esta circunstancia podría restar fiabilidad a nuestro análisis, pero dado que las escalas de los cruceros no duran ni siquiera un día de duración podemos considerar que la diferente política de Lisboa no afecta a los resultados obtenidos.

Los resultados de la influencia ponderada de los aeropuertos son traducción del uso de las instalaciones aeroportuarias, donde existe una clara jerarquía: destacando el aeropuerto de Lisboa, Portela; le sigue de lejos el de Porto, Sa Carneiro; en una situación medio baja, ya distante de los portugueses, el santiagués de Santiago-Rosalía de Castro; y, finalmente, con

niveles bajos y próximos el de A Coruña, Alvedro, y de Vigo, Peinador. Los datos climáticos son bastante parejos, descolgándose la más cálida y menos lluviosa Lisboa.

3.2 Implementación de un modelo de estimación de factores explicativos de la evolución del negocio crucerista

En este caso hemos planteado una arquitectura basada en datos de panel constituida por seis sujetos, seis infraestructuras portuarias del oeste y noroeste de la Península Ibérica, y 14 periodos de tiempo, que se corresponden a los años 2005 a 2018. Una muestra reducida que implica ciertas limitaciones a los resultados obtenidos de competitividad territorial. En cualquier caso, con estos datos se han aplicado técnicas de regresión de panel, concretamente empleamos efectos aleatorios, que se caracterizan por que los errores se estructuran en dos componentes, uno intrínseco a cada observación y otro correspondiente a las observaciones de cada sujeto, debiendo estar correlacionadas ambas partes del término error. Análíticamente:

$$y_{it} = x'_{it}\beta_k + z'_i\gamma_m + \mu_i + \delta_t + \epsilon_{it}$$

Donde x son las variables independientes que varían tanto con el tiempo como entre sujetos (tarifas portuarias, magnitudes climáticas), z las que sólo varían entre sujetos (características de las instalaciones portuarias), μ es la variable ficticia que varía entre sujetos pero no en el tiempo (phum) y δ las variables ficticias que varían con el tiempo pero no con los sujetos (miden el efecto año). Las variables dependientes e independientes se especifican en logaritmos, las variables ficticias en términos binomiales.

Se han diseñado dos modelos, el primero busca estimar el efecto de diversos regresores sobre la evolución del número de cruceristas que hacen escala en los puertos estudiados, el segundo particulariza este análisis al pasaje promedio de los buques que recalán en estas instalaciones portuarias. Los regresores pueden ser variables en el tiempo (datos climáticos) e invariantes en esa misma dimensión, distinguiendo entre estos últimos los que poseen carácter ficticio (la existencia o no de recursos considerados patrimonio de la humanidad, efecto año) de los que no tienen ese rasgo (infraestructuras portuarias, estructura tarifaria). Las variables dependientes y los regresores medidos en valores continuos se expresan en logaritmos, por lo que los coeficientes de las últimas se interpretan en términos de elasticidades (porcentajes), los coeficientes asociados a variables ficticias tienen la condición de semielasticidades (el valor del coeficiente multiplicado por 100 expresa la variación del regresando en términos porcentuales). Finalmente, los efectos año sólo se introducen en dos estimaciones, una por cada modelo. Los resultados obtenidos figuran en la Tabla 2.

Tabla 2. Resultados análisis regresión.

Regresores	Est. 1	Est. 2	Est. 3	Est. 4
Tarifa base de amarre	-0,793 (0,074) [0,000]	-0,751 (0,022) [0,000]	-0,504 (0,019) [0,000]	-0,498 (0,017) [0,000]
Tarifa marginal de amarre	-2,127 (0,584) [0,000]	-2,830 (0,335) [0,000]	-0,772 (0,240) [0,001]	-1,092 (0,223) [0,000]

Longitud de muelle	3,108 (0,077) [0,000]	3,179 (0,030) [0,000]	1,036 (0,025) [0,000]	1,061 (0,024) [0,000]
Calado	1,018 (0,077) [0,000]	1,015 (0,031) [0,000]	0,864 (0,021) [0,000]	0,881 (0,013) [0,000]
Temperatura	-3,981 (2,718) [0,273]	0,554 (2,049) [0,787]	-1,619 (1,332) [0,224]	0,365 (1,116) [0,744]
Precipitaciones	0,630 (0,608) [0,301]	0,408 (0,189) [0,030]	0,114 (0,152) [0,454]	0,138 (0,121) [0,255]
Patrimonio de la humanidad	0,800 (0,332) [0,016]	0,435 (0,164) [0,008]	-0,240 (0,123)	-0,391 (0,118) [0,001]
Término constante	-0,033 (7,161) [1,000]	-5,968 (5,335) [0,263]	5,633 (3,199) [0,078]	1,199 (2,317) [0,605]
Efecto año	Si	No	Si	No
r-cuadrado	0,9068	0,8746	0,8722	0,7697

Elaboración propia

Nota: Est.1 y Est.2 tienen como variable respuesta el logaritmo de los pasajeros, Est.3 y Est. 4 tienen como variable dependiente el logaritmo de cociente entre pasajeros y cruceros. Entre paréntesis se expresa el error estándar y entre corchetes el p-valor (p-valor igual o inferior a 0,050 implica un coeficiente significativamente distinto de cero).

Desde el punto de vista general, las especificaciones planteadas tienen una elevada capacidad explicativa de la varianza de las variables objetivo. En el caso del total de pasajeros que recalán en el puerto los coeficientes definidos en la primera estimación explican un 90,68 % de la variación de aquella, retrocediendo al 87,46 % una vez que se ha dejado de controlar el efecto año. En cambio, cuando se ha tomado el promedio de pasajeros por buque, el poder explicativo del modelo correspondiente a las estimaciones 3 y 4 retrocede, respectivamente, al 87,22 % y al 76,97 %. Desde este punto de vista es interesante la comparación entre la capacidad explicativa entre los pares de especificaciones en función de la presencia del efecto año. La eliminación de regresores siempre implica mermas en los valores del coeficiente de determinación, por lo que el efecto conjunto de los dummies asociados al año se puede interpretar utilizando esta diferencia entre las magnitudes del r-cuadrado; pues bien, este es mucho mayor en las especificaciones que emplean como variable dependiente al promedio de pasajeros por buque que al total de cruceristas a lo largo del año. En otras palabras, las variaciones anuales son más importantes en términos de tamaño unitario de los cruceros que recalán en las terminales analizadas que en lo relativo al volumen total de cruceristas.

Los coeficientes significativos del modelo son aquellos que hacen referencia a las características de las instalaciones portuarias y a la presencia en las inmediaciones de un recurso declarado patrimonio de la humanidad. Por el contrario, las magnitudes relativas al clima, temperatura medio anual y precipitaciones anuales acumuladas, no son significativas, por lo que se ha considerado que no tienen incidencia real en las variaciones observadas en el tráfico de cruceros.

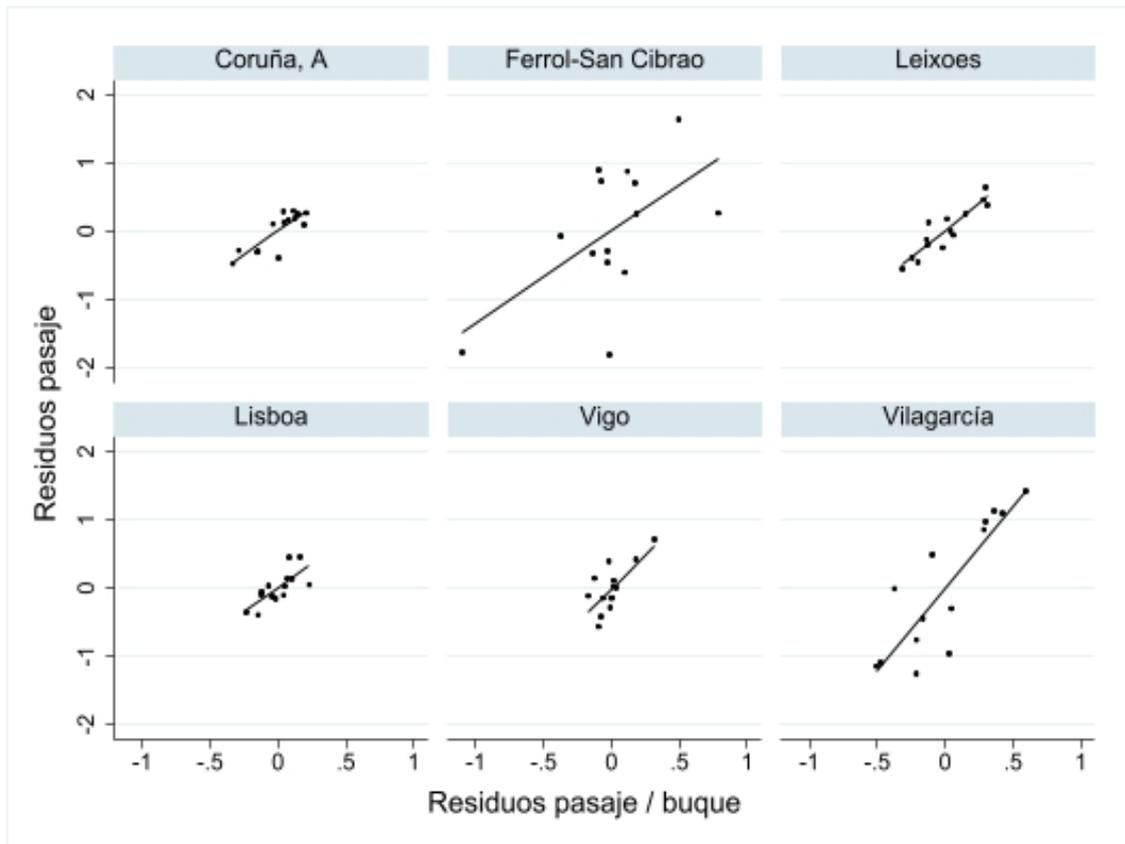
La estructura tarifaria conlleva coeficientes significativos y negativos, lo que es consecuente con su condición de coste para las navieras. Las tarifas base imponen caídas en el volumen de pasaje del orden del -0,75% a -0,80 % por cada incremento en un 1 % de su importe, mientras este impacto cae a un -0,5 % en cuanto controlamos el tamaño individual de los buques. Idéntica situación se repite para las tarifas marginales, con guarismos que varían entre -2,13 % a -2,83 % en relación con el número total de cruceristas, y del -0,77 % y el -1,09 % si se toma como referencia el pasaje del buque promedio. Comparando los efectos de cada variable se pueden inferir los siguientes hechos: el tráfico de cruceros es más sensible a los incrementos marginales de las tarifas que al precio base, lo que implica que los grandes buques sobrerreaccionan a incrementos en la estructura de precios; en segundo lugar, las variaciones atribuibles en exclusiva al efecto año magnifican los coeficientes asociados al precio: esto implica que los años de menor volumen de negocio son más sensibles a los incrementos tarifarios, apreciación coherente con menores niveles de tráfico crucerista a nivel general en años de crisis económica (el periodo estudiado incluye anualidades caracterizadas por la recesión).

Las características de las instalaciones portuarias influyen positivamente en el tráfico crucerista, en especial en la variable donde existen mayores diferencias entre puertos, como es el caso de la longitud de los muelles destinados al atraque de cruceros. En lo relativo de esta variable un incremento en un uno por ciento de la longitud del muelle en relación con el promedio (aproximadamente 870 metros) implica una variación en un 3,1 % del volumen total de cruceristas y de ligeramente por encima del 1 % si se utiliza pasajero/crucero. En cambio, el efecto del calado, aunque también estadísticamente significativo, es neutro, al asegurar siempre elasticidades unitarias (un incremento del 1 % en relación al calado medio, poco más de 10 %, se corresponde con variaciones del 1 % en relación al volumen de pasajeros anual); y algo menores si se controlan las diferencias de tamaño entre buques: a un incremento de un uno por ciento del calado se corresponde con incrementos entre el 0,85 % y el 0,88 % en el tamaño promedio de los cruceros recibidos. La interpretación de los coeficientes asociados al tamaño de las instalaciones portuarias ofrecen la siguiente imagen: en primer lugar el efecto neutro del calado, lo que resulta lógico siempre que cumplan unos estándares mínimos; en segundo lugar, la longitud de los muelles es un componente estratégico, pues es la variable que permite incrementar la capacidad de cada puerto para absorber aumentos adicionales en las escalas de los cruceros (obsérvese que la elasticidad es considerable en volumen total de pasaje, pues atendiendo al tamaño tipo se observan variaciones estrictamente proporcionales).

La cercanía de conjuntos Patrimonio de la Humanidad se refleja mediante una variable ficticia, que facilita segregar el comportamiento de aquellos puertos con un elemento turístico con este marchamo en su área inmediata de influencia (A Coruña, Leixoes y Lisboa) frente a los que no lo poseen. El coeficiente asociado a este regresor es significativo, si bien manifiesta una gran variabilidad en las estimaciones realizadas. En este caso los coeficientes se interpretan como semielasticidades, multiplicando por cien aquel para medir la diferencia existente entre aquellos que cuentan con esta característica: en promedio, y manteniendo constantes los demás regresores, un puerto que cumple esta condición recibe un 80 % más de pasajeros anuales que el resto, si bien esta cifra cae hasta un 43,5 % en cuando se deja de controlar los efectos-año; en consecuencia, este es un componente bastante volátil, sobrerreaccionando los años de mucho tráfico crucerista. Si se toma como objetivo el tamaño promedio de los cruceros el resultado es claramente diferente, pues el coeficiente asociado a

esta variable implica caídas en torno al -24 % y el -39,1 % según se controle o no los efectos año, concluyendo que el tamaño medio de los cruceros que realizan escala es mayor en los puertos que no tienen en sus proximidades este recurso monumental.

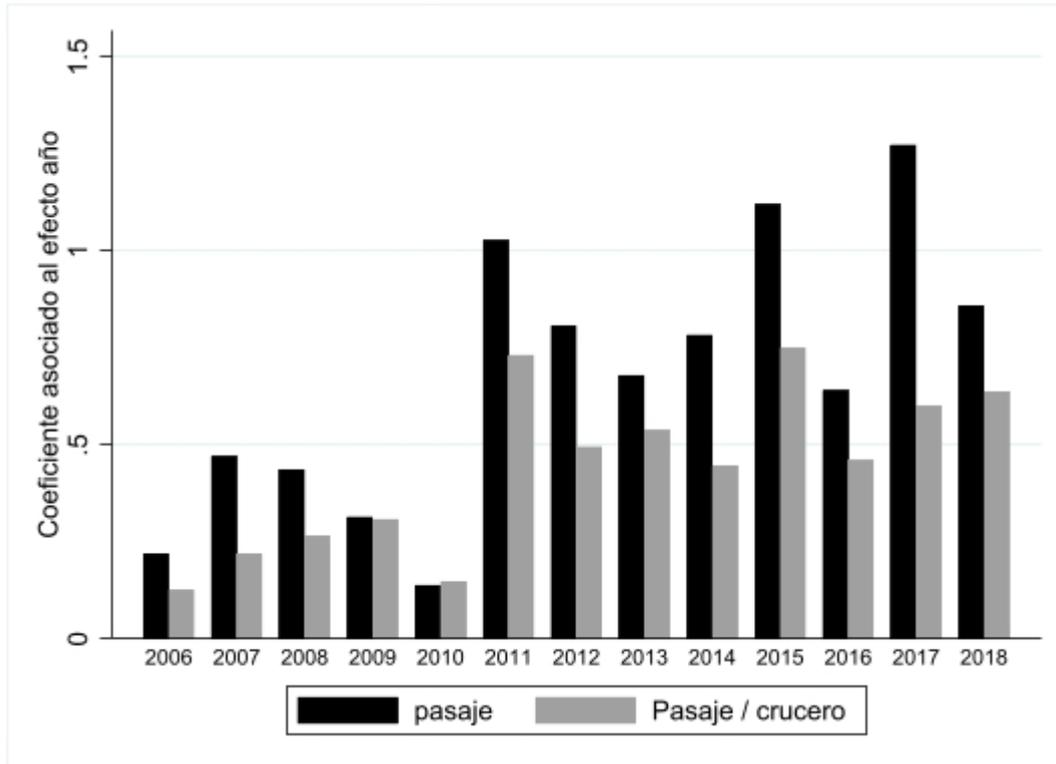
Figura 6. Predicciones del modelo y valores observados



Elaboración propia

La Figura 6 es una representación visual de la precisión de las estimaciones realizadas, concretamente Est.1 y Est.3 para cada puerto estudiado. Se trata de gráficos de dispersión que incluyen en abscisas la diferencia entre los valores predichos y los observados para el promedio de pasajeros/crucero, y en ordenadas la misma medida para volumen total de cruceristas. El resultado óptimo es que las observaciones se aglomeren en el centro de cada figura, mientras la situación opuesta es cuando se encuentran dispersos en la superficie del gráfico. Los resultados bastante precisos en A Coruña, Leixoes, Lisboa y Vigo; mientras que muestran una elevada dispersión en Ferrol-San Cibrao y Vilagarcía. La representación de los pares de residuos es consistente con el volumen de negocio de cada puerto, de tal modo que a mayor volumen se corresponde una mayor regularidad, obteniendo estimaciones más precisas y con residuos menores. Por el contrario, en las instalaciones portuarias con menor número de escalas la variabilidad de las observaciones es mayor, teniendo los regresores del modelo una capacidad explicativa más reducida.

Figura 7. Efecto año.



Elaboración propia

Las estimaciones Est.1 y Est.3 contienen, respectivamente, los coeficientes del efecto año para el promedio pasaje y promedio pasaje/crucero, que representan el porcentaje de incremento del promedio de ambas variables en un año dado respecto al año inicial que, a estos efectos, se considera como dato base. La Figura 7 permite ver las variaciones anuales promedio respecto a 2005, apreciando un ciclo inicial hasta 2010, seguido de un brusco incremento que da lugar a una nueva etapa en la que define un nivel base situado en torno a un 70 %-80 % en términos de pasajeros y del 40 %- 50 % en término de pasaje/buque por encima de los valores iniciales. El ciclo inicial recoge los últimos años de fuerte crecimiento económico de la primera década del presente siglo, así como la gran recesión de principios de la segunda década. Desde 2011 se aprecia un cambio radical respecto a años anteriores, que se puede interpretar como de irrupción del crucerismo en los puertos atlánticos de la península, desde ese momento alternan años en los que se duplican holgadamente el registro de pasajeros para 2005 (2011, 2015, 2017), con otros donde el crecimiento se sitúa en niveles bastante más bajos (2013, 2016). Los efectos año en lo relativo al tamaño medio del crucero que hace escala en estos puertos es menos espectacular, si bien desde 2011 llegan buques de formato claramente superior al año de partida: en 2011 y 2015 se alcanzan máximos, con cifras superiores a los datos de 2005 en un 73 % y 75 % respectivamente.

IV. RECAPITULACIÓN FINAL

A lo largo de este análisis hemos dibujado en grandes líneas la situación del sector crucerista a nivel mundial. Un marco que nos ha permitido introducir las cifras alusivas de pasajeros y buques de cruceros que arriban a los puertos gallegos. Unas cifras que conjuntamente con el análisis empírico efectuado nos hablan de crecimiento y de menor competitividad con respecto a otros puertos que confluyen en el mismo espacio marítimo. Especialmente significativo resulta esta realidad respecto a los portugueses de Leixões y Lisboa. Ahora bien, debemos remarcar las limitaciones de los resultados obtenidos como resultado del manejo de un número pequeño de puertos en la técnica de regresión de panel. En cualquier caso, consideramos que los datos deben ser considerados sólo como una aproximación, pues sería interesante contrastar los mismos mediante entrevistas en profundidad a los principales agentes tanto públicos como privados del sector.

Los efectos de la pandemia de la COVID-19 en el sector turístico de cruceros han sido abrumadores. La caída de la demanda de pasajeros y el consiguiente debilitamiento financiero de las grandes compañías han puesto en jaque al sector. El futuro post-COVID-19 está presidido por grandes incertidumbres ligadas básicamente a la repercusión que los acontecimientos sufridos tengan sobre el comportamiento de la demanda. Los agentes del sector de cruceros tanto públicos como privados deberán aportar estrategias de actuación acordes con las necesidades generadas por la evolución del mercado.

Una evidencia dentro del mercado de cruceros nos habla de la apremiante necesidad por parte de los puertos gallegos de acomodarse a los requisitos de oferta de instalaciones cruceristas demandadas por las compañías navieras. En este sentido, los puertos deben invertir en mejoras de infraestructuras para conseguir aumentar su capacidad de atracción y ser capaz de soportar la masificación que puede implicar este tipo de turismo en los centros de las ciudades. En este punto, debemos señalar la necesidad de mejorar la conectividad aeroportuaria de Galicia. Sin solventar este hándicap los puertos gallegos sólo podrán aspirar en el mejor de los casos a funcionar como escala. Otro aspecto relevante, consistiría en replantear la efectividad de las acciones promocionales de las ciudades portuarias; así como, las actividades turísticas ofertadas. En esta dirección, se debe sensibilizar especialmente a la oferta comercial y de restauración para conseguir una mejor adaptación de los horarios de apertura y cierre las necesidades de la demanda crucerista. Ahora bien, el marco estratégico de actuación debe atender también aquellas medidas de seguridad higiénico-sanitarias precisas para controlar los flujos de pasajeros mientras la lacra de la COVID-19 esté presente.

Concluyendo, la industria de cruceros puede ser enriquecedora de la oferta turística tradicional de las ciudades portuarias gallegas. A tal fin, se hace necesaria la coordinación entre las entidades públicas y privadas vinculadas al sector turístico, así como las comunidades locales. Sólo con el concurso de todos los agentes será posible construir una oferta de destino sólida, atractiva, y sostenible en el tiempo, tanto para las navieras, como para sus pasajeros.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ancona, M. C., Membreño, J. y Vidal, A. B. (2021): «Challenges of cruise tourism after the pandemic», *Journal of Tourism and Heritage Research*, vol. 4 (2), pp. 1-8.

- Barron P. y Greenwood A. B. (2006): «Issues determining the development of cruise itineraries: A focus on the luxury market», *Tourism in Marine Environments*, vol. 3 (2), pp. 89-99. <https://doi.org/10.3727/154427306779435238>
- Barroso González, M. de la O y Flores Ruiz, D. (2006): «La competitividad internacional de los destinos turísticos: Del enfoque macroeconómico al enfoque estratégico», *Cuadernos de Turismo*, 17, 7-24.
- Bornhorst, T., Brent Ritchie, J. R. y Sheehan, L. (2010): «Determinants of tourism success for DMOs & destinations: An empirical examination of stakeholders' perspectives», *Tourism Management*, 31 (5), 572-589. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.06.008>
- Brida, J. G. Bukstein, D. y Tealde, E. (2012a): «Patrones de gasto de cruceristas en dos puertos uruguayos», *Estudios y perspectivas en turismo*, vol. 21(5), pp. 1190-1210. Disponible en: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322012000500007&lng=es&nrm=iso
- Brida, J.G., Riaño, E. y Zapata, S. (2012b): «Percepciones de los residentes acerca de los impactos del turismo de cruceros en la comunidad: un análisis factorial y de clústeres», *Cuadernos de Turismo*, nº29, pp. 9-107.
- Buhalis, D. (2000): «Marketing the competitive destination of the future», *Tourism Management*, 21 (1), 97-116. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00095-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00095-3)
- Camagni, R. (2002): «On the Concept of Territorial Competitiveness: Sound or Misleading?», *Urban Studies*, vol. 39 (13), pp. 2395-2411. <https://doi.org/10.1080/0042098022000027022>
- Casado-Díaz, A. B., Navarro-Ruiz, S., Nicolau, J. L. y Ivars-Baidal, J. (2021): «Expanding our understanding of cruise visitors' expenditure at destinations: The role of spatial patterns, on shore visit choice and cruise category», *Tourism Management*, vol. 83, April, 104199. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2020.104199>
- Cerchiello, G. (2013): *La evolución del crucerismo en España. Desde sus orígenes hasta la actualidad (1848-2013)*. Alicante, Tesis doctoral. Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas, Universidad de Alicante.
- Cerchiello, G. y Vera-Rebollo, J. F. (2019): «From elitist to popular tourism: leisure cruises to Spain during the first third of the twentieth century (1900-1936) », *Journal of Tourism History*, vol. 11 (2), pp. 144-166. <https://doi.org/10.1080/1755182X.2019.1610505>
- CLIA (CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION) (2018): *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2017*. Washington, Cruise Lines International Association, Inc. En línea: <https://cruising.org/-/media/CLIA/Research/Global%202018%20EIS>
- Coltman, M. (1989): *Introduction to travel and tourism: an international approach*. New York, Van Nostrand Reinhold.
- Crouch, G. I. (2007): *Modelling destination competitiveness: a survey and analysis of the impact of competitiveness attributes*. Sydney, CRC (Cooperative Research Centres).
- Cruz, E. (2014): *El turismo de cruceros en el mundo: Análisis de las tipologías de cruceristas en el puerto de Málaga según la percepción de la imagen, satisfacción y lealtad al destino*

- turístico de la capital. Málaga, Tesis doctoral. Departamento de Economía y Administración de Empresas, Universidad de Málaga.
- Cruz, E. y Ruiz, E. (2015): «Tendencias y estrategias en la industria del crucero: principales áreas del turismo de cruceros en el mundo», *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, n. 19 (diciembre 2015). En línea: <http://www.eumed.net/rev/turydes/19/cruceros.html>
- Dickinson, B. y Vladimir, A. (2007): *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*. London, John Wiley & Sons Inc.
- Dwyer, L. y Kim, C. (2003): «Destination Competitiveness: Determinants and Indicators», *Current Issues in Tourism*, 6 (5), 369-414.
- Equipo de Investigación G4+ (UNIVERSIDADE DE VIGO) (2011): “Diseño de estrategias para el impulso de la actividad crucerista: Aplicación al caso de Vigo”. IGAPE (Instituto Galego de Promoción Económica). Disponible en: http://g4plus.uvigo.es/wp-content/uploads/2019/02/Actividad_crucerista_ap_vigo.pdf
- Esteve-Pérez, J., García-Sánchez, A. y Gutiérrez-Romero (2014): «Agentes asociados a la configuración de un itinerario de cruceros, hinterland turístico y puertos de crucero en España», *Anuario de Jóvenes Investigadores*, 7, 42-44.
- Esteve-Pérez, J. y García-Sánchez, A. (2015): «Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands», *Maritime Economics & Logistics*, 17 (3), pp. 371–388. <https://doi.org/10.1057/mel.2014.21>
- Fernández-Miranda, R. (2012): “Lo que hunden mientras flotan: Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización (1ª parte)”, en *OPINIONES EN DESARROLLO: Programa Turismo Responsable*, Artículo n.º13. Barcelona, ALBA SUD. Disponible en: www.albasud.org
- Fernández-Morales, A. y Cisneros-Martínez, J. D. (2019): “Seasonal Concentration Decomposition of Cruise Tourism Demand in Southern Europe”. *Journal of Travel Research*, 58 (8), 1389–1407. <https://doi.org/10.1177/0047287518802094>
- Garay, L. A. y Cànoves, G. (2012): «Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n.º60, pp. 253-271.
- Goeldner, C. y Brent Ritchie, J.R.B. (2003): *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. New York, John Wiley & Sons.
- González-Laxe, F. (coord.); Armesto, J. F.; Sánchez, P. y Lago, S. (2015): Informe de conxuntura socioeconómica: Turismo. Foro económico de Galicia. Disponible en: <http://www.foroeconomicodegalicia.es/documentos/nota-coxuntura-turismo-i2015/>
- González Morales, A. y Ramón Ojeda, A.A. (2020): «Puertos y turismo de cruceros en islas del Atlántico medio septentrional (Caribe y Macaronesia)», *Estudios Geográficos*, 81 (288), enero-junio 2020, e039. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202054.044>
- Gössling, S., Scott, D. y Hall, C. M. (2021): «Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19», *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 29 (1), pp. 1-20, doi: 10.1080/09669582.2020.1758708.

- Hassan, S. S. (2000): «Determinants of Market Competitiveness in an Environmentally Sustainable Tourism Industry», *Journal of Travel Research*, 38 (3), 239-245. <https://doi.org/10.1177/004728750003800305>
- Holland, J., Mazarrol, T., Soutar, G. N., Tapsall, S. y Elliot, W. A. (2021): «Cruise passengers' risk reduction strategies in the wake of COVID-19», *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, vol. 26 (11), pp. 1189-1206. <https://doi.org/10.1080/10941665.2021.1962376>
- Hyun, S. S. y Han, H. (2015): «Luxury Cruise Travelers: Other Customer Perceptions», *Journal of Travel Research*, vol. 54 (1), pp. 107-121. <https://doi.org/10.1177/0047287513513165>
- Kizielewicz, J. (2020): «Measuring the Economic and Social Contribution of Cruise Tourism Development to Coastal Tourist Destinations», *European Research Studies Journal*, vol. XXIII (3), pp. 147-171. <https://doi.org/10.35808/ersj/1630>
- Klein, R. A. (2011): «Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability», *Journal of Hospitality and Tourism Management*, vol. 18 (1), pp. 107-116. <https://doi.org/10.1375/jhtm.18.1.107>
- Kotler, P., Haider, D. H. y Rein, I. (1994): *Mercadotecnia de localidades: como atraer inversiones, industrias y turismo a ciudades, regiones, estado y países*. México, Diana.
- Lekakou, M. B. y Pallis, A.A. (2005): «Cruising the Mediterranean Sea: Market structures and EU policy initiatives», *Aegean Working Papers*, 2(1), pp. 45-61.
- López López, J. D. (2015): *Un modelo para el análisis de la competitividad portuaria: una aplicación a los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife*. Las Palmas de Gran Canaria, Tesis doctoral. Departamento de Análisis Económico Aplicado, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Liu, X. y Chang, Y. C. (2020): «An emergency responding mechanism for cruise epidemic prevention-taking COVID-19 as an example», *Marine Policy*, vol. 119, 104093. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104093>
- Luna, M. (2015): «El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. Un análisis entre el 2000 y el 2012», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIX, nº 514. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-514.pdf>
- Mathew, E. (2021): «Tiding over the pandemic: The prospects of cruise tourism», *International Journal of Hospitality and Tourism Studies*, vol. 2 (1), pp. 78-86. <https://doi.org/10.31559/IJHTS2020.2.1.8>
- Martínez, C. I. (2012): «Perspectivas del Turismo de Cruceros en Argentina en el Marco de las Tendencias Mundiales», *Notas en Turismo y Economía*, Año 3 (IV), pp. 44-71.
- Medcruise (2019): *Cruise Activities in Med Cruise Ports: Statistics report 2018*. Santa Cruz de Tenerife, MedCruise Association.
- Mihalic, T. (2000): «Environmental management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness», *Tourism Management* 21(1), 65-78. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00096-5](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00096-5)

- Morgavi, M., Cohena, C. y Vereda, M. (2020): «Competitividad de Ushuaia como puerta de entrada marítima del turismo antártico», *Aportes y Transferencias*, 18 (1), 61-81.
- Morrison, A., Yang, C.-H., O'Leary, J. T. y Nadkardni, N. (2003): «Comparative Profiles of Travellers on Cruises and Land-based Resort Vacations», *Journal of Tourism Studies*, vol. 14 (1), pp. 99-111.
- Nedelcu, A., Popescu, G. y Cioaca, A. (2015): «Current Diversity of Cruise Tourism», *Journal of Tourism Challenges and Trends*, vol. 8 (1), pp. 27-42.
- Organización Mundial del Turismo (2003): *La actividad de los cruceros turísticos en el mundo*. Madrid, Organización Mundial del Turismo.
- Organización Mundial del Turismo (2008): *Turismo de cruceros: Situación actual y tendencias*. Madrid, OMT.
- Pallis, T. (2015): *Cruise Shipping and Urban Development. State of the Art of the Industry and Cruise Ports*. Paris, International Transport Forum Discussion Paper Nº 2015-14, International Transport Forum/OECD. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10419/121940>
- Papathanassis, A. y Beckmann, I. (2011): «Assessing the poverty of cruise theory hypothesis», *Annals of Tourism Research*, vol. 38 (1), pp. 153-174. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2010.07.015>
- Patiño Romarís, C. A. (2016): *Espazos turísticos e de ocio no litoral galego: Unha análise a diferentes escalas*. Santiago de Compostela, Tesis Doctoral. Universidade de Santiago de Compostela.
- Perucic, D. (2020): «Analysis of the world cruise industry», *DIEM: Dubrovnik International Economic Meeting*, vol. 5 (1), pp. 89-99.
- Petrick, J. y Sirakaya, E. (2004): «Segmenting Cruisers by Loyalty», *Annals of Tourism Research*, vol. 31 (2), pp. 472-475. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2003.12.009>
- Radic, A., Law, R., Lück, M., Kang, H., Ariza-Montes, A., Arjona-Fuentes, J. M. y Han, H. (2020): «Apocalypse Now or Overreaction to Coronavirus: The Global Cruise Tourism Industry Crisis», *Sustainability*, vol. 12 (17), 6968. <https://doi.org/10.3390/su12176968>
- Ritchie, J. R. y Crouch, G. I. (2003): *The competitive destination: A sustainable tourism perspective*. Oxon (U.K.), CABI. <https://doi.org/10.1079/9780851996646.0000>
- Rodrigue, J. P. y Notteboom, T. (2013): «The Geography of cruises: Itineraries, not destinations», *Applied Geography*, vol. 38, pp. 31-42. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.11.011>
- Rodrigues da Siva, A. L. (2021): «An overview of the impact of COVID-19 on the cruise industry with considerations for Florida», *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 10, 100391. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100391>
- Seric, N. y Rakusic, K. (2014): «Cruising Tourism: Differentiation through the characteristics of cruising route». *European Scientific Journal*, Special/edition vol.2, pp. 67-75.

- Toh, R. S., Rivers, M. J. y Ling, T. W. (2005): «Room occupancies: cruise lines out-do the hotels», *Hospitality Management*, vol. 24, pp. 121-135. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2004.05.005>
- Tovar B., Espino, R. y López del Pino, F. (2020): «Residents' perceptions and attitudes towards the cruise tourism impact in Gran Canaria», *Research in Transportation Business & Management*. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100586>.
- Valencia García, O. (1996): «Análisis de la competitividad territorial mediante técnicas multivariantes un ensayo exploratorio aplicado a la provincia de Burgos», en 5.º Congreso de Economía Regional de Castilla y León, Vol. 2 (Comunicaciones 2), Ávila, pp. 710-724
- Vega-Muñoz, A., Arjona-Fuentes, J. M., Ariza-Montes, A., Han, H. y Law, R. (2020): «In search of 'a research front' in cruise tourism studies», *International Journal of Hospitality Management*, vol. 85, 102353. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2019.102353>
- Weaver, A. (2005): «The McDonaldization thesis and cruise tourism», *Annals of Tourism Research*, vol. 32 (2), pp. 346-366. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2004.07.005>

CONTRIBUCIONES DE LOS AUTORES.

Autor 1: Concepción original del trabajo, Análisis, adquisición e interpretación de los datos, Redacción y revisión crítica del contenido y Aprobación final de la versión a publicar.

Autor 2: Concepción original del trabajo y Análisis, adquisición e interpretación de los datos.

Autor 3: Concepción original del trabajo, Redacción y revisión crítica del contenido y Aprobación final de la versión a publicar.