

## **TURISMO DE CRUCEROS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (ESPAÑA): REFLEXIONES TERRITORIALES**

### ***CRUISE TOURISM IN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (SPAIN): TERRITORIAL CONSIDERATIONS***

AINHOA AMARO GARCÍA

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

SILVIA BATTINO

Universidad de Sassari

#### **Resumen**

El turismo es una industria global, en 2018 1.400 millones de personas se desplazaron con fines recreativos por todo el mundo. Como consecuencia, las ciudades han detectado en el sector turístico un motor de crecimiento y desarrollo económico. Tal es el caso de Las Palmas de Gran Canaria, una ciudad que, de manera intencionada, bien a través de intervenciones puntuales o de cambios normativos, ha terminado transformando muchos aspectos de la configuración territorial y de la vida de los residentes a raíz de la llegada de cruceros. Ante este escenario, se pone de manifiesto la importancia de estudiar la situación particular de la actividad turística de la capital como puerto base de cruceros y como ésta, al convivir con el turismo interno, suele presentar dos caras: una positiva, relacionada con los beneficios económicos; otra negativa, generada por el impacto espacial y funcional que supone la llegada puntual de un gran número de viajeros. La metodología propuesta se ha basado en un análisis cuantitativo y cualitativo, a través de la evolución cartográfica de Las Palmas de Gran Canaria.

**Palabras clave:** impactos, turismo de cruceros, Las Palmas de Gran Canaria.

#### **Abstract**

Tourism is a global industry, in 2018 1.400 M people traveled for recreational purposes. As a consequence, cities have detected in the tourism sector an engine of economic growth and development. Such is the case of Las Palmas de Gran Canaria, a city that intentionally, either through specific interventions or regulatory changes, has ended up transforming many aspects of the territorial configuration and life of the residents following due to the arrival of cruise ships. Faced with this scenario, it is highlighted the importance of studying the particular situation of the tourist activity of the capital as a base port of cruises and how this, in confluence with internal tourism, usually presents two faces: a positive one, related to the economic benefits; another

negative, generated by the social, spatial and functional impacts of the timely arrival of a large number of travelers. The proposed methodology has been based on a quantitative and qualitative analysis, through the cartographic evolution of the Las Palmas de Gran Canaria.

**Keywords:** impacts, cruise tourism, Las Palmas de Gran Canaria.

## 1. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

El turismo de cruceros, tal y como se conoce actualmente, surgió en la década de 1970, pero ha sido durante los últimos veinte años cuando ha registrado un crecimiento significativo tanto en términos de número de pasajeros y buques utilizados en travesías, como en destinos afectados por este nuevo segmento turístico. Según las estadísticas, en 2019 se utilizaron 404 buques para transportar 27,8 millones de pasajeros, con un impacto económico de 41,6 millones de dólares (38,7 millones de euros), si se tienen en cuenta ingresos directos, indirectos e inducidos. Actualmente, las zonas más afectadas por el turismo de cruceros son el Caribe (38,7%), el Mediterráneo (14,8%) y Asia-Pacífico (12,3%) (CIN, 2020).

Desde principio del siglo XXI, el producto de cruceros se ha diversificado para satisfacer las nuevas demandas: pasajeros más jóvenes, con diversidad de intereses turísticos y de perfiles socioeconómicos dispares, con la implementación de las nuevas tecnologías y la especialización, diversificación y mejora de los servicios en tierra que ello conlleva. De esta forma, el turismo de cruceros ofrece una experiencia completa durante las travesías al ofrecer a bordo todo tipo de facilidades tales como restaurantes, piscinas, gimnasios, teatros, centros estéticos y áreas recreativas, y en tierra, con las actividades complementarias ofrecidas en las ciudades portuarias donde recalán (Dowling, 2005; Chin, 2008; Pallis, 2015).

Por todo esto, los cruceros son considerados hoteles flotantes, ya que son el resultado de la suma de múltiples agentes, elementos y actores implicados. De ahí que su éxito y consolidación se basen en las relaciones e impactos generados en destino por el propio sistema turístico y por los que allí residen. Ante este hecho, se dan dos situaciones: una caracterizada por las medidas utilizadas por los destinos portuarios para atraer la actividad, entre las que

---

1 El artículo se divide en 5 secciones: (1) Introducción, (2) Estado del arte y metodología, (3) Las Palmas de Gran Canaria y el Turismo de Cruceros, (4), Transformaciones e impactos asociados, (5) Conclusiones. La redacción y elaboración de los capítulos 1, 2 y 3 corresponden a la doctora Silvia Battino, y los 4 y 5 a la doctora Ainhoa Amaro García. Cabe destacar que las dos autoras han colaborado de forma bidireccional en el fondo y forma de la investigación aquí presente, definiendo de forma unánime las líneas de trabajo, estructura y conclusiones del mismo.

destacan: (a) ampliar la capacidad de amarre de sus puertos, como Santa Cruz de Tenerife, Canarias, España, (b) dragar sus fondos para recibir cruceros de mayor calado, como Olbia, Cerdeña, Italia y (c) ofrecer bajos impuestos en las tasas de atraque, como en Buenos Aires, Argentina; otra caracterizada por las desventajas y conflictos que provoca este tipo de turismo en las ciudades portuarias: (a) masificación de las áreas turísticas, donde podemos encontrar el caso de Barcelona, expuesto en el documental *Bye, Bye, Barcelona*<sup>2</sup>, (b) el síndrome de Venecia<sup>3</sup>, en el que la población local se ha visto obligada a emigrar de sus hogares por la fuerte presión turística e inmobiliaria<sup>4</sup> y (c) movilizaciones antiturismo y turismofobia, sobre todo en ciudades con alta ocupación turística en el que conviven varios segmentos turísticos, destacando los casos de Barcelona, Dubrovnik, Mallorca y Venecia.

Partiendo de estas consideraciones generales, en este artículo se analizan diversas vertientes de la relación turismo de cruceros, patrimonio y planificación, estudiando un caso particular: Las Palmas de Gran Canaria. Para la capital, de manera intencionada, bien a través de intervenciones puntuales o de cambios de normativas, la llegada de cruceros ha terminado transformando muchos aspectos de la configuración y la vida de los residentes capitalinos, que han sido testigos de cómo, en apenas una década, confluyen en un mismo espacio turistas convencionales, cruceristas y población flotante. En base a estas consideraciones, el objetivo principal de este artículo es analizar las transformaciones urbanas y los cambios recientes de usos del suelo que ha experimentado la capital durante los últimos diez años debido, principalmente, al manifiesto y creciente fenómeno del turismo de cruceros. Para ello, el artículo se ha dividido en cuatro secciones: (1) Estado del arte y metodología, en el que se explica la revisión bibliográfica así como la metodología utilizada para el trabajo de campo; (2) Las Palmas de Gran Canaria y el turismo de cruceros, en el que se expone la evolución de la actividad turística en la capital desde el punto de vista de la recepción de visitantes; (3) Transformaciones e impactos asociados, en el que se analizan los cambios de uso del suelo y sus respectivas transformaciones urbanas; y (4) conclusiones, las obtenidas de las secciones anteriores.

---

2 Documental realizado en 2014 por Eduardo Chibás en el que se denuncian los problemas que afectan a la ciudad de Barcelona a raíz de la llegada masiva de turistas.

3 Se recomienda el documental «The Venice Syndrome» de Pichler (2012). Muestra la hiperturistificación de la ciudad lacustre, el gran éxodo y la progresiva desaparición del tejido social veneciano (Milano, 2017:9).

4 El Comitato No Grandi Navi el 18/06/2017 convocó un referéndum que hacía alusión a lo siguiente: «¿Quieres que los grandes cruceros permanezcan fuera de la laguna de Venecia y que no se lleven a cabo nuevas excavaciones dentro de la laguna?». El referéndum, no vinculante, tuvo mucho éxito. Acudieron 18.105 personas y el 80% eran venecianos, el resto extranjeros o turistas extranjeros. El 98.72% de los votantes

## 2. ESTADO DEL ARTE Y METODOLOGÍA

Originalmente, las investigaciones relacionadas con el turismo de cruceros centraron sus estudios en los impactos económicos que tuvo el sector de cruceros en las regiones de América del Norte y el Caribe (Lawton y Butler 1987; Hall y Braithwaite, 1990; Dwyer y Forsyth, 1998). Progresivamente las líneas de trabajo ampliaron sus ámbitos territoriales y se centraron sobre las tendencias de la oferta y la demanda de las navieras, considerando también las rutas e itinerarios en tierra de los pasajeros de cruceros desembarcados (Lopes, Dredge 2017; Whyte, 2017; Sabato, 2018), sobre el impacto económico (Amato, 2015; Di Cesare, 2015; BREA, 2017 y 2018; McCarthy, 2017; Paoli et al., 2017; MacNeill y Wozniak, 2018; Pino y Peluso, 2018) y sobre los impactos socioambientales causados por el atraque de los buques (Soriani et al., 2015; Strazza et al., 2015; Carić, 2016; Perić et al., 2016; Perić y Račić, 2017; Dragović et al., 2018; Rosa-Jiménez et al., 2018;). Algunos investigadores, ante el éxito de la actividad, abrieron nuevas líneas de debate, al centrarse sobre contextos de experiencia y comportamiento de los pasajeros de cruceros en puertos de escala o de tránsito (Marti, 1992; Teye y Leclerc, 1998; Qu y Pin, 1999; Duman y Matilla, 2005; Jones, 2011; Del Chiappa y Abbate, 2016; Jordan y Vogt, 2017; Del Chiappa, Lorenzo Romero y Gallarza, 2018; Sorrentino et al., 2019).

Como se puede observar, los ejes de investigación del segmento de cruceros han estado basados en estos cuatro ejes temáticos y su correspondiente subdivisión, sobre todo en las zonas del Caribe y Mediterráneo. Ahora bien, desde un punto de vista autonómico, es importante notar aún más la escasez de estudios para el caso del Atlántico, lo que en parte tiene su explicación debido a que su despegue ha sido reciente y su peso en relación a otros destinos incipiente. Entre la bibliografía existente destacan las líneas de investigación relacionadas con el impacto económico y de satisfacción del crucerista, con los trabajos de Edei consultores (2005, 2009, 2012) y Centro Atlántico de Pensamiento Estratégico (2016); el marketing turístico, con los trabajos de Aguiar (2014, 2016); y el impacto socio urbano con los trabajos de Hernández Luis et al. (2015) y Goycoolea y Amaro (2015).

Esta revisión bibliográfica junto con las encuestas de muestra transversal realizadas por las autoras, con 467 cuestionarios realizados a residentes en la capital<sup>5</sup> y 432 cuestionarios realizados a cruceristas<sup>6</sup>, han servido de base me-

---

correspondiente a un total de 17.874 personas se declaró en contra de los grandes cruceros. El resultado provocó la petición al Gobierno de la inmediata aplicación de la ley «Clini-Passera» de 2013 que preveía la prohibición de ingresos de cruceros de más de 40.000 toneladas en la laguna (Milano, 2017:13-14).

5 Véase Hernández Luis, J. Á., Del Chiappa, G. y Battino, S. (2015). Percepción de los residentes de las Palmas de Gran Canaria ante el turismo de cruceros. *Vegueta*, 15, 287-316.

6 El cuestionario consta de 25 preguntas —divididas en cuatro módulos— basados algunos de ellos en la revisión metodológica de la literatura de (Chen y Tsai, 2007; Chi

todológica de esta comunicación. Cabe destacar que la información obtenida relativa a los usos del suelo y su evolución se han basado en un análisis de la información detallada por organismos oficiales autonómicos, sistemas de información geográfica y normativas urbanísticas.

### **3. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y EL TURISMO DE CRUCEROS**

Las Palmas de Gran Canaria ubicada al noreste de la isla de Gran Canaria, Archipiélago Canario (España), fue fundada en 1478 y es capital de la isla de Gran Canaria y de la provincia de Las Palmas. Tiene una población de 379.925 habitantes a 1 de enero 2019 (ISTAC, 2020)<sup>7</sup>, convirtiéndose en la ciudad más poblada de Canarias y la novena de España (Enterat, 2019) con una densidad de población de 3.755 hab/km<sup>2</sup>. Esto sin tener en cuenta la población flotante del resto de municipios que acuden a la capital por motivos laborales y el resto de visitantes que pernoctan en otros términos municipales.

Teniendo en cuentas estas consideraciones y antes de pasar al análisis por menorizado de la actividad turística capitalina, es necesario tener en cuenta que la ciudad está dividida en cinco distritos, tres de los cuales forman parte del ámbito de influencia del turismo de cruceros: el distrito 1, Vegueta-Cono sur-Tafira; el distrito 2, Centro; y el distrito 3, Isleta-Puerto-Guanarteme (Figura 1)<sup>8</sup>.

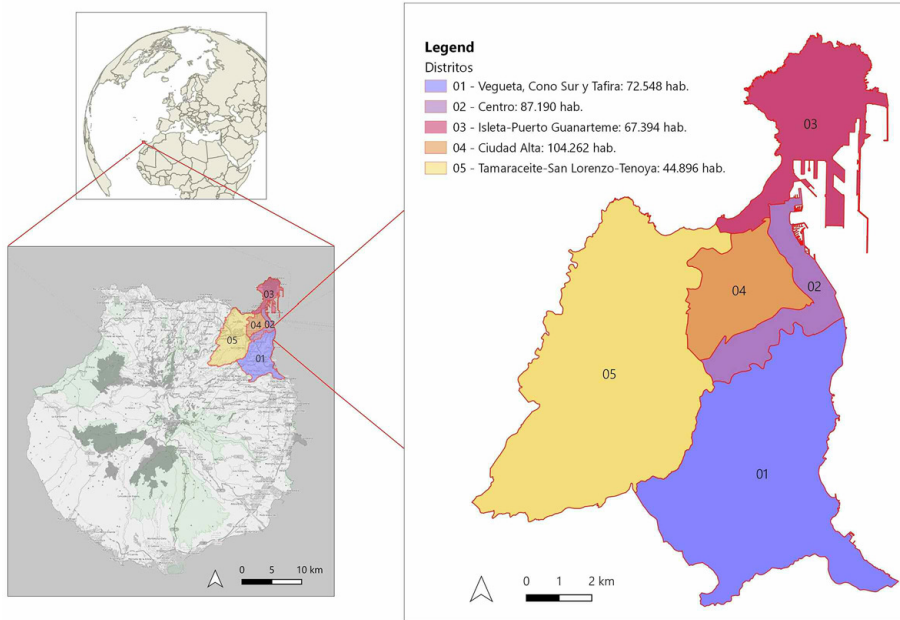
---

y Qu, 2008). Los dos primeros bloques están diseñados para recopilar información demográfica y hábitos generales. Las preguntas correspondientes al bloque I (preguntas 1, 2, 3, 4, 5 y 6) informan sobre datos de carácter geográfico y perfil del turista e incluyen: género, edad, nacionalidad, ciudad de residencia, profesión, viaja solo o acompañado, frecuencia de viajes al año y gasto medio. El bloque II se centra en analizar el perfil del turista como cruceristas y la información que tienen los cruceristas antes de visitar la ciudad y la región —así se puede deducir de manera indirecta cómo es la promoción de los destinos en este segmento— (preguntas 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17, 19, 20 y 23): cuántos viajes en crucero ha hecho, compañías, meses, itinerarios, por qué ha elegido viajar en crucero, modalidad de compra del viaje en crucero, cuánto suele gastar en un viaje, cuánto tiempo emplea en visitar la ciudad, cuál es la información que los cruceristas tienen antes de visitar la ciudad y/o la región y uso de la tecnología pre/post viaje. Los bloques III y IV han sido diseñados como un instrumento de análisis para detectar y baremar: (1) imagen del destino, (2) oferta y promoción del destino, (3) satisfacción del atributo turístico, satisfacción general y (4) lealtad que tienen los cruceristas sobre las ciudades portuarias que visitan. Para mayor información consultar la Tesis doctoral de Ainhoa Amaro García, 2019.

7 Para más información ver: [http://www.gobiernodecanarias.org/istac/temas\\_estadisticos/demografia/poblacion/cifraspadronales/E30245A.html](http://www.gobiernodecanarias.org/istac/temas_estadisticos/demografia/poblacion/cifraspadronales/E30245A.html)

8 Éste censo representa la información oficial por distritos vigente, ya que desde 2018 no se actualiza públicamente la población por distritos.

Figura 1. Representación de los distritos de Las Palmas de Gran Canaria y su correspondiente censo, 2018



**Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Elaboración propia**

El turismo en Gran Canaria fue promovido por ingleses mediante el establecimiento de líneas de transporte marítimo, conectando así servicios de correos, transporte de mercancías y personas entre Gran Canaria y Reino Unido. La historia del turismo en Las Palmas de Gran Canaria sigue derroteros similares a los experimentados a escala global, pero con algún desfase temporal. Hasta finales del siglo XIX, el turismo capitalino estaba relacionado con la construcción y posterior ampliación del puerto de La Luz y de Las Palmas y el desarrollo de las comunicaciones marítimas con Europa. (Donato, 2001; Hernández Luis, 2008). Sin embargo, a finales del siglo XIX y principios del XX, la Revolución Industrial impactó con fuerza en el sector marítimo. El puerto de La Luz fue testigo de la sustitución del carbón por el petróleo y, dada su posición estratégica, durante esta fase de transición se convirtió en la mayor estación carbonera del Atlántico medio gracias a los depósitos de carbón que instalaron las consignatarias inglesas en el Muelle Grande. A este hecho, hay que sumarle que los astilleros a nivel internacional empezaron a construir nuevos y más grandes buques para hacer líneas trasatlánticas, por lo que el puerto se convirtió también en taller de reparaciones navales de buques y trasatlánticos que hacían escala para repostar y/o visitar la ciudad.

Sin embargo, la irrupción del transporte aéreo en el aeropuerto de Gran Canaria en 1954 y la posterior construcción en serie del boeing a escala global, condicionó enormemente los desplazamientos marítimos. El avión ganó progresivamente cuota de mercado y pasó a sustituir al barco en el transporte de pasajeros; las navieras, frente a la continua pérdida de ingresos y servicios, afrontaron la situación reinventando el modelo de negocio. El transporte de pasajeros fue sustituido por cruceros de placer, éstos ofrecían itinerarios por todo el mundo, entre los destinos de la época destacó la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria cuando en 1958 y 1960, respectivamente, recibió a los dos mayores transatlánticos de la época: el «*Queen Mary*» y el «*Queen Elizabeth*».

Durante la década comprendida entre 1955 y 1965, la capital fue el principal punto turístico de la isla, pero la consolidación del transporte aéreo anteriormente mencionada, la aparición de los vuelos chárter y el desarrollo urbanístico del sur de la isla cambió el escenario. Entre 1970 y 2000 el modelo turístico de la isla se asentó en las zonas de Maspalomas y Playa del Inglés y se caracterizó por ser un turismo de masas de sol y playa, en el que se ofrecía sol, tranquilidad y, al mismo tiempo, se garantizaban servicios sanitarios, seguridad y alimentación en el propio complejo hotelero a los turistas.

A partir de entonces, Las Palmas de Gran Canaria perdió su relevancia turística, un hecho que no se solventó hasta principios de siglo XXI con la reaparición del turismo de cruceros. Concretamente en 2004, con la llegada del *Queen Mary 2* a la capital. Desde entonces, el puerto de La Luz y de Las Palmas comenzó a aparecer de nuevo en los itinerarios de las navieras internacionales. De hecho, desde 1998, año en el que se comenzó a hacer estadísticas de crucerísticas en la capital hasta la actualidad, el turismo de cruceros ha experimentado un incremento de más del 1.000% pasando de 60.508 pasajeros de cruceros en 1998 a 723.655 en 2019.

Durante el 2019, el puerto de La Luz y de Las Palmas se situó en la cuarta posición en la clasificación de los puertos de España por número de pasajeros de cruceros después de Barcelona, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife (Tabla 1)<sup>9</sup>.

---

9 La alusión a los puertos canarios es referida a los puertos isleños, que a su vez están administrados por las respectivas Autoridades Portuarias. Por un lado, está la provincia de Las Palmas, cuya gestión recae sobre la Autoridad Portuaria de Las Palmas y administra el puerto de la Luz y de Las Palmas (Gran Canaria), los puertos de Arinaga y de Salinetas (Gran Canaria); Arrecife (Lanzarote); y Puerto del Rosario (Fuerteventura). Por otro está la provincia de Santa Cruz de Tenerife administrada por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que a su vez gestiona los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de Los Cristianos (ambos en Tenerife); Santa Cruz de La Palma (La Palma); San Sebastián de La Gomera (La Gomera); y La Estaca (El Hierro).

Tabla 1. Evolución histórica de los 9 principales puertos de España por número de pasajeros de cruceros (en miles)

Puertos	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1.Barcelona	2.151	2.348	2.657	2.409	2.599	2.364	2.540	2.684	2.712	3.049	3.142
2.Palma de Mallorca	1.056	1.351	1.425	985	1.246	1.336	1.722	1.631	1.673	2.051	2.220
3. Santa Cruz de Tenerife	422	536	607	669	528	545	644	559	618	663	739
4. Luz y de Las Palmas	245	290	426	426	425	589	683	611	642	676	723
5. Arrecife	299	300	258	328	320	358	435	378	427	423	520
6.Cádiz	237	337	377	334	375	381	411	385	387	425	477
7.Málaga	488	659	639	652	397	408	419	444	510	507	476
8.Valencia	185	253	378	480	473	373	371	403	412	421	435
9.Ibiza	103	132	129	258	192	169	190	251	340	274	399
10.Vigo	223	234	254	240	172	176	205	169	140	158	141
<b>Total - Top 10</b>	<b>5.409</b>	<b>6.440</b>	<b>7.150</b>	<b>6.781</b>	<b>6.727</b>	<b>6.699</b>	<b>7.620</b>	<b>7.515</b>	<b>7.861</b>	<b>8.647</b>	<b>9.272</b>

**Fuente: Elaboración propia en base a Puertos del Estado**

Este flujo continuado de turistas debe tener, y de hecho tiene, un impacto en los destinos. En dos trabajos de campo realizados por las autoras de este artículo, (1) un cuestionario a la población residente en la capital (467 cuestionarios gestionados) y (2) un cuestionario a los cruceristas que visitan la capital (432 cuestionarios gestionados), se detectó que gran parte de los encuestados, tanto residentes como cruceristas, ven positivamente la actividad crucerística ya que genera empleo, promueve el intercambio cultural e incentiva la oferta de los servicios complementarios: bares, restaurantes, equipamientos recreativos y hoteles. Sin embargo, este trabajo de campo también evidenció algunos aspectos negativos tales como: cambios en el uso del suelo, pérdida del espacio público e incremento del coste de la vida.

En definitiva, en apenas una década los residentes de los distritos afectados por el turismo de cruceros han visto cómo llegan durante la temporada de cruceros, de octubre a abril, una media de 8 cruceros semanales, muchos de ellos coinciden durante el viernes, sábado y domingo, con una media de 2.200 ocupantes, sin contar tripulación. Esto genera, en la mayor de las coincidencias (normalmente los sábados), un volumen de alrededor 6.000 personas desembarcando al unísono para visitar la ciudad si sólo se tienen en cuenta los cruceristas que desembarcan con tour libre.

Además de los pasajeros de cruceros y al propio movimiento portuario, estos distritos son frecuentados por unos 4.000 turistas (Gran Canaria Patronato del Turismo, 2020) y 2.000 excursionistas (ISTAC, 2019) cada día. El resultado es, consecuentemente, la transformación de la configuración urbana y oferta de la ciudad, así como su forma de habitarla.



## **4. TRANSFORMACIONES E IMPACTOS ASOCIADOS**

La oferta del destino es un factor clave dentro del sistema turístico: cuanto mayor sea el área geográfica y los recursos turísticos que sirven de apoyo al puerto base, mayor será la probabilidad de que los cruceristas prolonguen su estancia una vez finalicen su itinerario con la naviera (López, 2011).

A principios del 2000, la mirada superficial de los visitantes de crucero, debido a las escasas horas de desembarco, modificó la construcción de las ciudades portuarias. Poco a poco los destinos se han ido transformando para adaptarse a las exigencias de sus visitantes. Tal es el caso de Las Palmas de Gran Canaria que, a raíz del aumento de la llegada de turistas de cruceros y la búsqueda por parte de los turistas «convencionales» de nuevas experiencias únicas y diferenciadoras, alejadas de la sobreexplotada oferta de sol y playa, ha transformado el modo de funcionar y, por tanto, habitar la capital.

### **4.1. USOS DEL SUELO**

#### **4.1.1. EQUIPAMIENTOS COMERCIALES**

En las últimas décadas el tejido comercial ha experimentado cambios relevantes en su organización, pero también en su proyección espacial. Fue a partir de 1992 cuando Las Palmas de Gran Canaria empezó este proceso de transformación que afectó no sólo a la estructura comercial, sino que llevó aparejado alteraciones del tejido urbano existente. (Armengol y González, 2007). Desde entonces el número de equipamientos ha ido en aumento. Tal es así que actualmente hay, como mínimo, un centro comercial en cada uno de los distritos de la capital. El distrito que nos ocupa, Puerto-Canteras, tiene dos: el centro comercial Las Arenas y el centro comercial El Muelle, ambos conectados peatonalmente con la terminal de cruceros del muelle de Santa Catalina.

Estos equipamientos se materializaron con doble orientación: 1) hacia la población y 2) con una proyección turística hacia el turismo de cruceros. Estas intenciones surgieron en 1989 con la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana, que permitió la revisión y recalificación del uso del suelo de Las Arenas, y la concesión del suelo por parte de la Autoridad Portuaria, para la construcción del centro comercial El Muelle.

El flujo de personas que atrajeron los centros a principios del siglo XXI, así como la activación económica con tiendas y restaurantes de la zona, supusieron un cambio trascendental en la configuración y uso del litoral. Se llevaron a cabo toda una serie de iniciativas, entre ellas destacan la Operación Estratégica de Interés Insular denominada «Regeneración Turística de Las Canteras», el «Plan Director de la zona comercial Puerto-Canteras», la «Recuperación del Frente Marítimo» y el parque de «El Rincón».

Figura 2. Conexiones peatonales entre la terminal de cruceros y los equipamientos comerciales: el centro comercial El Muelle y el centro comercial de Las Arenas



Fuente: Elaboración propia

#### **4.1.2. FLEXIBILIDAD DE LAS ZONAS COMERCIALES**

A través del Decreto-Ley 20/2012, por el que se establece que se habrán de declarar Zonas de Gran Afluencia Turística los municipios con más de 200.000 habitantes que hayan registrado más de 1 millón de pernoctaciones en el año 2011 o que cuenten con puertos en los que operen cruceros turísticos que hayan recibido en ese mismo año más de 400.000 pasajeros, el Gobierno de Canarias declaró en 2014 las zonas de Triana, el centro comercial El Muelle, el Puerto y Las Canteras como zonas de Gran Afluencia Turísticas. Cuatro años más tarde, en 2018, a estas zonas se le sumaron el centro comercial Las Arenas, Vegueta y Mesa y López (Figura 3). Esto permite a los comerciantes de la zona abrir durante la temporada de cruceros, de octubre a abril, sin limitación horaria.

#### **4.1.3. EQUIPAMIENTOS RECREATIVOS**

Durante la última década, hemos sido testigo de cómo Las Palmas de Gran Canaria ha ido adaptándose a los requerimientos de navieras para que sigan teniendo en cuenta a Las Palmas de Gran Canaria entre sus itinerarios. El Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria de Las Palmas y los empresarios involucrados en el sector turístico han apostado por ampliar la oferta turística de la capital, proponiendo nuevos atractivos que inviten al turista a bajarse del crucero y a conocer la ciudad. Actualmente hay más de cuatro proyectos sobre la mesa, uno inaugurado en 2015 y otros en fase de licencia y/o estudio de viabilidad. Entre estos futuros atractivos destacan los siguientes: a. Acuario Poema del Mar, b. Teleférico, c. Noria y d. Hotel Kiessling.

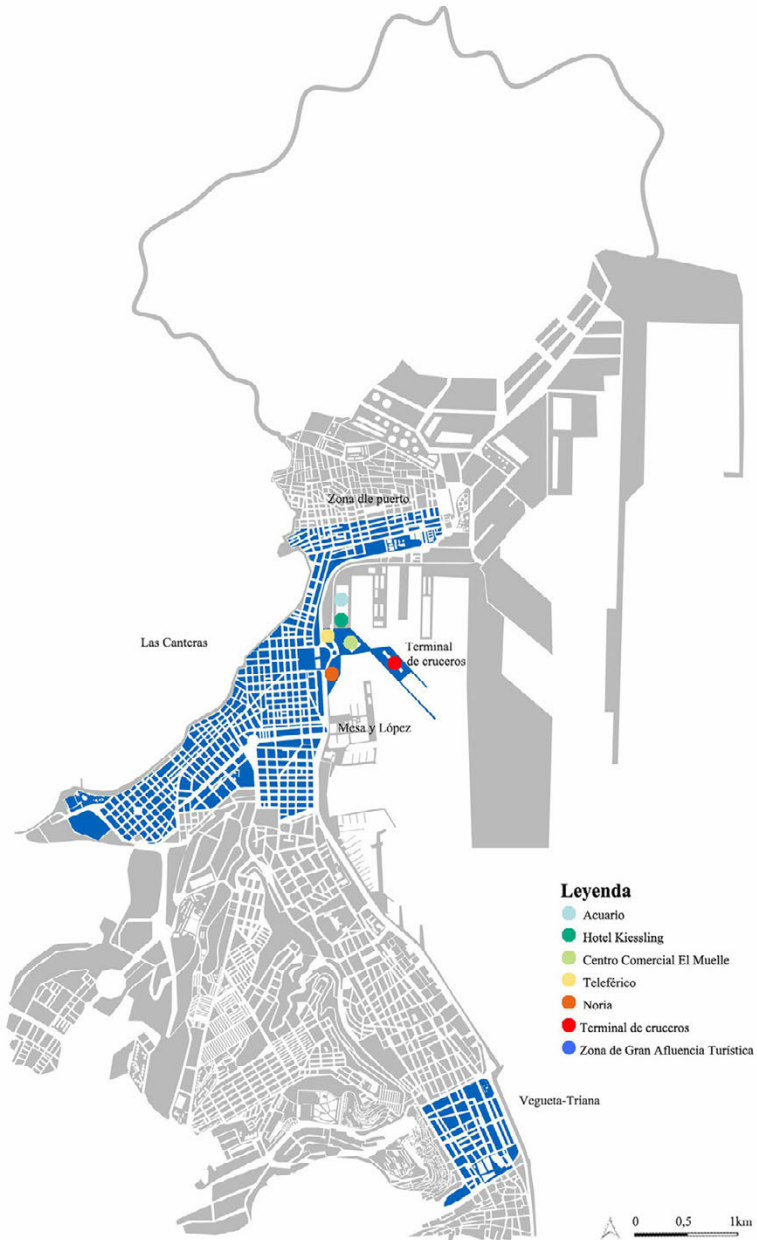
##### *a. Acuario*

El grupo Loro Parque, perteneciente a la familia Kiessling, inauguró en 2015 el acuario Poema del Mar. Ubicado a 150m de la terminal de cruceros. El acuario ocupa alrededor de 12.000 m<sup>2</sup> de la zona del Muelle de Sanapú. Su ubicación, junto a la terminal de cruceros y la playa de Las Canteras, surgió con la vocación de convertirse en reclamo turístico de primer orden para turoperadores y agentes turísticos (Figura 3).

##### *b. Teleférico*

El anteproyecto del teleférico en Santa Catalina, ubicado a 120 m de la terminal de cruceros y 20 m del muelle de Santa Catalina, se presentó ante los medios de comunicación el 9/08/2016. La idea surgió de un grupo de empresarios canarios que plantearon instalar un teleférico que uniera la zona de Santa Catalina con la Montaña del Vigía, uno de los tres volcanes desconocidos ubicados en la zona militar de La Isleta (Figura 3).

Figura 3. Representación de todas las áreas incluidas en las Zonas de Gran Afluencia Turística en Las Palmas de Gran Canaria y los equipamientos asociados a ellas, 2018



Fuente: Elaboración propia

*c. Noria*

El Ayuntamiento aprobó en 2009 las bases del concurso de ideas para impulsar la «Ordenación Integral del Litoral y Frente Marítimo de Las Palmas». El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y Cabildo de Gran Canaria barajaron la opción de implementar de manera aislada algunos proyectos. Tal fue el caso de la noria gigante, un proyecto que, con finalidad turística, pretendía erigirse como nuevo referente de la capital. Su ubicación está proyectada para la zona del parque Santa Catalina (Figura 3).

*d. Hotel Kiessling*

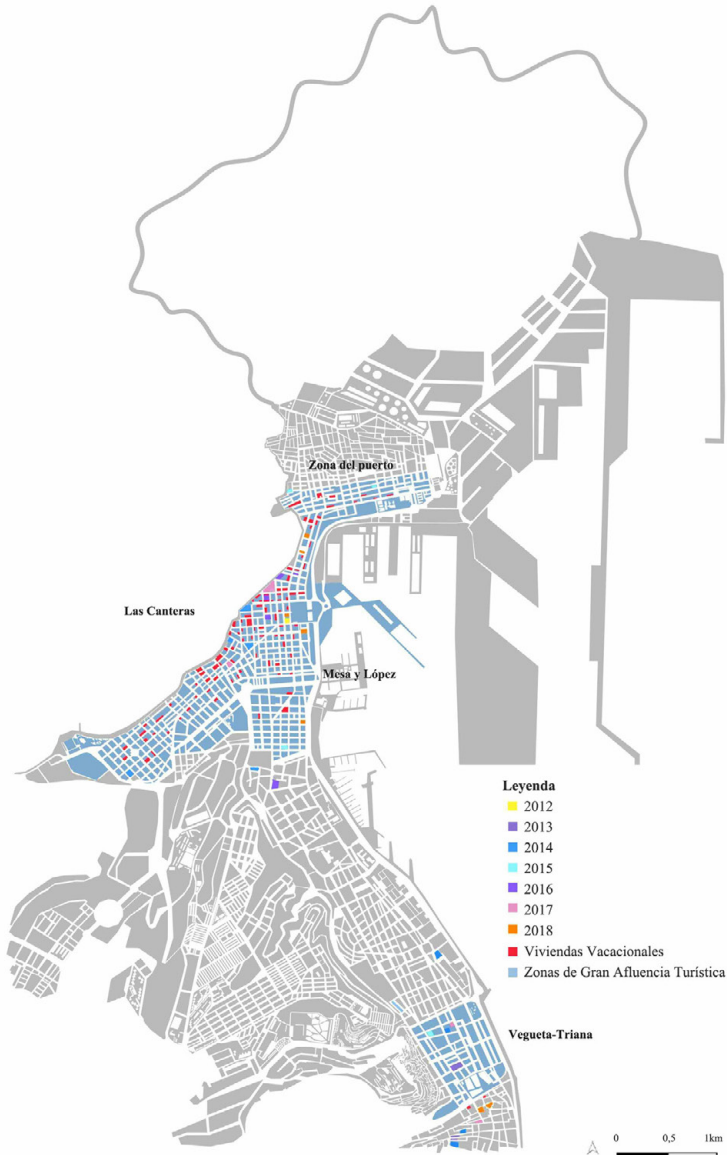
La familia Kiessling, propietaria del Acuario Poema del Mar solicitó en abril de 2017 a la Autoridad Portuaria una parcela de 1.500 m<sup>2</sup> para construir un hotel. Este nuevo equipamiento está previsto que se ubique a 50 m del acuario y a unos 100 m de la terminal de cruceros. La idea se apoya en la estrategia diseñada por PROMOTUR de fomentar la pernoctación de los cruceristas que recalán en el puerto de La Luz y, a su vez, atraer al segmento de negocios y náutico (Figura 3).

#### **4.1.4. PLANTA ALOJATIVA: APARTAMENTOS Y HOTELES**

Durante los últimos seis años, entre 2012 y 2018, se han construido 12 nuevos hoteles, 3 hoteles emblemáticos, 10 casas emblemáticas y 5 apartamentos. Esto hace un total de 30 nuevos establecimientos turísticos en seis años. De la quincena de nuevos hoteles, seis pertenecen a Vegueta, sumando 94 plazas (camas). El entorno de Santa Catalina, por su parte, estrenó cuatro alojamientos, sumando 324 camas más. La zona del puerto acogió dos instalaciones hoteleras, con otras 90 camas. El entorno de Triana inauguró en 2018 un hotel urbano y otro emblemático, que aportaron 70 camas. En definitiva, la capital sumó a las 6.134 plazas hoteleras que oferta en la actualidad las 640 de los 15 establecimientos urbanos y emblemáticos que se inauguraron entre 2012 y 2018.

Esto corrobora el argumento que la mayoría de las actuaciones relacionadas con los alojamientos turísticos (planta hotelera, extrahotelera y viviendas vacacionales) se han producido en el distrito 2 Puerto-Canteras y en el distrito 1 Vegueta-Cono sur y Tafira. Coincidiendo también con las Zonas de Gran Afluencia Turística, ámbito de influencia del segmento de cruceros y centro histórico (Triana-Vegueta) (Figura 4).

Figura 4. Representación de los hoteles, casas emblemáticas y apartamentos abiertos entre 2012 y 2018 en las zonas catalogadas como de Gran Afluencia Turística y registro de viviendas vacacionales censadas en 2018 por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.



Fuente: Cabildo de Gran Canaria y Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.  
Elaboración propia

## **4.2. TRANSFORMACIONES URBANAS**

### **4.2.1. HOTELIZACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL**

El Ayuntamiento aprobó de forma definitiva el nuevo Plan Especial de Protección para el conjunto histórico que forman Vegueta y Triana (PEP), cuyo principal objetivo fue impulsar la «protección activa» de los dos núcleos históricos, para salvaguardar el patrimonio artístico, cultural y arquitectónico de la ciudad fundacional, a la vez que se dinamiza la zona autorizando actividades comerciales y usos hoteleros a todos los inmuebles del ámbito protegido. De esta forma, cualquier vivienda del casco histórico puede convertirse ahora en hotel o casa emblemática, siempre y cuando el número de plazas de todo el conjunto no supere las 400 camas y que en un mismo inmueble no haya más de 40 unidades alojativas.

En definitiva, la modificación de esta normativa ha propiciado que, desde 2012, la ley permita abrir alojamientos turísticos en áreas catalogadas originariamente de uso residencial. A raíz de ahí, la situación observada en ciertos municipios canarios<sup>10</sup>, principalmente en los de carácter urbano como Las Palmas de Gran Canaria, refleja que se está produciendo una disminución de la planta alojativa de uso residencial en los centros urbanos, con la correspondiente progresiva pérdida de calidad de vida de la población local e impacto económico y social que ello implica, dando lugar al fenómeno que Torres (2009) denomina como «hotelización del parque residencial», expulsando a los residentes permanentes que asumen con resignación e impotencia el nuevo escenario.

Se está produciendo un proceso de turistificación de la ciudad, en el que el centro turístico o sus áreas de influencia se transforman y adaptan para satisfacer las necesidades del turista más que del residente. Esta ruptura del equilibrio de la gestión de la ciudad, al fomentar usos turísticos en terrazas, bares y cafeterías en cubiertas de edificios ubicados en zonas residenciales, puede provocar (y de hecho está provocando) rechazo en los residentes de la zona.

Este fenómeno de hotelización, transformación de vivienda residencial en alojamiento turístico ha llegado hasta tal punto que los residentes de los distritos 2 Puerto-Canteras y 1 Vegueta-Cono sur y Tafira se han organizado a través de plataformas y asociaciones vecinales. El principal motivo de la protesta fue mostrar públicamente su malestar y rechazo al modelo turístico de la capital.

---

<sup>10</sup> Cabe destacar que es una problemática que afecta al territorio nacional, pero con más repercusión en aquellas ciudades consolidadas como destinos turísticos. Mallorca, Barcelona, Benidorm, Bilbao y Alicante son otros ejemplos.

#### **4.2.2. TURISTIFICACIÓN DE LA CAPITAL**

Desde principio del siglo XXI los edificios de Las Palmas de Gran Canaria han ido cambiando de uso para satisfacer la demanda turística: de residencial a hotelero, de oficina a comercial, de comercial a hostelero y de equipamiento cultural a hotelero son los casos más habituales que ha experimentado la trama urbana capitalina. De hecho, uno de los ejemplos más recientes de este tipo de transformación lo podemos encontrar en la intersección de las calles de San Bernardo con Viera y Clavijo: *El edificio de El Museo Canario se convertirá en un inmueble con apartamentos turísticos de alto standing, con 18 unidades alojativas de dormitorios individuales y dobles. La superficie de cada apartamento rondará los 60 m<sup>2</sup> la comercialización de los mismos recaerá en manos de la cadena Be Mate, del empresario Kike Sarasola* (Canarias 7, 01/08/2018).

Sin embargo, de entre todos ellos los casos detectados, nos parece interesante profundizar en la reconversión del «Mercado del Puerto». El mercado representa la transformación funcional que experimentan los destinos turísticos más consolidados, donde las ciudades, tras haber explotado el sistema de alojamientos (crear hoteles, apartamentos, promover la vivienda vacacional, etc.) se centran en ofrecer nuevos servicios para satisfacer al turista.

Históricamente los mercados municipales de Las Palmas de Gran Canaria han pertenecido al Ayuntamiento, teniendo cada propietario una licencia administrativa de explotación de sus espacios y negocios por 50 años. Sin embargo, en 1997, a través de una ordenanza, se reguló para privatizarlos. Los locatarios del Mercado del Puerto optaron por crear una cooperativa. En 2011, la cooperativa ideó una estrategia para seguir con su actividad tradicional, pero adaptándose a los «nuevos» tiempos. Para ello en 2012, en colaboración con el Ayuntamiento, decidieron «dinamizar» el recinto y la zona como centro de ocio y de compras tradicionales, fomentando la implantación de negocios orientados a la restauración y como centro de interés turístico (Otero, 2014). Este interés de la cooperativa del Mercado del Puerto por el sector turístico transformó absolutamente su dinámica tradicional. La mayoría de los puestos de frutas y verduras se convirtieron en tascas y bares de tapas. Poco a poco la gastronomía ha ido ganando peso en detrimento de los puestos de carnicería, pescadería y frutas y verduras.

#### **5. CONCLUSIONES**

El incremento del segmento ha hecho que la capital se consolide como un referente no sólo a nivel nacional, sino incluso a nivel europeo, situando a la capital entre las diez primeras ciudades del país en volumen demográfico y afluencia de turistas. Pero esta llegada continuada de cruceros no sólo ha producido efectos económicos en la capital, sino también transformaciones urbanas e cambios en el uso del suelo. De esto se deduce que conforme los



procesos de globalización aumentan, incrementan también los desplazamientos turísticos y sus impactos sobre los destinos.

A raíz de la llegada de cruceros Las Palmas de Gran Canaria ha experimentado impactos similares a otros destinos turísticos más consolidados, pero con menor intensidad, por lo que no se puede considerar que haya llegado al colapso. Ahora bien, a raíz del trabajo de campo realizado, se deduce que la capital se enfrenta a la disyuntiva de desarrollar con criterios objetivos las estrategias a seguir y así evitar lo sucedido en otras ciudades portuarias patrimoniales.

Muchos de los proyectos diseñados para mejorar la acogida de cruceristas y que están en fase de aprobación y respectiva licitación están siendo muy cuestionados por la ciudadanía, lo cual no contribuye a la sostenibilidad del sistema. Las propuestas se basan en el crecimiento intensivo del número de visitantes más que en el desarrollo sostenible, la calidad de la oferta y la convivencia entre cruceristas y residentes. Para una mayor eficiencia de los programas de actuación, es necesario devolver el papel protagonista a la ciudadanía, reforzar el derecho de propiedad privada, reducir los intereses personales sobre los colectivos y motivar la participación ciudadana.

Por otro lado, existen algunas incompatibilidades a nivel morfológico y funcional que hacen que no se rentabilice del todo la presencia de turistas ni que se eviten los conflictos con vecinos y emprendedores locales. Se ha detectado que los destinos turísticos tiendan a la estandarización de la oferta y a favorecer a las grandes superficies/cadenas en detrimento del comercio local y artesanía. De hecho, la llegada de cruceristas atrae a inversores que quieren rentabilizar sus propiedades, provocando modificaciones en planes urbanísticos diseñados en base a unos criterios de escala, movilidad, sostenibilidad, servicios básicos, infraestructura e interacción social completamente antagónicos. Así, lo que inicialmente era uso residencial o equipamiento pasa al sector servicios, convirtiéndose en restaurantes, hoteles, comercios u oficinas turísticas. El cambio de uso de los edificios y, por ende, de los espacios públicos vinculados a ellos tiende a satisfacer las exigencias de turistas en detrimento de los usos y necesidades de la comunidad receptora, provocando procesos de turistificación de las áreas urbanas más demandadas<sup>11</sup>.

---

11 Cabe destacar que, tal y como ha evidenciado la fuerte crisis turística internacional causada por el Covid 19, cuando se priorizan los intereses de los turistas frente al de los residentes se generan desequilibrios económicos y sociales e incluso quiebra de toda una cadena turística en el destino. Consecuentemente, los destinos se ven obligados a reformular de forma sostenible las intervenciones urbanísticas. Las Palmas de Gran Canaria, a través del Pacto Para la Reactivación Económica y Social de Canarias (Parlamento de Canarias, 2020), es un claro ejemplo de ello. En la sesión del Parlamento de Canarias celebrada el 14 de abril de 2020, el Presidente del Gobierno de Canarias, Ángel Víctor Torres, compareció para presentar, entre otras medidas, la diversificación del sector turístico y la necesidad de establecer estrategias urbanísticas teniendo en cuenta las necesidades de los residentes y no solo la de los turistas.

Ante estos escenarios, se recomienda tener en cuenta las dinámicas sociales actuales y compatibilizarlas con las nuevas propuestas, evitando generar cualquier posible impacto en los residentes y la especulación de precios. Todo ello, estableciendo medidas sustentables a través de mecanismos de participación ciudadana que controlen y disuadan posibles problemas de corrupción y especulación.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguiar, T. (2014). Evolución del turismo de cruceros: la relación existente entre destino-crucero. *Estudios Turísticos*, 202, 63-98.
- Amaro, A. (2019). *Nuevas prácticas turísticas: turismo de cruceros en ciudades patrimoniales. Situación y coyuntura en Las Palmas de Gran Canaria*. Tesis Doctoral. Universidad de Alcalá: Madrid.
- Amato, V. (2015). Tra mare e terra. Il crocierismo nell'economia turistica. In Cusimano, G. (a cura di). *Il turismo nelle/delle destinazioni*, Bologna, Pàtron editore, 54-71.
- (2016). La adaptación de un destino al turismo de cruceros: el caso del puerto de Las Palmas de Gran Canaria. *Revista Electrónica CECIET*, VI volumen, 1-17.
- Armengol, M. y González, A. (2007). Los centros comerciales en Las Palmas de Gran Canaria. Dinámicas e impactos en el espacio urbano. *Anuales de Geografía*, 27(1), 9-27.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Página web oficial. Obtenido de <https://www.laspalmasgc.es/es/>
- BREA (Business Research and Economic Advisors) (2017). *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies*. Phillipsburg NJ: BREA.
- BREA (Business Research and Economic Advisors) (2018). *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies*. Phillipsburg NJ: BREA.
- Canarias 7. (01/08/2018). De edificio de El Museo Canario a 24 apartamentos. Recuperado el 17/01/2020 de: <https://www.canarias7.es/siete-islas/gran-canaria/las-palmas-de-gran-canaria/de-edificio-de-el-museo-canario-a-24-apartamentos-DB5201317>
- Carić, H.(2016). Challenges and prospects of valuation e cruise ship pollution case. *Journal of Cleaner Production*, 111, Part. B, 487-498.
- Centro Atlántico de Pensamiento Estratégico (CAPTE) (2016). Informe CATPE sobre la competitividad turística de Canarias. Propuestas para encauzar el equilibrio económico-social-medioambiental del Archipiélago Canario. Disponible en: [http://www.catpe.es/wp-content/uploads/downloads/2016/02/CATPE\\_Competitividad\\_Turistica\\_A42.pdf](http://www.catpe.es/wp-content/uploads/downloads/2016/02/CATPE_Competitividad_Turistica_A42.pdf)
- CIN (Cruise Industry News) (2020). *2020 Annual Report*, New York. CIN.
- Chen, C. y Tsai, D. (2007). How destination image and evaluative factors affect behavioral intentions. *Tourism Management*, 28 (4), 1.115-1.122.

- Chi, C. G. Q. y Qu, H. (2008). Examining the structural relationships of destination image, tourist satisfaction and destination loyalty: An integrated approach. *Tourism Management*, 29 (4), 624-636.
- Chin, C. B. N. (2008). *Cruising in The Global Economy: Profits, Pleasure and Work at Sea*. Aldershot: Ashgate Publishing.
- Del Chiappa, G. y Abbate, T. (2016). Island cruise tourism development: a resident's perspective in the context of Italy. *Current Issues in Tourism*, 19 (13), 1.372-1.385.
- Del Chiappa, G., Lorenzo Romero, C. y Gallarza, M. (2018). Host community perceptions of cruise tourism in the homeport. A cluster analysis. *Journal of destination marketing & management*, 7, 170-181.
- Di Cesare, F. (2015). Le imprese crocieristiche. In Garibaldi, R. (a cura di). *Economia e gestione delle imprese turistiche*. Milano, Hoepli, 193-216.
- Donato, C. (2001). *Le Canarie e l'«industria» turistica. Osservazioni su di uno spazio che ripensa il proprio sviluppo attraverso strategie ecosostenibili*. Trieste: Edizioni Goliardiche.
- Dowling, R. (Ed.) (2005). *Cruise ship tourism*. Perth: Edith Cowan University.
- Dragović, B., Tzannatos, E., Tselentis, V., Meštrović, R. y Škurić, M. (2018). Ship emissions and their externalities in cruise ports. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 61, 289-300.
- Duman, T. y Mattila, A. S. (2005). The role of affective factors on perceived cruise vacation value. *Tourism Management*, 26 (3): 311-323.
- Dwyer, L. y Forsyth, P. (1998). Economic significance of cruise tourism. *Annals of Tourism Research*, 25 (2), 393-415.
- EDEI Consultores
- (2005): *Inteligencia Competitiva Cruises in the Atlantic Islands 2004-2005*. Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
  - (2009). *Estudio cuantitativo y cualitativo del turismo de cruceros en las Islas Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
  - (2012). *Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- Enterat (01/01/2018). Web oficial. Recuperado el 02/01/2020 de <http://www.enterat.com/servicios/poblacion-espana-provincias-municipios.php>
- Goycoolea, R. y Amaro García, A. (2015). Turismo de Cruceros y Patrimonio. Una relación compleja, bien reflejada en Las Palmas de Gran Canaria, España. *Revistas Márgenes Espacio de Arte y Sociedad*, 12(16), 7-26.
- Gran Canaria Patronato del Turismo (2020). Estadísticas turísticas por zonas 2019 - Gran Canaria. Página web. Recuperado el 8/05/2020 de: [http://www.grancanaria.com/turismo/fileadmin/PDF/informes/zonas/ETZ\\_gc\\_2019.pdf](http://www.grancanaria.com/turismo/fileadmin/PDF/informes/zonas/ETZ_gc_2019.pdf)
- Hall, J. y Braithwaite, R. (1990). Caribbean cruise tourism: A business of transnational partnerships. *Tourism Management*, 4(11), 339-347.
- Hernández Luis, J. Á. (2008). *El turismo de masas evolución y perspectivas*. Madrid: Editorial Síntesis.

- Hernández Luis, J. Á., Del Chiappa, G. y Battino, S. (2015). Percepción de los residentes de las Palmas de Gran Canaria ante el turismo de cruceros. *Vegeta*, 15, 287-316.
- ISTAC (Instituto Canario de Estadística). 2018-2019. Recuperado el 19/01/2020 de: <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/>
- Jones, R. (2011). Motivations to cruise: An itinerary and cruise experience study. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 30-40.
- Jordan, E. J. y Vogt, C. A. (2017). Residents' Perceptions of Stress Related to Cruise Tourism Development. *Tourism Planning & Development*, 14 (4), 527-547.
- Lawton, L. y Butler, R. (1987). Cruise ship industry-patterns in the Caribbean 1880-1986. *Tourism Management*, 4 (8), 329-343.
- Lopes, M. J. y Dredge, D. (2017). Cruise Tourism Shore Excursions: Value for Destinations? *Tourism Planning & Development*, 15 (6), 633-652. Doi: 10.1080/21568316.2017.1366358.
- López, P. (2011). Explosión del tráfico de cruceros en el Mediterráneo y su impacto en las ciudades portuarias. *PortPlus*, 1, 1-10.
- Martí, B. (1992). Passenger perceptions of cruise itineraries. *Marine Policy*, 24(5), 360-370.
- McCarthy, J. (2017). Maximising cruise tourism outcomes in small-medium cruise ports: lessons from Atlantic Canada. *Urban Research & Practice*, 11 (4), 289-313.
- MacNeill, T. y Wozniak, D. (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387-404.
- Milano, C. (2017). Overtourism y turismofobia: Tendencias globales y contextos locales. Barcelona: Ostelea School of Tourism & Hospitality.
- No Grandi Navi (2013). Página Web. Recuperado el 15/12/2019: <http://www.nograndinavi.it/ho-grandi-navi-a-venezia-davide-contro-golianeel-canale-della-giudecca/>
- Otero, I. (20/04/2014). Mercados Municipales para el siglo XXI. *El Diario*. Recuperado el 16/12/2019 de: [https://www.eldiario.es/canariasahora/premium\\_en\\_abierto/Mercados-Municipales-siglo-XXI\\_0\\_251275091.html](https://www.eldiario.es/canariasahora/premium_en_abierto/Mercados-Municipales-siglo-XXI_0_251275091.html)
- Pallis, T. (2015). Cruise Shipping and Urban Development: State of the Art of the Industry and Cruise Ports. *International Transport Forum*, Discussion Paper 2015-14, 1-67.
- Paoli, C., Vassallo, P., Dapueto, G., Fanciulli, G., Massa, F., Venturini, S. y Povero, P. (2017). The economic revenues and the emergy costs of cruise tourism. *Journal of Cleaner Production*, 166, 1.462-1.478.
- Perić, T., Komadina, P. y Račić, N. (2016). Wastewater pollution from cruise ships in the Adriatic Sea. *Traffic&Transportation*, 28 (4), 425-433.
- Perić, T. y Račić, N. (2017). *Analysis of cruise ship traffic in the Adriatic Sea considering MARPOL Annex IV Areas of limited wastewater discharges*. In

- Atti 7th International Maritime Science Conference (April 20th-21st, 2017), Solin (Croazia), 243-255.
- Pichler, A. (06/12/2012). *FilmAffinity*. Recuperado de: <https://www.filmaffinity.com/es/film/730658.html>
- Pino, G. y Peluso, A. M. (2018). The development of cruise tourism in emerging destinations: Evidence from Salento, Italy. *Tourism and Hospitality Research*, 18 (1), 15-27.
- Qu, H. y Ping, E. W. Y. (1999). Service performance model of Hong Kong cruise travelers' motivation factors and satisfaction. *Tourism Management*, 20 (2), 237-244.
- Rosa-Jiménez, C., Perea-Medina, B., Andrade, M. J. y Nebot, N. (2018). An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 68, 94-101.
- Sabato, G. (2018). *Crociere e crocieristi: itinerari, immaginari e narrazioni*. Torino, Giappichelli.
- Soriani, S., Buono, P., Camuffo, M., Dalla Via, M. y Tonino, M. (2015). Un'indagine sull'adozione della gestione integrata della zona costiera in Alto Adriatico. Risultati e valutazioni critiche. *Rivista Geografica Italiana*, 122, 95-118.
- Sorrentino, A., Risitano, M., Del Chiappa, G. y Abbate, T. (2019). Profiling cruise passengers in a Mediterranean port-of-call. *Anatolia - Journal of Tourism and Hospitality Research*, 30, 279-290.
- Strazza, C., Del Borghi, A., Gallo, M. y Manariti, R. (2015). Investigating of green practices for paper use reduction onboard a cruise ship – a life cycle approach. *The International Journal of Life Cycle Management*, 20, 982-993.
- Teye, v. B. y Leclerc, D. (1998). Product and Service Delivery Satisfaction Among North American Cruise Passengers. *Tourism Management*, 19 (2), 153-160.
- Torres, E. J. (Noviembre de 2009). Prólogo. En E. Torres, (Presidencia), *XIV Congreso de la Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo*. Gijón, 18, 19 y 20 de noviembre de 2009.
- Whyte, L. J. (2017). Understanding the relationship between push and pull motivational factors in cruise tourism: a canonical correlation analysis. *International Journal of Tourism Research*, 19 (5), 557-568.