

# Turismo de cruceros y patrimonio. Una relación compleja, bien reflejada en Las Palmas de Gran Canaria, España

ROBERTO GOYCOOLEA PRADO

> Universidad de Alcalá de Henares, Madrid, España. roberto.goycoolea@uah.es

AINHOA AMARO GARCÍA

> Universidad de Alcalá de Henares, Madrid, España. ainhoa.amaro.garcia@gmail.com

Universidad de Valparaíso

Facultad de Arquitectura

**Revista Márgenes**

Espacio Arte Sociedad

*Turismo de cruceros y patrimonio. Una relación compleja,*

*bien reflejada en Las Palmas de Gran Canaria, España*

Septiembre 2015 Vol. 12 N° 16

Páginas 7 a 26

ISSN elec. 0719-4463

ISSN imp. 0718-4034

Recepción: Agosto 2015

Aceptación: Noviembre 2015

## RESUMEN

El turismo de cruceros es el sector que más ha crecido en las últimas décadas en la industria turística mundial, dejando de ser una tipología marginal, en volumen de viajeros y facturación, para convertirse en una de las áreas con mayor proyección. Como modelo de negocio los cruceros viven de las ofertas del propio barco y del prestigio de los lugares visitados; de ahí que tiendan a recalar en ciudades portuarias patrimoniales, contribuyendo así a su conocimiento y salvaguarda. Pero, a estos beneficios cabe contraponer los impactos que generan las infraestructuras requeridas por los cruceros y la concentración de viajeros que quieren hacer y ver lo mismo al mismo tiempo y en pocas horas. Los efectos son claros en los destinos más demandados. Tal es el caso de Las Palmas de Gran Canaria, España, estudiado en este artículo, cuyo auge cruceístico está generando diversas transformaciones urbanas. Cambios investigados en un trabajo realizado por los autores en la Universidad de Alcalá desde tres perspectivas —morfológica, funcional y perceptiva— utilizando métodos analíticos cuantitativos y cualitativos, para descubrir los puntos de conflicto y oportunidades que los cruceros tienen o podrían tener sobre la configuración y gestión de la ciudad y su patrimonio.

## PALABRAS CLAVE

turismo de cruceros, patrimonio, impacto urbano, percepción social, Las Palmas de Gran Canaria

## *Cruises and heritage tourism. A complex relationship, well reflected in Las Palmas de Gran Canaria, Spain*

## ABSTRACT

*Cruises are the tourism sector that has grown the most during the last decades, leaving a marginal role of the global tourism industry, rating and billing volume, to become one of its elements with the greatest potential. As a business model, cruises live by the leisure offer on board and the prestige of the places visited; hence they tend to anchor in port cities with cultural heritage, helping to spread and protect it. But to these benefits the impacts due to infrastructure and require concentration and travelers who want to see the same thing at the same time and in a few hours must be contrasted. The impacts are evident in the most popular destinations. Such is the case of Las Palmas de Gran Canaria, Spain, studied in this article, which the cruise boom is generating diverse urban transformations. Changes has been investigated in a study conducted by the authors at the University of Alcalá from three perspectives: morphological, functional and perceptive, using qualitative and quantitative analytical methods for discovering the points of conflict and opportunities that cruise ships have and / or could have on the configuration and management of the city and its heritage.*

## KEYWORDS

*cruise tourism, heritage, urban impact, social perception, Las Palmas de Gran Canaria*

## INTRODUCCIÓN

La convocatoria de la revista *Márgenes* invitaba a reflexionar sobre alguna de las múltiples vertientes de la relación turismo y patrimonio. En este artículo se analiza este vínculo estudiando en un caso particular —Las Palmas de Gran Canaria— algunos de los efectos que está teniendo un tipo de turismo en auge —el de cruceros— en las ciudades portuarias patrimoniales en que recalán.

Para las ciudades que reciben cruceros su éxito suele presentar dos caras. Una positiva, relacionada con la posibilidad de salvaguardar su patrimonio mediante los usos y comercialización que el turismo permite. Otra negativa, generada por el impacto social y espacial que suponen las infraestructuras para albergar los barcos y el hecho de que en la ciudad baje de pronto un gran número de viajeros que demandan prácticamente lo mismo al mismo tiempo.

Los beneficios y conflictos son evidentes en los destinos más consolidados del turismo de cruceros: Venecia, Barcelona o Malta. Hay quienes hablan de potenciarlo ampliando la capacidad de amarre de sus puertos, como Venecia que dragará uno de sus canales para recibir cruceros de mayor calado. (Vargas, 2014). Otros advierten de los conflictos que estos turistas provocan, como en el documental *Bye, Bye, Barcelona*, (Chibás, 2014). Pero, sin tomar partido por una u otra valoración, lo cierto es que al ser un fenómeno reciente y con muchos intereses encontrados, no hay demasiados estudios sobre el tema.

Esto fue lo que nos llevó a realizar la investigación aquí resumida. Se trata de un trabajo concluido en julio de 2015 dentro del Máster en Proyectos Avanzados de Arquitectura y Ciudad de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá. Su finalidad era estudiar el impacto del turismo de cruceros en Las Palmas de Gran Canaria, una de las ciudades españolas con mayor crecimiento de este sector turístico en las últimas décadas.

Las Palmas es un buen ejemplo para estudiar los impactos de los cruceros sobre las ciudades patrimoniales porque, debido a la rapidez con que ha crecido el número de cruceristas desembarcados, sus efectos son patentes en todo orden de cosas, desde cambios en las infraestructuras a transformaciones en la forma de vivir la ciudad. Pero, sobre todo, entendemos interesante estudiar lo que ocurre en Las Palmas porque la capital canaria se encuentra en una fase previa al colapso sufrido por otras ciudades turísticas, es decir, en el umbral entre la estabilidad y la posible inestabilidad urbana - económica - social asociada a dicho fenómeno. En efecto, de manera intencionada o por hechos consumados, la llegada de cruceros ha terminado transformando muchos aspectos de la configuración y la vida de la ciudad por las intervenciones y normativas desarrolladas para albergarlos. Y, ante el aumento de la demanda, las decisiones a nivel político y económico que se tomen de aquí a cinco años serán cruciales para el desarrollo de la misma.

En este contexto, el objetivo de la investigación realizada era analizar desde diversas perspectivas el fenómeno planteado, insistiendo en la creciente importancia del turismo de cruceros a nivel insular y la escasa información encontrada sobre el binomio patrimonio - cruceros en la ciudad. Se trataba, en síntesis, de evaluar la situación para descubrir los puntos de conflicto y oportunidades que el turismo de cruceros tiene u ofrece sobre el modo de entender, configurar y vivir esta ciudad portuaria patrimonial.

Para lograr este objetivo, se evaluó el fenómeno desde tres perspectivas o escalas, cuya finalidad y metodología de análisis fue la

siguiente: a. Escala morfológica, destinada a evaluar las modificaciones realizadas en la configuración de Las Palmas, a través de estudios de normativas, publicaciones en el Boletín Oficial de Canarias, proyectos realizados y artículos académicos; b. Escala funcional, destinada a evaluar el impacto del turismo de cruceros en el funcionamiento de la ciudad en sus distintos aspectos, mediante el análisis de normativas, planimetrías, cuestionarios a residentes, artículos de prensa y reportajes fotográficos; c. Escala perceptiva, destinada a evaluar la percepción e imagen que se da de la ciudad capitalina asociada al turismo de cruceros, así como la relación existente entre residentes y cruceristas, a través de artículos de prensa, cuestionarios, reportajes fotográficos y trabajo de campo.

## TURISMO DE CRUCEROS

El turismo de cruceros se remonta a comienzos de la década de 1960, coincidiendo con las mejoras tecnológicas que permiten vuelos seguros sin escala entre Estados Unidos y Europa. En 1957 se empiezan a construir los primeros aviones de pasajeros capaces de cruzar el Atlántico. Un año más tarde, junio de 1958, despegó el primer avión comercial entre ambos continentes. Había entonces cerca de un centenar de compañías navieras y cruzar el océano en barco era más económico que en avión; pero poco a poco los precios se fueron equiparando. La fabricación en serie de los Boeing 747, a partir de 1970, supuso el fin del transporte marítimo de pasajeros y muchas navieras cerraron por quiebra, malvendiendo sus míticos navíos. Otras, en cambio, apostaron por reutilizarlos para la navegación de placer en el Caribe, donde los pasajeros con mayor poder adquisitivo de la época, los norteamericanos, podían navegar todo el año. Ante la buena acogida de la iniciativa, la lógica económica llevó a que las navieras pactaran con las líneas aéreas para crear lo que hoy llamamos “paquetes turísticos”. La combinación avión-barco dio un nuevo empuje a las compañías navieras. En esa década se construyen en Europa los primeros *cruceros* o barcos dedicados exclusivamente al ocio y placer, destacándose compañías navieras como Cunard Line, P&O, Orient Line, Holland American Line, Costa Crociere.

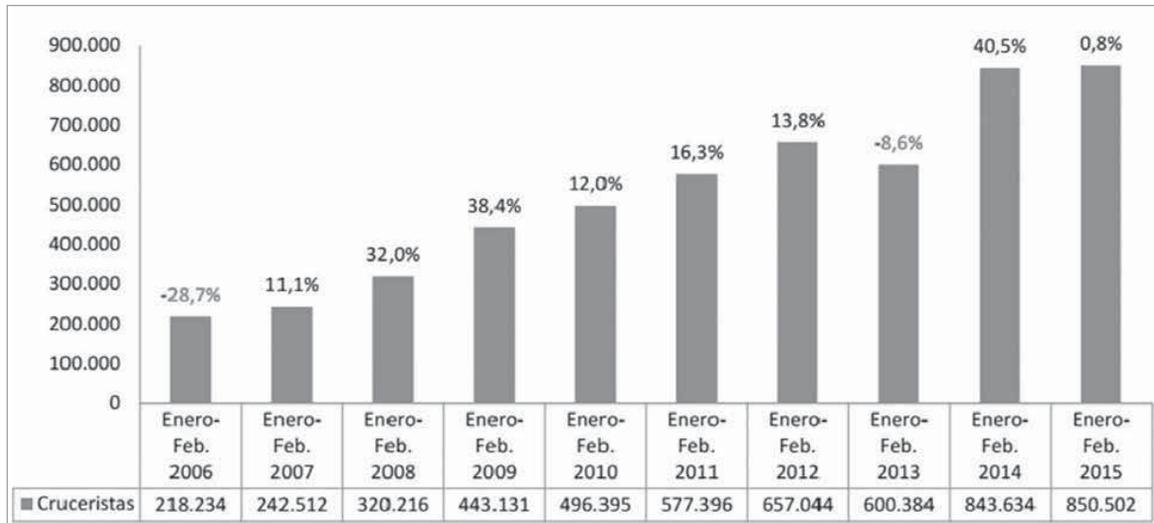
Las décadas de 1970 a 1990 fueron un periodo de crecimiento moderado de los cruceros. En Norteamérica se pasó de medio millón de pasajeros en 1970 a un millón y medio en 1980 y a tres millones y medio en 1990. Es a partir de ese momento cuando los cruceros se generalizan en Europa, Asia y Oceanía, comenzando un período de tal crecimiento que ha dejado de ser un sector marginal de la industria turística mundial para convertirse un negocio completo, complejo y en alza. Pasó también de ser una forma de viajar dirigida a un segmento con alto poder adquisitivo a un producto al alcance de un mercado que abarca tanto diferentes perfiles socioeconómicos como distintas expectativas turísticas.

El éxito de esta estrategia es evidente. España es un buen ejemplo, pues ha experimentado un sorprendente crecimiento del 800% desde 1997, cuando sólo un millón de personas disfrutaron de un crucero frente a los ocho millones registrados en 2014. Lo que en términos económicos supone un 11% del PIB turístico de una de las potencias mundiales del turismo.

Lo que explica el auge de los cruceros es que combinan las principales demandas del turismo actual en una cuádruple oferta. Por un lado, el propio barco ofrece todo tipo de alternativas de ocio y relax en un único lugar, sin tener que buscarlas ni sufrir contratiempos para disfrutarlas. Por otro, los cruceros alientan el turismo cul-

## PASAJEROS DE CRUCEROS

### EVOLUCIÓN ENERO -FEBRERO 2006 - 2015



tural, recalando en ciudades portuarias patrimoniales. En la misma línea, los cruceros se ofrecen y perciben como una experiencia de viaje única, personalizada e irreplicable. Por último, todo el viaje se hace en un periodo de tiempo corto, perfectamente organizado y a precios competitivos respecto al turismo tradicional. La publicidad reciente de una naviera europea deja clara la importancia dada a esta combinación de factores:

*¿Te imaginas conocer Venecia y Estambul en un mismo viaje de 7 días, haciendo noche en ellas y sin tener que preocuparte de nada? Nosotros sí, porque Costa Cruceros te ofrece una oportunidad única de conocer estos fascinantes destinos [...] en un crucero mágico [...] vacaciones perfectas en las que solo tendrás que preocuparte de vivir una experiencia inolvidable [...] pensada totalmente para ti [...] mejores espectáculos [...] mejor gastronomía [...] mejores bebidas y el mejor viaje, para que viajes sin preocupaciones [...] desde menos de 100€ por día, con vuelo y tasas de embarque incluidas [...] y si no estás satisfecho te devuelven el dinero<sup>1</sup>.*

Tal como se explica el crucero, es claro que poco más se puede pedir a una experiencia turística.

### TURISMO DE CRUCEROS EN LAS PALMAS

La historia del turismo de cruceros en Las Palmas de Gran Canaria sigue derroteros similares a los experimentados a escala global, pero con algún desfase temporal.

El Puerto de Las Palmas —conocido también como Puerto de La Luz o Puerto de La Luz y de Las Palmas— fue durante años escala obligada en las rutas de los grandes trasatlánticos de las navieras británicas, en las que apellidos como Miller o Elder forman parte de la historia de las longevas relaciones comerciales entre la Isla y las compañías marítimas inglesas. En estas relaciones, cabe destacar la presencia de los buques de la Cunard, naviera fundada en 1840 como concesionaria del transporte del correo entre el Reino Unido y Estados Unidos. Durante la década de 1960, la llegada de sus legendarios Queen Elizabeth y Queen Elizabeth 2 al actual muelle de León y Castillo constituyeron auténticos acontecimientos socia-

> Figura 1. Gráfica que representa la evolución del turismo de cruceros en España. Elaboración propia basada en datos de Puertos del Estado.



> Figura 2. Celebración nocturna de la llegada del Queen Mary 2 al Puerto de La Luz y de Las Palmas. Fotografía de los autores, 17.01.2004.

> Figura 3. Llegada simultánea de cuatro cruceros al Puerto de La Luz: AídaStella, MSC, AídaBLU y Thomson Celebration. Fotografía de Juan Carlos Castro (La Provincia, 15.02.2015).

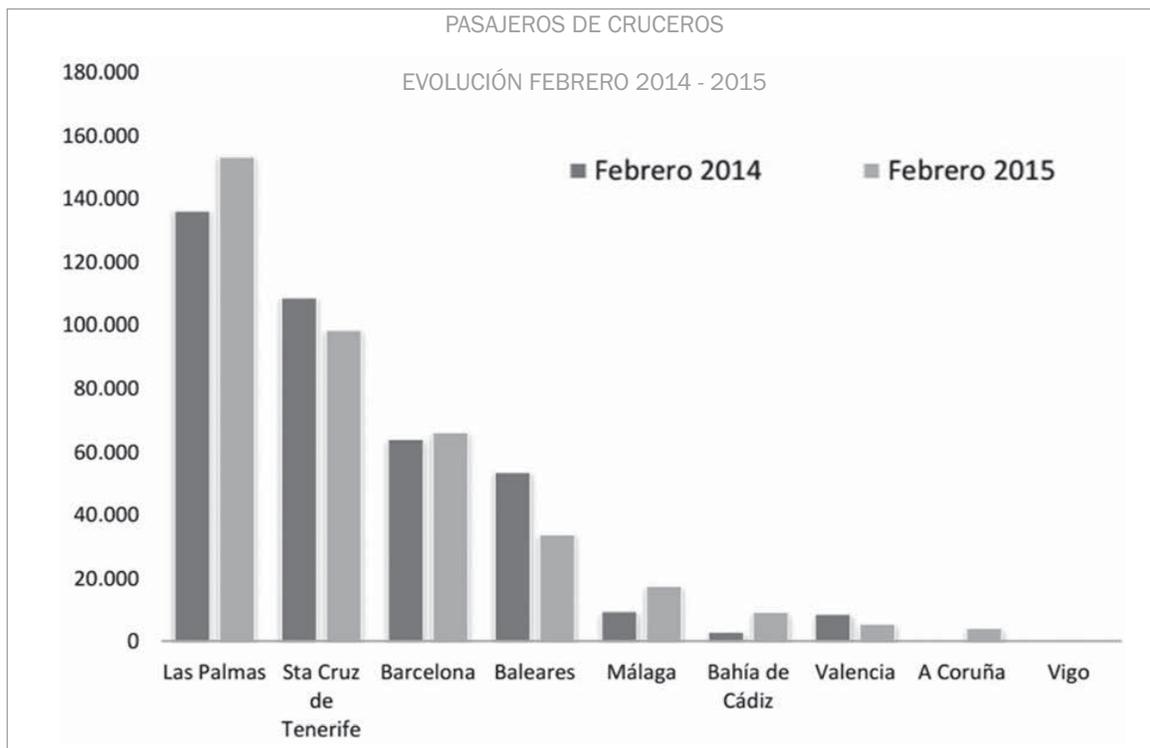
les, repetido en enero de 2004, cuando acompañada de fuegos artificiales la silueta del Queen Mary 2, en pleno viaje inaugural, se recortó en la bahía capitalina.

Esta visita significó la entrada, por la puerta grande, de Las Palmas en las rutas de los cruceros más importantes que actualmente surcan el Atlántico. El hecho es significativo porque, como recordó hace poco José Rodríguez, presidente de la Asociación Canaria de Coleccionistas Marítimos, en la inauguración de la exposición *175 aniversario CUNARD* (Museo Elder, abril 2015), la relación de esta naviera con Canarias tuvo su época dorada en la segunda mitad del pasado siglo, cuando la naviera había apostado fuerte por la resurrección de uno de los nombres más gloriosos de la historia de la navegación. Emplearon casi 500 millones de euros de los de antes de la crisis en la segunda versión del legendario Queen Mary: un espectacular buque de 311 m. de eslora, 36 m. de manga y capacidad para más de 2.139 pasajeros, repartidos en camarotes en distintas gamas de lujo. Cuando llegó a Las Palmas era el mayor crucero del mundo. Nadie había trasladado nunca a tantos turistas juntos. Y la ciudad experimentó un singular *déjà vu*, recordando aquel otro Queen Mary que había amarrado en el puerto casi 40 años antes. Fue en diciembre de 1963, momento en que la capital grancanaria era una de las ciudades más cosmopolitas del Atlántico europeo, pese a que entonces la gran mayoría de turistas que visitaban la isla se decantaban por la oferta hotelera del sur: Maspalomas, Playa del Inglés, Puerto Rico y Mogán.

La presencia de los barcos de la Cunard refleja la importancia adquirida por los cruceros para las Islas en los últimos años. Desde la primera visita del Queen Mary 2 ha transcurrido más de una década; diez años en los que la imagen de este buque, junto a la del Queen Victoria y el Queen Elizabeth, se han convertido en parte del paisaje de una ciudad acostumbrada de nuevo a formar parte de la ruta de los principales cruceros del Atlántico Medio. Estos barcos, considerados los mayores trasatlánticos del mundo, visitan la ciudad al menos ocho veces en la temporada de cruceros, que va de septiembre a mayo. A ellos hay que sumar la afluencia constante de diversos barcos de menor tamaño de las navieras que tienen convenio con el Puerto de la Luz: MSC, Aida, Costa cruceros, Royal Caribbean, Tui. La afluencia es tal, que está siendo habitual que lleguen a coincidir varios cruceros en un mismo fin de semana.

El crecimiento del puerto de Las Palmas se debe en gran medida a su privilegiada posición como punto estratégico atlántico<sup>2</sup>, ya que muchos barcos procedentes de América o del resto de Europa “estacionan” en Gran Canaria para proseguir su camino<sup>3</sup>. De hecho, a nivel turístico no sólo acoge cruceros, sino que también buques que aprovechan la localización de una región ultraperiférica como es el Archipiélago Canario. Existe también una fluida conexión marítima de pasajeros, gestionada por la compañía Naviera Armas, que proporciona conexión entre las islas y entre éstas y las capitales de provincias con el sur de la Península Ibérica. Además, en estos momentos se encuentran en trámite licencias para la apertura nuevas líneas marítimas que conectarían al archipiélago con Madeira, Portugal y Marruecos y que esperan ser aprobadas por el Gobierno de Canarias para el próximo año.

Como destino turístico de cruceros, Islas Canarias superó en 2014 la cifra de 1.900.000 turistas (1.382.969 en escala con la propia ruta del crucero y 524.944 en puerto base, considerándose éstos últimos los que inician su recorrido en Canarias), lo que supone un incremento del 17,38% respecto a 2013; año en el que llegaron



1.627.352 cruceristas (1.217.209 en escala y 410.143 en puerto base) —según datos facilitados por el viceconsejero de Turismo del Gobierno de Canarias, Ricardo Fernández de la Puente. Atendiendo a las estadísticas de 2013 de Puertos del Estado, estas cifras sólo las superan Barcelona (2,48 millones) y Baleares (1,5 millones).

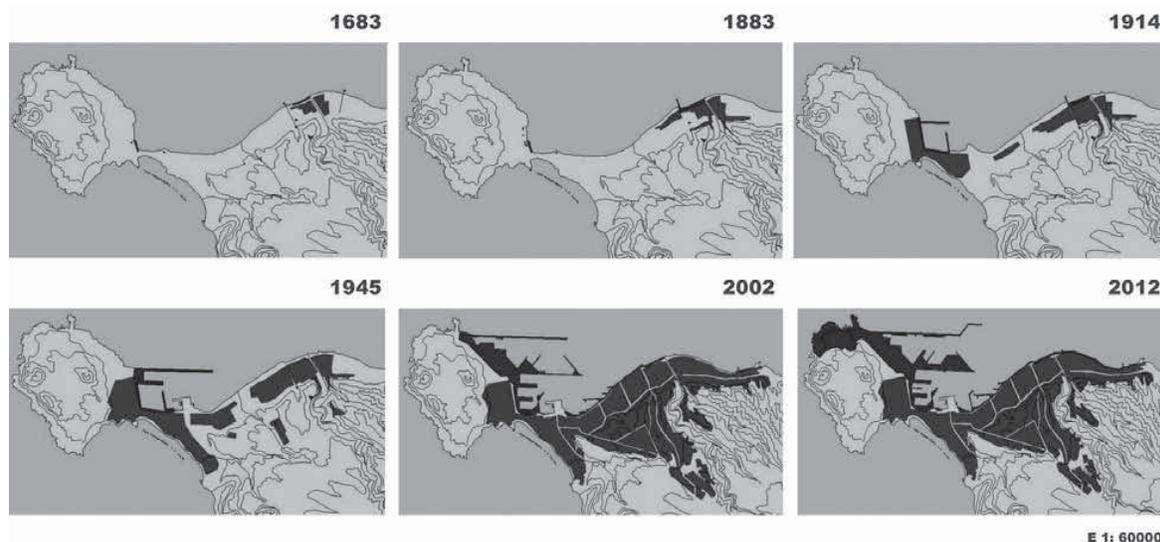
Pese a la magnitud de estas cifras, la tendencia es alcista. Es más, en abril de 2015 Las Palmas lideró el tráfico de cruceros en España con un total de 334.000 viajeros y un aumento del 12% respecto al mismo mes del año pasado. La ciudad se consolida así como puerto base de gran número de cruceros, superando incluso a ciudades como Barcelona.

Hoy el archipiélago tiene como reto que los cruceros lleguen también fuera de temporada alta, que va de octubre a mayo —es decir que lleguen también en el verano y no sólo en otoño y en invierno—, según ha indicado Luis Ibarra, presidente de la Autoridad Portuaria.

El mismo Luis Ibarra insistió, durante la presentación de un estudio sobre el turismo de cruceros en Canarias (junio de 2015), que el sector vive un auge (casi) inesperado. La llegada de turistas de este año se está más que duplicando respecto a los mismos meses de 2014. Para hacerse una idea de lo que esto supone, cabe mencionar que durante los 31 días de mayo de 2015 pasaron por las instalaciones portuarias de Las Palmas 9.951 cruceristas, lo que supone 4.203 turistas más que en el mismo mes del año pasado. Y para el verano de 2016 está prevista la llegada de un buque con 900 pasajeros. Lo cual no es significativo por el número de turistas, pero sí porque se trata de un amarre fuera de la temporada (alta) turística tradicional de las islas.

Toda la actividad recién comentada, ha llevado a que desde principios del siglo XXI la ciudad esté experimentando cambios sustanciales como consecuencia del turismo de cruceros. Las Palmas tiene hoy cerca de 240.000 habitantes y tres de sus cinco distritos están directamente relacionados con el área portuaria. La

> Figura 4. Gráfica que representa la evolución del turismo de cruceros en los principales puertos España durante 2014-2015. Elaboración propia basada en los datos facilitados por Puertos del Estado.



> Figura 5. Evolución del crecimiento del Puerto de La Luz y de Las Palmas desde 1683 hasta el año 2012. Fuente: Datos proporcionados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Realización: autores

influencia es clara. En pocos años los residentes de estos distritos han visto cómo llegan de septiembre a mayo cada fin de semana entre dos y cinco cruceros simultáneamente, con una media de 3.000 ocupantes entre pasaje y tripulación. Lo que supone, en el máximo de coincidencias, alrededor 15.000 personas desembarcando al unísono.

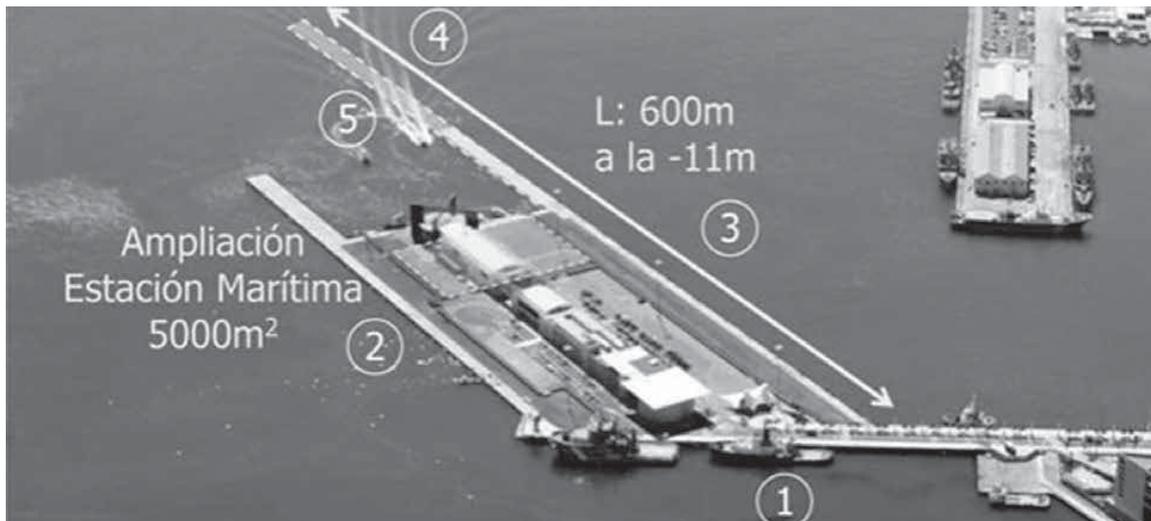
Siguiendo con lo plantado en la Introducción, en los próximos apartados se analizan el impacto generados por el turismo de cruceros en la ciudad, abordándolo desde tres perspectivas o escalas relacionadas: morfológica, funcional y perceptiva.

#### a. Escala morfológica

El Puerto de Las Palmas cuenta con 16 km. de muelles, lo que lo convierte en una de las grandes infraestructuras portuarias de Europa y una de las 100 primeras del mundo. El recinto portuario tiene 15 diques, construidos a lo largo de sus casi 130 años de historia, aniversario que se cumple el próximo febrero 2016, con el comienzo de los muelles Santa Catalina y Grande.

La actual base de cruceros del puerto se proyectó como abrigo del dique central, que acoge a Silos Canarios (empresa dedicada al almacenamiento y distribución de productos para la alimentación de animales de granja) y a Spanish Pelagic (instalación diseñada para garantizar que no haya rupturas en la cadena de frío desde el barco al interior de las cámaras y optimizar las operaciones de carga-descarga, manipulación y almacenamiento de las mercancías). La Autoridad Portuaria en la actualidad, bajo la denominación única de Puerto de Las Palmas (necesaria por la globalización del tráfico marítimo que engloba todas las superficies de amarre y atraque), define su estrategia como un puerto internacional que combina su tráfico de importación y exportación con la prestación de todo tipo de servicios a la escala de buques, como reparaciones, avituallamiento y otros, con el tráfico pesquero, el pasaje y las embarcaciones de recreo.

Las recientes transformaciones de la ciudad asociadas al turismo de cruceros comenzaron en marzo de 2000, cuando se elaboró un primer Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz. Este documento se utilizó como instrumento para reflejar el estado del puerto, su previsión de futuro y las inversiones a largo plazo que eran necesarias. En año 2004, ante la creciente



demanda del turismo de cruceros, hubo que adecuar la planificación prevista, redactándose el vigente Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas, más conocido como PDI-LP. En él, las infraestructuras portuarias de mayor importancia previstas son, sin duda, las relacionadas con las áreas de atraque de cruceros y la formación de una dársena portuaria en la zona exterior del puerto: la Explanada de la Esfinge, la Explanada del Nido y el Dique de la Esfinge. En junio de 2010 las autoridades consideraron que, antes de redactar y aprobar el proyecto de ampliación y ordenación de la dársena de La Esfinge, era necesario actualizar el Plan Director de Infraestructura para reflejar la ordenación y ampliación de la nueva dársena. Fue entonces cuando la Autoridad Portuaria aprobó la ampliación del muelle de cruceros de Santa Catalina con una inversión de 4,2 millones de euros.

Desde una perspectiva morfológica, a estas actuaciones destinadas a ampliar el puerto, se han sumado otras en la propia ciudad para acoger las demandas directas e indirectas de los cruceros. En síntesis, son las siguientes:

a.1. Aumento de la capacidad de atraque de cruceros. Como resultado del proceso antes comentado, en 2014 el muelle Santa Catalina del puerto pasó de poder albergar dos buques a cinco, equiparándose a Barcelona y Mallorca. Las obras de ampliación comenzaron en mayo de 2013 finalizando el mismo año con la apertura de la temporada de cruceros<sup>4</sup>. Con esta ampliación del muelle, que incrementó en más de un cincuenta por ciento la zona susceptible de uso para cruceros, Las Palmas dispone de la infraestructura portuaria necesaria para hacer frente a una demanda turística creciente y para cumplir con la aspiración de convertirse en el puerto base de todos los cruceros que transiten por esta zona del Atlántico.

a.2. Aumento del área portuaria. En paralelo al aumento de cruceros, el transporte marítimo entre las islas del archipiélago también ha crecido. Para atender esta demanda se propuso reubicar el área de atraque de los buques de la compañía Naviera Armas, encargada de la conexión insular, ampliando el dique de la Esfinge.

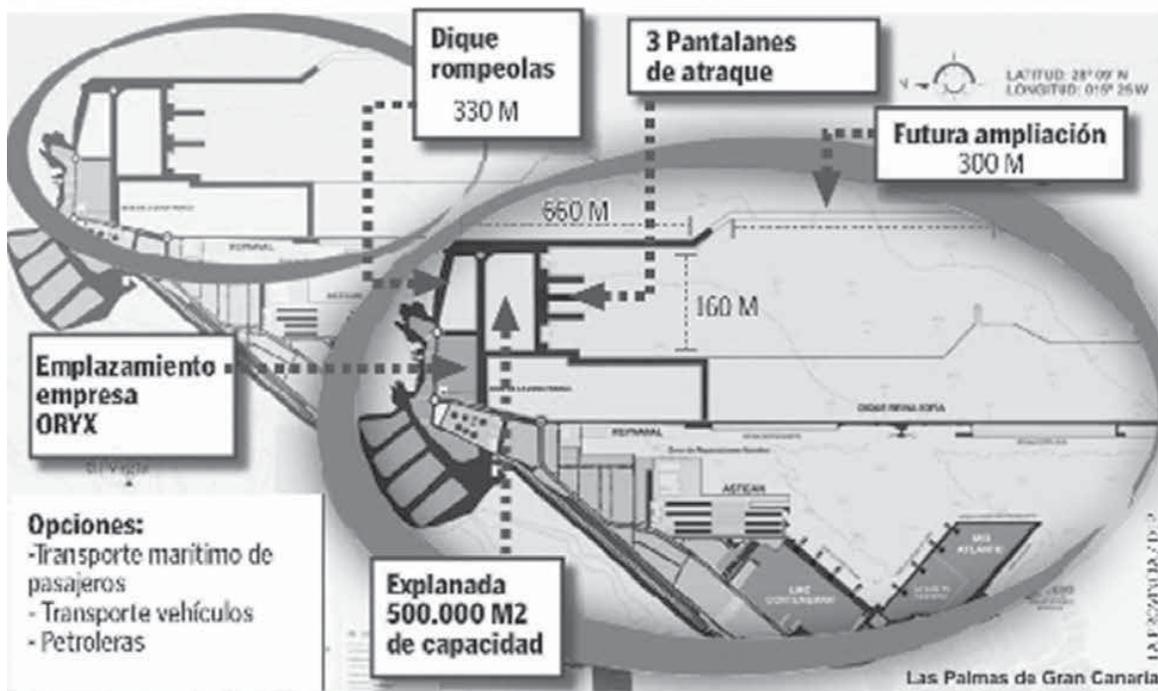
El proyecto, adjudicado por otros 4,2 millones de euros financiados en parte por la Unión Europea, consiste en la construcción de un dique de 100 m. de largo. Sin duda, es una obra estratégica para



> Figura 6. Esquema de la ubicación de hasta cinco cruceros y las distancias de la ampliación de los diques de atraque. Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas, 7.02.2012.

> Figura 7. Infografía del espacio que ganaría el puerto de La Luz con la ampliación del dique de la Esfinge. Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas, 27.05.2012.

## MUELLE DE LA ESFINGE



el puerto y la ciudad por tres razones: por una parte, es un aliciente necesario para que Las Palmas siga siendo el principal puerto del Atlántico Medio. Por otra, supondrá suelo para que varias grandes empresas puedan promover nuevos proyectos al amparo del muelle más exterior actualmente en construcción<sup>5</sup>. Por último, permitirá que actual emplazamiento del tráfico interinsular de pasajeros, el Muelle Sanapú, pueda ser destinado a una zona de ocio ligada al turismo y la náutica —entre otros ítemes, una marina de *megayates* con astillero incluido—, así como para lograr conectar el Puerto de La Luz con la popular playa de Las Canteras.

Pero no todo son buenas noticias. La ampliación ha generado una merma considerable en la economía de la zona franca, pues un informe jurídico de Puertos del Estado ha constatado diversos fallos técnicos y contables en la construcción del dique de La Esfinge. Es más, la polémica ejecución de la obra ha devenido también en un expediente informativo abierto a cuatro técnicos del Puerto por haber incumplido el pliego de condiciones del concurso, tanto en el volumen como en la densidad del material empleado, constatándose “graves irregularidades” vinculadas a la falsedad documental y malversación de caudales públicos.

a.3. Mejorar la conexión puerto - ciudad. La Autoridad Portuaria quiere conectar la traseca del centro comercial El Muelle, área de atraque de cruceros, con el resto de la ciudad a través de un espacio público tratado a modo de Madrid Río. La actuación prevista intenta abrir el recinto portuario a la ciudad y mejorar la salida de los cruceristas a la misma. La idea final es romper el límite que genera la autovía costera en el tejido urbano a través de su soterramiento. No obstante, como solución provisional hasta que una mayor disposición presupuestaria permita asumir esta obra, se pretende construir un puente peatonal de 15 m. de largo sobre dos viales que dan acceso desde el mercado del puerto hasta el muelle Sanapú.

El plan especial de ordenación urbanística que incluye las intervenciones mencionadas se encuentra en fase de tramitación en

> Figura 8. Reubicación y adjudicación de nuevos usos con la ampliación del dique de la Esfinge. Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas, 27.05.2012.

> Figura 9. Imagen del proyecto ganador del puente peatonal que conectará el muelle Sanapú con el mercado del puerto. Proyecto Onda Atlántica. Fuente: Demarcación de Gran Canaria del Colegio Oficial de Arquitectos de Gran Canaria.

## Los caminos del Puerto a Las Canteras

Los cruceristas podrán transitar por dos rutas que conectan el muelle Santa Catalina con la playa capitalina



### 1 Muelle Santa Catalina

Para el Muelle Santa Catalina Sur se prevé la ampliación de la actual calzada para generar un tercer carril. Todos ellos darán acceso al Muelle de Cruceros. Se creará un paseo sobre el mar mediante un pantalán adosado al carril del Muelle Santa Catalina Sur, de unos seis metros de ancho y más de 250 metros de longitud

### 2 Muelle Wilson

En el Muelle Wilson, la propuesta consiste en la ampliación del actual muelle mediante rellenos en escolleras, lo que da como resultado una vía de borde compuesta por unos 15 metros de paseo peatonal adosado al Centro Comercial El Muelle y dos viales de salida desde el Muelle de Cruceros de Santa Catalina que se remata con pantalanes flotantes para atraque de embarcaciones

la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias. Las autoridades portuarias esperan que esté aprobado a fines de 2015, para proceder a impulsar su ejecución de la mano del Ayuntamiento.

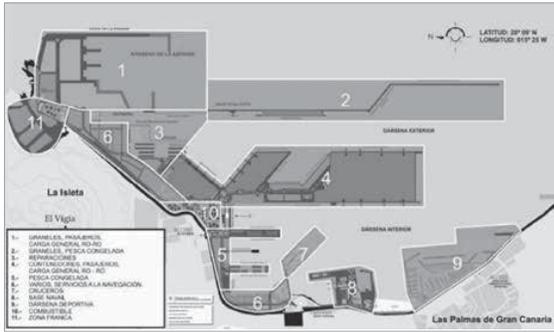
La actuación, diseñada sobre los vértices de cuatro sectores del puerto —el espacio anexo al centro comercial El Muelle, el área de Santa Catalina, la zona portuaria del muelle de Sanapú y el mercado del puerto—, también incluye dedicar la plataforma y dársenas resultantes a *crear nuevas oportunidades de negocio* en torno a las reparaciones navales. En concreto, aquellas que demandan las embarcaciones deportivas y los yates de lujo que emplean fibra de vidrio en su estructura o complementos. Los talleres previstos serían los primeros en trabajar este material en todo el archipiélago.

Además, este espacio entre el puerto de cruceros y la ciudad albergará servicios dirigidos al ocio y el mar. La iniciativa completa así una vieja aspiración de la ciudad: dar una entrada diáfana al muelle y ganar espacios para uso público.

a.4. Generar un nuevo intercambiador de transporte. El Ayuntamiento tiene previsto construir una terminal de transporte que mejore las conexiones y movilidad de ciudadanos y turistas. Consistirá en una obra menor (75 m<sup>2</sup>), que servirá tanto para el descanso y cambio de turnos del personal, como para la venta de billetes y la atención al público en general. Esta nueva instalación contará también con un pequeño quiosco-cafetería, una zona de estancia y sombra y grandes paneles informativos sobre los horarios de partida y trasbordo de las líneas, todo ello con una señalética adecuada para la localización de los respectivos andenes.

Junto a ella, habrá zonas de estacionamiento de buses para optimizar su regulación horaria. Esta iniciativa, supondrá una mejora no sólo para los turistas sino para todos los isleños porque desde el intercambiador se crearán y/o adaptarán rutas que agilicen la conexión de Las Palmas con el aeropuerto y el sur de la isla.

> Figura 10. Esquema de las dos nuevas rutas planteadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Fuente: Periódico la Provincia y Autoridad Portuaria de Las Palmas, marzo de 2013.



## b. Escala funcional

En las décadas de 1960 y 1970 Las Palmas fue el principal punto turístico de la isla. Muchos extranjeros venían a la capital a disfrutar de la playa de Las Canteras y se hospedaban en algunos de sus grandes hoteles, como el Cristina o el Reina Isabel. Sin embargo, la construcción desproporcionada de hoteles en las, por aquel entonces, plataneras y tomateras de Maspalomas, hizo que el polo turístico se trasladara hacia el sur de la isla, a San Bartolomé de Tirajana, y poco a poco a barrancos como los de Puerto Rico o Mogán. La ciudad dejó de ser competitiva entrando en un periodo de *oscuridad turística*, que, al parecer, no interesaba revertir, pues no había interés en que los turistas del sur se enterasen que a 30 minutos al norte había una ciudad con un interesante atractivo turístico, histórico y patrimonial.

Con el cambio de siglo, conscientes de que millones de personas se iban de Gran Canaria sin pasar por la capital, el Ayuntamiento comenzó una campaña en las zonas turísticas del sur a través de los *mupis* (propaganda en paneles verticales) para atraer a visitantes. La publicidad ha funcionado. El último dato obtenido es que de los 3 millones de turistas recibidos en el sur de la isla en 2014, el 23% se desplazaron al norte de la isla para disfrutar, al menos durante un día, de la ciudad capitalina (Otero, 2014).

En la misma línea, Puertos de Las Palmas inició en marzo de 2012 la tramitación del plan especial de ordenación de la zona de servicio del Puerto de La Luz y de Las Palmas, comprendida en el entorno del istmo de Santa Catalina. Propuesta que el Ayuntamiento de la ciudad aprobó finalmente en diciembre del mismo año. Su objetivo es dotar a la zona de una ordenación urbanística que optimizaba la explotación de los usos portuarios, incluyendo los turísticos, y lograr la máxima integración entre el puerto y la ciudad.

El Plan pretende que cruceristas, ciudadanos y visitantes que se alojan en el norte de la isla tengan una nueva imagen de Gran Canaria y que la iniciativa privada pueda acometer proyectos que contribuyan al uso y disfrute de la zona, así como a su desarrollo económico. Para ello, la zona de servicio portuaria comprendida en el istmo de Santa Catalina se plantea como un espacio polivalente en el que está previsto albergar un uso comercial de 13.800 m<sup>2</sup> en el muelle Wilson, es decir, detrás del centro comercial El Muelle, cuya concesión a la empresa Riofisa se ha ampliado en cinco años, hasta 2033.

De igual forma, el nuevo planeamiento prevé también suelo de uso terciario, entre los que podría incluirse un hotel y diversos equipamientos de distinta naturaleza. Se ha hablado de iniciativas tales como una marina, un teleférico que conecte Santa Catalina con Las Coloradas, la zona alta de La Isleta, un acuario —proyecto que, por cierto, ya ha planteado una empresa—, una lonja que acerque el mundo pesquero a la ciudadanía y a la que podría asociarse un establecimiento de restauración, etc. A estas propuestas cabe añadir la comentada intención del Ayuntamiento de conectar el istmo con la playa de Las Canteras a través del Mercado del Puerto, que se reconvertiría en un centro gastronómico informal, emulando el éxito de actuaciones como la del Mercado de San Miguel en Madrid.

Pero con independencia de los planes a futuro para el uso del suelo, la estrategia actual de rentabilidad del turismo de cruceros está transformando el modo de funcionar y, por tanto de vivir, la ciudad. Entre cambios más visibles cabe indicar los siguientes:

> Figura 11. Publicidad de Las Palmas en el sur de la isla en "mupis" distribuidos por la avenida de Playa del Inglés. Fuente: Periódico la Provincia y Autoridad Portuaria de Las Palmas, marzo de 2014. Fotografía de los autores.

> Figura 12. Clasificación actual de los usos del puerto de La Luz. Fuente: Autoridad Portuaria, 2012.

b.1. Hábitos de consumo. El permiso de apertura dominical de los comercios de la zona turística-patrimonial de Las Palmas supuso un enorme cambio en los hábitos y la rutina de los residentes. Hasta mediados de 2013, por ley, el comercio capitalino no podía abrir domingos ni festivos, justo los días de mayor afluencia de cruceros debido a que hay un convenio de atraque prioritario para los domingos. Ante las pérdidas económicas y la mala imagen que generaba una capital “inactiva” en los cruceristas, el Área de Empleo del Ayuntamiento, en colaboración con la Asociación de Empresarios de la capital, llegaron a un acuerdo en el que se permitía a los comerciantes y empresarios de la zona abrir el primer domingo de cada mes.



b.2. Aumento de las oportunidades de ocio. Para potenciar el nuevo horario comercial, se inició una campaña de marketing que incluía la promoción de actividades infantiles, talleres, títeres, juegos, pintacaras, teatro, concursos de fotografía y ofertas en restauración y en moda. Todo ello bajo el paraguas de un nombre atractivo y global: *LPA Sunday Shopping party*<sup>6</sup>. El área patrimonial se ha dinamizado ofreciendo, al menos mensualmente, una actividad alternativa al residente canario y al crucerista que pasa por allí, casi de manera obligatoria, si pretende recorrer la zona más popular del casco histórico: Vegueta. La primera edición se celebró en junio de 2013 y va por la vigésimo quinta (junio 2015). Mes a mes, se consolida como atracción preferente, apoyada en reseñas publicadas en guías y foros turísticos de medio mundo.

b.3. Zonas de especial interés turístico. La consolidación de la ciudad como área de gran afluencia turística, debido a la continua llegada de cruceros y a las campañas por atraer turistas del sur, ha llevado a que tres áreas urbanas —Mesa y López, El Rincón y Muelle de Santa Catalina— se declaren zonas de gran afluencia turística<sup>7</sup>. Objetivo práctico de esta declaración es que sus comercios pueden abrir domingos y festivos durante toda la temporada alta de cruceros (octubre a abril). Y para potenciar estas áreas, el recorrido del bus turístico urbano, se modificó para que se detuviese en todas ellas.

Es interesante observar que la Consejería de Empleo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias tramitó esta autorización pese haber recibido informes contradictorios. A favor de la medida se pronunció la Dirección General de Ordenación y Promoción Turística. En contra lo hicieron las patronales CCE (Confederación Canaria de Empresarios) y CECAPYME (Confederación Canaria de la pequeña y mediana empresa), al considerarla una medida perjudicial

> Figura 13. Imagen de la jornada del 07.07.2015 de LPA Sunday Shopping party en Triana. Fuente: Fotografía de los autores.

> Figura 14. Esquema de las zonas consideradas de gran afluencia turística sólo válidas en temporada alta de cruceros. Fuente: Boletín Oficial del Estado.





para el pequeño comercio y una puerta abierta a la liberalización de los horarios comerciales, así como innecesaria porque consideran estas zonas tienen suficientes ingresos comerciales como para alentar su apertura dominical. Independiente de estas posturas, aunque la medida está orientada a recibir y rentabilizar a los cruceristas, proponiéndoles una ciudad activa y viva, en la práctica afecta a todos los ciudadanos, así como al resto del comercio, que sufre una competencia inédita.

En la misma línea, se encuentra en fase de aprobación la modificación de los horarios de los equipamientos culturales gestionados por las instituciones públicas, para que también abran todos los domingos y festivos de la temporada alta de cruceros.

b.4. Nuevos equipamientos. El Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria y los empresarios involucrados en el área de los cruceros están empeñados en configurar un espacio que invite al turista a bajarse del crucero y vaya a conocer una ciudad que lo acoge y le permita consumir el patrimonio, productos y servicios que la caracterizan —algo que no siempre ocurre, sobre todo si los cruceristas están al final del viaje.

Entre las medidas realizadas o propuestas para lograr este objetivo destacan las siguientes: Se ha concluido la rehabilitación del Castillo de La Luz, nada menos que tras diez años de obras. Se encuentra en fase de desarrollo el nuevo pantalán de yates y solárium que se levantará frente al centro comercial El Muelle. Se han restaurado los espacios públicos contiguos a la zona de atraque de los cruceros, recuperado la Casa del Turismo y planteando un futuro acuario, que llevará la evocadora denominación de Poema del Mar.

El proyecto del acuario Poema del Mar está promovido por familia Kiessling, propietaria de Loro Parque<sup>8</sup>, uno de los mayores referentes turísticos de la isla. Se construirá sobre una superficie de 10.000 m<sup>2</sup> y, según los promotores, se convertirá en un hito económico, turístico y social, y será un reclamo importante para los visitantes que se alojen en el sur de la Isla, así como un complemento a la Playa de Las Canteras.

> Figura 15. Estudio en detalle del futuro acuario en el muelle de Sanapú.  
Fuente: Autoridad portuaria.

Es más, durante la presentación del proyecto en octubre de 2013 el presidente de Loro Parque, Wolfgang Kiessling, destacó que el proyecto se afronta con la confianza de que se convertirá en un escaparate no sólo de la biodiversidad marina con la que cuenta el archipiélago, sino también de la biodiversidad a nivel mundial. Por su parte, Luis Ibarra, Presidente de la Autoridad Portuaria, expresó su confianza en que la calidad de este acuario estará al nivel de los mejores del mundo y destacó el carácter esencial del proyecto. Si se cumplen las previsiones de partida —500.000 visitantes al año—, sin duda el proyecto contribuiría a afianzar el sector de cruceros de la ciudad.

Todas las instancias involucradas están empeñadas en el éxito del proyecto. La Administración local cedió el suelo necesario para su construcción —más de una hectárea— para lo que se tuvo que efectuar cambios en el planeamiento urbanístico tanto de la ciudad como del puerto. El Ayuntamiento se prestó a facilitar la tramitación de las licencias requeridas, dado que un atractivo turístico de esta envergadura no podía esperar. Y la empresa privada, encabezada por los Kiessling, conseguirá el dinero suficiente —se calcula que algo más de 30 millones de euros— para que el acuario se convirtiera, a la vez, en una atracción turística y en un polo económico que revierta en beneficio de todos.

El inicio de las obras se preveía para el primer trimestre de 2014. Sin embargo, pese a los apoyos comentados, sólo en mayo pasado (es decir, tras más de un año desde la aprobación inicial de plan), se han conseguido los permisos oportunos para llevar a cabo este proyecto. En gran medida el retraso se debe a diversas alegaciones presentadas en contra del proyecto, si bien los Servicios jurídicos del Estado y del Puerto las han rechazado en su totalidad.

b.5. Parque marítimo Muelle de Santa Catalina. Otra obra que afectará el uso y experiencia urbana es el proyecto del parque temático del mar que apoyará al futuro acuario. Albergará un paseo paralelo al mar de 6.329 m<sup>2</sup>, un mirador, una piscina y una amplia zona para locales de servicios turísticos, ocio y restauración. Se edificará en tres alturas y tendrá forma geométrica triangular como homenaje a la tradición de la vela latina canaria —atendiendo así a la manifiesta predilección de los turistas por las simbolizaciones formales.

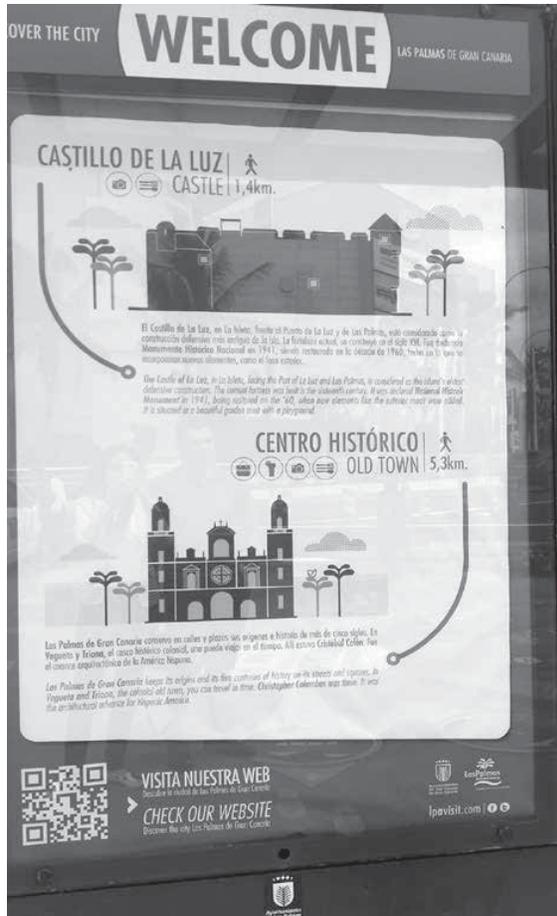
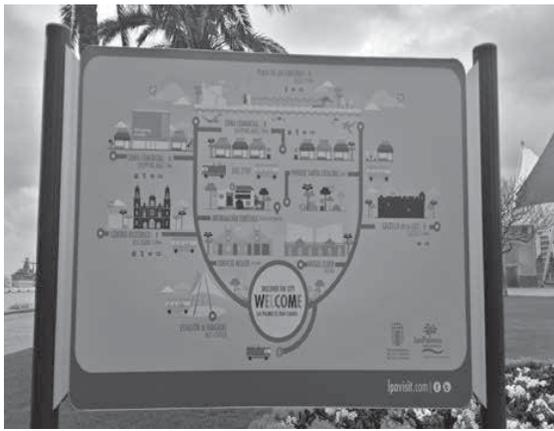
Un primer nivel permitirá la continuidad con el actual Paseo marítimo y los otros dos estratos, de madera, se situarán debajo del paseo, por encima de las mareas más altas pero dentro de los límites del perímetro de la protección naval. El encuentro entre las diferentes plataformas se resolverá mediante gradas accesibles que podrán funcionar como solárium, zona de pesca, escenario, zona de espera para el bus turístico o mirador del paisaje portuario.

Los empresarios del Puerto - Canteras aplauden el proyecto del Ayuntamiento de abrir un parque marino en Santa Catalina, entre el muelle de cruceros y la Base Naval, porque mejorará la imagen turística de la ciudad, dará mayor calidad de vida a todos los vecinos y servirá de foco de captación de nueva clientela. Frente a ellos, diversas asociaciones civiles critican que las autoridades prioricen las inversiones para los turistas en vez de abordar las carencias en infraestructuras de la ciudad y los acuciantes problemas sociales de muchos de sus vecinos.

Sea cual sea su resultado final, las obras comentadas —que tiene que ver con una amplia remodelación que afecta al Puerto y los alrededores del parque de Santa Catalina y el mercado del Puerto en su trayecto hacia la playa de Las Canteras— tienden a desarrollar



> Figura 16. Fotomontaje del parque marítimo del muelle de Santa Catalina. Fuente: Ayuntamiento de las Palmas, 2015.



> Figura 17. Carteles turísticos, en La Luz, de reconocimiento del patrimonio. Representación de hitos. Fuente: Fotografías de los autores, abril 2015.

una ciudad que mira a su litoral y forman parte de las iniciativas que el grupo municipal lleva a cabo para impulsar la economía azul de Las Palmas, además de mejorar su entrada turística por mar.

**c. Escala perceptiva**

Desde inicio de 2005, las actuaciones comentadas en los apartados anteriores han modificado en mayor o menor medida el uso e imagen de Las Palmas. Las infraestructuras, la imagen proyectada por los empresarios y la administración en la publicidad turística, la relación vecino - crucerista, la liberación de horario comercial, la apertura dominical de centros culturales son, entre otros, iniciativas que están reflejando en nuevas experiencias para vecinos y turistas. Además, la peatonalización de vías, la señalética, la restauración de fachadas, así como las ampliaciones y edificios de obra nueva han convertido espacios originalmente degradados y/o en desuso en nuevas centralidades urbanas.

Pero no todos los cambios se experimentan de igual manera. La imagen y la percepción que tienen los turistas de cruceros es algo difusa (por calificarla de algún modo) respecto a la realidad. La estructura turística de Las Palmas se está configurando a través de equipamientos estratégicamente posicionados, cual escenario, orientados y dirigidos a los visitantes; en especial a los de cruceros. Lo cual, directa o indirectamente, va generando una serie de experiencias particulares, cuyas características se intentan resumir en los siguientes apartados:

c.1. Miradas condicionadas. Es interesante observar el papel clave que tiene la señalética en la percepción turística del espacio. Por diversos motivos —falta de personal, horarios inadecuados o estructura funcional— suele suceder que las oficinas de información turística no funcionan cuando los turistas las requieren; por ejemplo los sábados, domingos y festivos a partir de las 14.00 horas, justo cuando muchos viajeros desembarcan tras almorzar en el barco.

Éstos, consecuentemente, deben guiarse por los paneles ubicados en la zona comercial del muelle. Lo cual tiende a generar una desvinculación del viajero con la esencia e identidad del lugar, pues se limita —se ve obligado— a seguir las pautas de tiempo e interés reflejadas en las indicaciones de los carteles, los folletos o las guías turísticas (Goycoolea, 2002).

c.2. Experiencias superfluas. Vivir la ciudad como crucerista dista mucho de cómo la vive un vecino o, incluso, un turista convencional. Los barcos actuales incorporan todas las instalaciones y comodidades de los centros turísticos más conspicuos: infraestructuras de ocio, centros de belleza, videoteca, biblioteca, planetario, tiendas, campo de golf, galería de arte, centros comerciales y de negocios, cine, casino, spa y un largo etcétera. Son verdaderos resort flotantes cuya principal diferencia, a la vez que mayor ventaja sobre los convencionales, es su movilidad. (OMT, 2013) El dinamismo y la alta competitividad actual de la industria turística, han terminado por convertir al barco en la atracción que justifica el viaje. Una oferta lo suficientemente estructurada como para conseguir la atención plena del pasajero durante toda la travesía. Su objetivo no declarado, pero conocido, es que éste no tenga ningún interés por desembarcar en los lugares visitados. Es decir: todo el disfrute, como todo el gasto, concentrado en el propio barco.

En el caso de Las Palmas, los datos muestran que aproximadamente una décima parte del pasaje tiende a quedarse disfrutando de las instalaciones del barco. Del resto de los pasajeros, la

mayoría opta por comprar, antes de arribar, alguno de los *tours* ofrecidos para visitar diversos lugares del norte y sur de la isla por precios cerrados. Las razones esgrimidas para escoger los paquetes turísticos en vez de recorrer la ciudad o la isla a voluntad, son dos: aprovechar al máximo el poco tiempo disponible y preferir la seguridad del viaje organizado frente a aventurarse en un territorio desconocido.

Entendemos oportuno destacar que, pese los diversos atractivos de Las Palmas, incluyendo un bien cuidado patrimonio, no existe ningún tour para cruceristas destinado a visitar la ciudad. Probablemente no se les ofrece, porque una visita urbana es menos rentable que una ruta exterior. Lo que sí es claro es que los pasajeros que optan por recorrer la ciudad por libre se encuentran con una segunda criba al desembarcar en el muelle, donde se le vuelven a ofrecer las mismos tours del barco, sin incluir una visita guiada a la ciudad. Si de todos modos el crucerista decide permanecer en la capital, se le proporciona el mismo folleto que al resto de turistas, sin que se considere el poco tiempo de que dispone. Otra opción, es conseguir (cuando están abiertas las oficinas turísticas) una tarjeta —Las Palmas Card— que incluye visitas a los museos y monumentos de la capital y el derecho a utilizar el autobús turístico. Autobús, por cierto, gestionado por la empresa City Sightseeing, la misma que los administra en Barcelona, Londres, Dubai y Nueva York.

El trabajo de campo realizado, sumado al estudio de los folletos ofrecidos a los turistas, muestran que la información dada se centra en las excursiones, apenas en los lugares a visitar y nada en cómo recorrerlos o llegar a ellos. Ante ello, si el crucerista decide visitar las zonas más cercanas al área de atraque, correspondientes al sector de Las Canteras y el Parque de Santa Catalina, puede guiarse por una atractiva señalización localizada en el pavimento de la zona comercial del muelle. Pero a escasos 100 m. de iniciar su recorrido, en la primera intersección de vías, las señales desaparecen, produciendo desorientación y desinformación. Ante ello —lo hemos constatado— el crucerista suele replantear su plan inicial de recorrer la ciudad, para terminar utilizando el bus turístico o, incluso, regresar al crucero.

c.3. Ciudad espectáculo. Con el fin de amenizar la llegada de los cruceristas, la ciudad ha comenzado a ofrecerles una gran variedad de shows de distinta naturaleza. El punto de arranque de estos espectáculos programados fue febrero de 2014, cuando una verdadera invasión circense inauguró el inicio de la temporada de cruceros 2014-2015 en el parque de Santa Catalina y en los barrios de Vegueta y Triana.

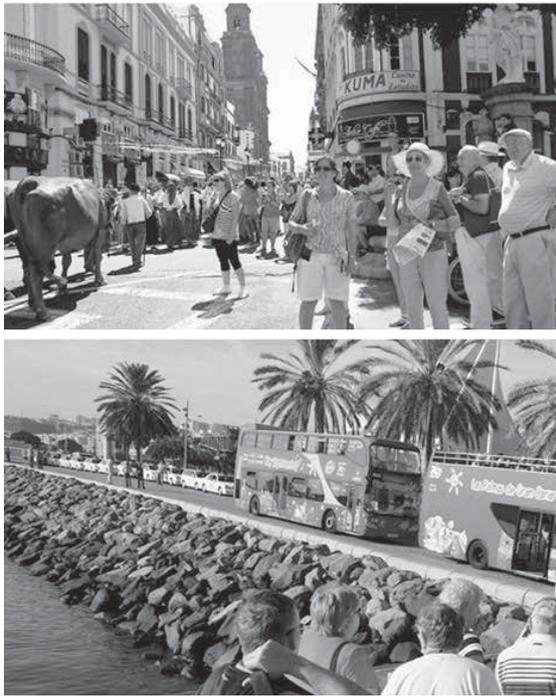
La actividad la anunciaron por todo lo alto, entre otros, los concejales de Turismo y Empleo del Ayuntamiento, junto al Director general de Cultura del Gobierno de Canarias, quienes indicaron que el programa de actividades previsto contemplaba espectáculos de circo con compañías procedentes de Bélgica, Italia, Reino Unido, Andalucía, Madrid, Asturias, Castilla La Mancha, Galicia y Canarias.

Además, desde abril de 2015 en el Parque Santa Catalina (espacio contiguo al muelle de cruceros), la ciudad acoge todos los sábados actuaciones de música y bailes tradicionales canarios. Se realizan en la zona de recepción de cruceros, en el entorno de la Casa del Turismo, para dinamizar la oferta turística local y poner en valor experiencias ligadas al patrimonio cultural canario.



> Figura 18. Diseño sobre el pavimento a la salida del muelle de Santa Catalina para orientar al crucerista. Fuente: Fotografía de los autores, abril 2015.

> Figura 19. Actuación de la compañía canaria circense. Área de atraque de cruceros. Fuente: Fotografía de los autores, abril 2015.



> Figura 20. Ocupación de los cruceristas del espacio libre de la capital.  
Fuente: Fotografías de los autores, abril y mayo 2015.

Otro elemento de atracción incorporado al espacio urbano es la “tartana”, que comenzó a funcionar en enero de 2014 también en la zona anexa al muelle de cruceros. Se trata de un carruaje que emula los utilizados en Canarias a inicios del siglo pasado, con cubierta abovedada y asientos laterales, por lo común de dos ruedas y con limonera. Los coches, de cuatro ruedas, están fabricados de madera y revestidos con acero, tienen el pescante (asiento del tartanero) de dos plazas, en la parte delantera, y en la trasera una estancia para seis pasajeros con asientos laterales y protegida con una cubierta. El éxito entre los cruceristas, al sentirse parte de una tradición local, es enorme. Lo que no se les cuenta es que la “tartana” y el atuendo del conductor del carruaje son más propios de la zona sur de Andalucía que de la tradición canaria; desvirtuando nuevamente la identidad y la imagen de la capital con estereotipos e imaginarios descontextualizados.

c.4. Vecinos y cruceristas. El turismo de cruceros cabe verlo como si un destino turístico cobrara movilidad y se desplazara de un lugar a otro a lo largo del año. Visto así, se trata de un negocio deslocalizado y mundial, pero que tiene un enorme impacto tanto en el posicionamiento y la imagen de un país o un destino concreto, como en la vida de los puntos de atraque (OMT, 2013).

En Las Palmas, a estos viajeros móviles y estacionales deben sumarse los turistas tradicionales y, durante los fines de semana, los visitantes de otros municipios de la isla. Todo ello lleva a que la ciudad acoja un enorme volumen de personas de distinta procedencia confluyendo en los mismos espacios públicos, los mismos sitios patrimoniales y las mismas zonas comerciales.

Aunque algunos vecinos hablan de saturación, lo cierto es que Las Palmas no tiene aún un problema de masificación turística equivalente a los principales destinos europeos (Barcelona, Venecia, Malta...). Sin embargo, el ritmo de crecimiento del turismo de cruceros está llevando a que los residentes opten por no acudir a los espacios que visitan los cruceristas —algo habitual en las ciudades más turísticas.

Sin duda los vecinos tienen razón pues con el aumento del turismo de cruceros las áreas patrimoniales y, en especial, las contiguas a la zona portuaria, han incrementado los precios en hostelería y restauración, han cambiado el tipo de negocio, han contratado nuevo personal para atenderlos (que hablen idiomas es fundamental) y otros cambios por el estilo, alejando a los residentes que habitualmente paseaban por allí. En la práctica, cuando arriban cruceros, los parroquianos ven interrumpidas sus rutinas y terminan siendo desplazados a zonas periféricas del muelle o del centro histórico. Pese a todo, la presencia de turistas en el espacio público es algo que, por lo general, el residente canario asume sin demasiados problemas, bien por el tradicional acogimiento isleño, bien porque entiende las bondades de su presencia.

Otro asunto es la repercusión y percepción de los beneficios que su presencia reporta. Aunque *a priori* el beneficio económico generado por los cruceros es mayor que las molestias que generan, pero esto es algo que habría que estudiar con mayor detalle, sobre todo desde la perspectiva del vecino y del desarrollo local. Lo decimos porque el negocio de cruceros está controlado por las grandes empresas turísticas, incluso el que se produce en tierra. Basta recordar que los cruceristas suelen viajar en régimen de todo incluido, siendo habitual que hasta las comidas y bebidas que hacen en la ciudad las transporten, en formato picnic, desde el propio crucero.



c.5. Presencia paisajística. La relación de los vecinos con los cruceros cambia cuando se plantea desde la perspectiva de la percepción del paisaje urbano, especialmente cuando su presencia se percibe desde las cotas más altas de la ciudad. La orografía del territorio canario se caracteriza por su continuo e irregular desnivel, teniendo diferencias de cota en menos de 100 m. de casi 50 m. Aquí el cambio de la experiencia espacial es enorme, la ciudad se relativiza y el horizonte desaparece tras unos barcos de escala territorial.

Es el caso de San Nicolás, antiguo barrio pesquero ubicado en lo alto de un risco. Desde ahí se aprecia una panorámica de 180° de la ciudad, en el que se ven los hitos de la ciudad y el mar de fondo. Sin embargo, esa perspectiva ha ido perdiendo fuerza con la presencia de los buques de gran tamaño.

## CONCLUSIONES

Conforme el turismo de cruceros se va incrementando, se incrementan también sus impactos, siendo difícil encontrar un destino en el que la población perciba sólo los efectos positivos y asuma sin crítica los negativos —aunque esta percepción local debe ser la meta final de la sostenibilidad de un destino (Sancho, 2006). Como hemos visto, los impactos son de distinta naturaleza: van desde los cambios en las infraestructuras y en los modelos de negocio a repercusiones sociales y culturales. Cuando estas transformaciones alteran la cotidianidad y la memoria histórica, las comunidades locales comienzan a manifestar diferentes tipos de rechazos hacia los visitantes. Por ello, armonizar los intereses de residentes con las demandas turísticas es una tarea complicada pero que hay que abordar en todos sus niveles y con todas sus consecuencias.

Partiendo de estas consideraciones generales, las conclusiones específicas obtenidas en nuestro estudio en cada una de las perspectivas estudiadas son, en resumen, las siguientes:

> Figura 21. Imagen desde el mirador del Risco de San Nicolás. Un crucero en el muelle de Santa Catalina, Las Palmas. Fuente: Fotografía de los autores, abril 2014.

a. Escala morfológica. En ciudades con estructuras complejas, donde el desarrollo urbano convive con una industria turística en crecimiento, como es el turismo de cruceros, es clave entender que se requieren nuevos estándares de infraestructuras y servicios si se quiere ser competitivo en un mercado cada vez más internacional. A la vez, el ciudadano local también busca mejores equipamientos y nuevas formas de relacionarse con su hábitat inmediato, pero suelen ser demandas que chocan con las turísticas. Ante ello, resulta imprescindible un pacto social que permita compatibilizar ambas posturas. La aceptación de cualquier proyecto turístico debería ser lo más consensuada posible, tomando en consideración los intereses públicos y privados, así como los de los vecinos y turistas. En ciudades como Las Palmas, las autoridades portuarias, las municipalidades y la ciudadanía deben sincronizar sus intereses y planes de desarrollo considerando dimensiones sociales, políticas, medioambientales y económicas. Muchos de los proyectos propuestos para mejorar la acogida de cruceristas han sido muy cuestionados por la ciudadanía, lo cual no contribuye a la sostenibilidad del sistema.

A futuro entendemos importante que se investigue en el desarrollo de modelos de gestión más participativos para la zona del muelle y su ámbito de influencia. Un tema a estudiar sería, por ejemplo, la posibilidad de establecer consejos público - privados (compuestos por investigadores, expertos, gestores públicos, empresarios, etc.) que aborden la problemática del desarrollo portuario y su conexión con la ciudad, estableciendo medidas sustentables a través de acciones de participación ciudadana que controlen y disuadan posibles problemas de corrupción y especulación.

b. Escala funcional: Las Palmas ha experimentado cambios funcionales significativos en las últimas décadas, muy visibles desde febrero de 2014, cuando la clasificación de las áreas de gran afluencia turística ha llevado a que la ciudad modifique sus rutinas. Estas iniciativas, propuestas por asociaciones de empresarios y el Ayuntamiento, sin duda han incrementado los ingresos de la capital. Sin embargo, existen algunas incompatibilidades a nivel normativo que hacen que no se rentabilicen del todo la presencia de turistas ni que eviten los conflictos con vecinos y emprendedores locales.

En esta línea, consideramos necesario analizar el modo de adaptar los horarios de los equipamientos culturales y las oficinas de turismo a la demanda del turista sin que supongan rupturas radicales con las costumbres locales. Así como proponer nuevas líneas de investigación sobre usos compatibles con áreas portuarias de gran afluencia de cruceros.

c. Escala perceptiva. Las Palmas promueve una gran variedad espectáculos para amenizar la llegada de los cruceristas, pero muchos de ellos chocan con su imagen e identidad patrimonial. La información facilitada a los turistas durante su travesía y desembarco en Gran Canaria es limitada y escasa, provocando el desinterés más que motivando al pasajero a visitar la ciudad. Las ofertas turísticas se centran en proponer visitas puntuales, obviando información sobre la historia de la ciudad y la peculiaridad del perfil del turista de cruceros en cuanto a tiempo y régimen de alojamiento.

Desde este punto de vista, consideramos que sería interesante caracterizar la oferta y la promoción turística de Las Palmas con el fin de detectar posibles carencias y proponer nuevas maneras de entender, percibir y recorrer la ciudad. Propuestas de realidad aumentada, redes sociales, espacios con Internet libre, digitalización de contenidos, ampliación de la oferta deportiva, recuperación del

patrimonio industrial y rural, diversificar la oferta cultural, y similares, pueden ser algunas acciones que permitirían lograr estos objetivos abarcando a un gran abanico de perfiles socioculturales. En la misma línea, sería interesante estudiar con mayor profundidad el impacto paisajístico de los cruceros desde la perspectiva de la ciudad y sus habitantes.

Volviendo a consideraciones generales, la investigación resumida en este artículo muestra que Las Palmas está inmersa en un acelerado proceso de transformación debido al turismo de cruceros. Es más, diríamos que la ciudad está en un punto clave, en el umbral entre la estabilidad e inestabilidad ocasionada por el aumento progresivo de la llegada de cruceros. En síntesis, la capital se enfrenta a la disyuntiva de desarrollar con criterios objetivos las estrategias a seguir y evitar lo sucedido en otras ciudades portuarias patrimoniales.

Nos referimos a casos como el de Barcelona, donde las acciones promovidas en favor del turismo han empezado a encontrar un rechazo frontal en muchos residentes. Para ellos la ciudad se encuentra en un punto de "no retorno", cual Venecia y Florencia, donde el turismo se ha masificado tanto que hace la ciudad invisible por la aglomeración, el encarecimiento de los precios del alojamiento y los insumos, el deterioro de espacios públicos, la representación icónica de la ciudad, la desvinculación del patrimonio de la identidad local, la insuficiencia de servicios básicos, entre otros. Ante ello, resulta interesante observar que la nueva alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, de la agrupación ciudadana *Barcelona en comú*, ha decidido paralizar durante un año la emisión de licencias de hoteles, apartoteles, apartamentos turísticos, pensiones, hostales, viviendas de uso turístico, residencias de estudiantes y albergues juveniles (Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona, julio 2015). Durante este año, el Ayuntamiento espera consensuar políticas de actuación que permitan conjugar los distintos intereses de vecinos, turistas y empresarios.

Las Palmas debe ser capaz de leer el panorama internacional y saber aprender de errores como el comentado. Una ciudad colapsada es sinónimo de muerte en vida. Algunas instituciones canarias se han percatado de las posibles consecuencias y empiezan a hacerle frente. Así, por ejemplo, el nuevo presidente de Canarias, Fernando Clavijo (investido el 07.07.2015), considera que la administración no debe centrarse sólo en el turismo de cruceros, intentando vigilar y distribuir su volumen, sino en el modelo turístico en general. Considera que debe plantearse un modelo turístico que irradie sus beneficios a todas las escalas, incluyendo la patrimonial, revirtiendo así las nefastas consecuencias locales del "todo incluido". Es un cambio de discurso alentador, que por el bien de todos esperamos que logre desarrollarse.

## BIBLIOGRAFÍA

- ANDRIOTIS, K. y AGIOMIRGIANAKIS, G. (2010), *Cruise visitors' experience in a Mediterranean port of call*, *International Journal of Tourism Research*, N° 12(4), pp. 390-404.
- BOSQUE, M. J. (1995), *Patrimonio turístico e identidad cultural. El patrimonio de la humanidad*, Polígonos 5, pp. 173-180.
- BRIDA, J. G., RIAÑO, E. y ZAPATA, S. (2012), *Percepciones de los residentes acerca de los impactos del turismo de cruceros en la comunidad: un análisis factorial y de clústeres*. Cuadernos de Turismo, N° 29, pp. 79-107.

- BUTLER, M. (2001), *Análisis económico y oportunidades para España en el mercado de los cruceros turísticos*, Madrid, Universidad Politécnica.
- CASTEJÓN, R. (1998), *El tráfico de grandes cruceros en Barcelona. Un nuevo elemento de relación entre el puerto y la ciudad*, Le Havre, Association internationale villes & ports.
- CCV (2009), *El turismo de cruceros*, Valencia, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia.
- CHIBÁS, E. (2014), *Bye Bye Barcelona*, documental, recuperado de: <http://www.byebyebarcelona.com/>
- ESTEVE, R. (1998), *El turismo de cruceros*, en *La Actividad Turística Española* (VV. AA.), Madrid, Asociación Española de Expertos Científicos, pp. 627-636.
- EUROPEAN ASSOCIATION TOURISM and LEISURE EDUCATION: ATLAS (2014), VIII Reunión de OTIUM, Asociación Iberoamericana de Estudios de Ocio, recuperado de: <http://www.atlas-euro.org>
- FERNÁNDEZ FÚSTER, L. (1991), *Historia general del turismo de masas*, Madrid: Alianza Editorial.
- GOBIERNO DE CANARIAS, página web oficial, recuperado de: <http://www.gobiernodecanarias.org/principal/>
- GOYCOOLEA, R. (2001-2002), *Las estrellas de Madrid*, Boletín de la Real Sociedad Geográfica, Tomo CXXXVII- CXXXVIII, pp. 187-201.
- HALL, J. A. y BRAITHWAITE, R. (1990), *Caribbean cruise tourism: A business of transnational partnerships*, *Tourism Management*, N° 11(4), pp. 339-347.
- JOHNSON, D. (2002), *Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check*, *Marine Policy*, N° 26 (4), pp. 261-270.
- LAWTON, L. J. y BUTLER, R. (1987), *Cruise ship industry-patterns in the Caribbean 1880-1986*, *Tourism Management*, N° 8 (4), pp. 329-343.
- LÓPEZ, G. T.; VÁZQUEZ, G. M.; y SANCHO, E. (2006), *Nuevas herramientas de cooperación al desarrollo. El turismo comunitario*, Boletín Económico de ICE N° 2893. 31-40. Recuperado de: [http://www.revistasice.com/CachePDF/BICE\\_2893\\_3142\\_\\_B1CDFAF6BCA2DOC43B-F31025084FDC71.pdf](http://www.revistasice.com/CachePDF/BICE_2893_3142__B1CDFAF6BCA2DOC43B-F31025084FDC71.pdf)
- MONTERO, L. (1996), *Estrategias de los puertos base de cruceros en el Mediterráneo*, Boletín de Puertos del Estado, N° 35, pp. 16-20.
- MURIAS, R. (2002) "La industria del crucero en el siglo XXI. Implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro", Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- OMT (2003), "La actividad de los cruceros turísticos en el mundo", Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- OMT (2013), "Turismo de cruceros: situación actual y tendencias", Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- ORTUÑO, M. (1995), "Turismo cultural, patrimonio y ciudad", Madrid: Mar Oceana, N° 2.
- OTERO, I. (2014), El resurgir turístico de Las Palmas de Gran Canaria, Periódico online El Diario. Recuperado de: [http://www.eldiario.es/canariasahora/premium\\_en\\_abierto/resurgir-turistico-Palmas-Gran-Canaria\\_0\\_248825117.html](http://www.eldiario.es/canariasahora/premium_en_abierto/resurgir-turistico-Palmas-Gran-Canaria_0_248825117.html)
- PAGE, D. (2014), El boom del turismo impulsa la recuperación de España: inyecta 2.700 millones extra al PIB en dos años, Recuperado de: <http://www.expansion.com/2014/01/15/empresas/transporte/1389800630.html>.
- PANIAGUA, A. (2005), *El mercado de los cruceros en España. Una perspectiva histórica (1994-2004)*, *Estudios turísticos*, N° 165, pp. 131-160.
- RAMÓN, D. & PORRAS, D. & CANALIS, X. (2014), "Marca España y turismo", *Revista Hosteltul*, N° 245.
- RICHARDS, G. (1996), "Cultural tourism in Europe", Wallingford: CAB International.
- TOWNER, J. (1985), *The grand tour: A key phase in the history of tourism*, *Annals of Tourism Research*, N° 12(3), pp. 297-333.
- VARGAS, A. (2014), "Una nueva teoría de la estrategia para el siglo XXI (También para el turismo)", Huelva: Servicio de publicaciones, Universidad de Huelva.
- VERA, R. F., J. y DÁVILA LINARES, J. M. (1995), *Turismo y patrimonio histórico y cultural*, Instituto de estudios turísticos, Secretaría general del estado: *Estudios turísticos* N° 126, pp. 161-177.
- VIAJE A LA SOSTENIBILIDAD (2013), 7ª Conferencia de Turismo, Conferencia Internacional sobre Turismo Responsable en Destinos: Barcelona-Cataluña. Recuperado de: <http://turismo-sostenible.net/2013/09/02/conferencia-internacional-sobre-turismo-responsable-en-destinos-barcelona-cataluna/>

## NOTAS

- 1 COSTA CRUCEROS, publicidad en revista Ronda, editada por Iberia, Londres, julio 2015.
- 2 La Luz es un puerto multifuncional de gran reconocimiento internacional con actividades comerciales, industriales, de carga, pesqueras y turísticas. De hecho, en 2013, fue el 4º puerto nacional (tras Algeciras, Barcelona y Valencia), 18º de Europa y 98º del mundo en tráfico de contenedores. Representa un punto de conexión entre Europa, África y América. A su vez, está conectado con 180 puertos de los cinco continentes a través de una treintena de líneas marítimas y dispone del mayor Puerto Deportivo de Canarias, con 850 atraques de capacidad. Según datos facilitados por: Puertos del Estado (Ministerio de Fomento, octubre 2012). "Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas, entre los 100 primeros puertos de contenedores del mundo". Recuperado de: [http://comisarios.certa.es/docs/top\\_100\\_contenedores\\_2012.pdf](http://comisarios.certa.es/docs/top_100_contenedores_2012.pdf)
- 3 Claro ejemplo es la visita del Queen Mary 2 el pasado marzo de 2015, que con unos 2.600 pasajeros a bordo más 1.200 personas de tripulación atracaron antes de partir rumbo a Funchal; para regresar tres semanas más tarde, en abril de 2015.
- 4 Concurso adjudicado por la Autoridad Portuaria en 2012 su ampliación y por un coste de 4,2 millones de euros y con un plazo de ejecución de ocho meses a una Unión de Empresas Temporales conformada por Syocsa-Inarsa y FCC Construcción.

(Rueda de prensa del presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Luis Ibarra, en febrero de 2012, en la sede oficial del área portuaria).

- 5 El presidente de la Autoridad Portuaria resaltó en su discurso para la entrega de Premios Puertos de Las Palmas 2012 que varias importantes empresas han mostrado interés en ubicarse en La Esfinge para atender el crecimiento comercial con el África Occidental. Una segunda zona de depósitos para la multinacional petrolera Addax & Oryx, la habilitación de un servicio de helicópteros y la instalación de una multinacional americana, son otras de las principales ofertas que tiene Luis Ibarra sobre su mesa.
- 6 Nombre que según un periódico local se quiere castellani-  
zar denominándolo “Triana domingo abierto” (La Provincia,  
02.08.2015).
- 7 El Boletín Oficial de Canarias publicó el 25.08.2014 la declara-  
ción de estas zonas especiales, entrando en vigor al día siguien-  
te: a. El Rincón está comprendida por el Auditorio Alfredo Kraus,  
el paseo de Las Canteras, la Plaza de la Música y la Sociedad  
Filarmónica de Las Palmas de Gran Canaria, el polideportivo  
Manuel Naranjo Soria y el centro comercial Las Arenas; b. Mesa  
y López —donde se ubica El Corte Inglés—, completa la ya deli-  
mitada Puerto Canteras; c. la tercera afecta al Muelle Santa Ca-  
talina, el Muelle de Transbordadores, el Muelle Wilson, el centro  
comercial El Muelle y la explanada de los Vapores Interinsulares.
- 8 El Loro Parque, en Canarias, ha sido reconocido como el  
mejor zoo de Europa y tercero del mundo en los premios  
Travellers&Choice™ Atracciones para Zoos y Acuarios de todo  
el mundo. Los premios galardonan los puntos turísticos más im-  
portantes de todo el mundo en base a millones de comentarios  
y opiniones de los viajeros de TripAdvisor. (P. Santamaría: *Un zoo  
español, considerado el mejor de Europa y tercero del mundo*,  
ABC, Madrid, 05.08.2014.

## §