

Percepción de los residentes de las Palmas de Gran Canaria ante el turismo de cruceros¹

*Residents' perception of cruise tourism:
the case of Las Palmas de Gran Canaria*

José Ángel Hernández Luis
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Departamento de Geografía
jose.hernandez@ulpgc.es

Giacomo Del Chiappa
Universidad de Sassari
Departamento de Economía
gdelchiappa@uniss.it

Silvia Battino
Universidad de Sassari
Departamento de Economía
sbattino@uniss.it

Enviado: 02-07-2015; Revisado: 10-08-2015; Aceptado: 13-10-2015

Resumen

El *turismo de cruceros* ha reaparecido con fuerza desde los años ochenta, acelerándose su implantación en Europa -y en particular en Canarias-, desde la siguiente década. Gran parte de los estudios sobre el turismo de cruceros se han centrado en las características de la demanda (el perfil del turista, la capacidad de gasto, los impactos que causa, etc.). Sin embargo, la literatura sobre la percepción que tienen los residentes sobre este turismo es más bien escasa y donde se centra el actual estudio, en particular en el espacio más inmediato al Puerto de La Luz y de Las Palmas.

Palabras clave: Turismo de cruceros, Las Palmas de Gran Canaria, percepción de los impactos turísticos, características socioeconómicas, turismo en sistemas insulares.

¹ Esta investigación presenta los resultados parciales del proyecto *Cruise tourism development and community perspectives* (2012-2014), cuyo coordinador fue el Profesor Giacomo Del Chiappa (Facoltà di Economia, Università degli Studi di Sassari, Italia). El trabajo se ha realizado en las ciudades portuarias de Messina, Cagliari, Catania, Venezia, Valencia, Tauranga, Nápoles y Las Palmas de Gran Canaria, participando otros tantos equipos en la realización, evaluación y exposición de los resultados. El responsable de los trabajos en el ámbito de Las Palmas de Gran Canaria, ha sido el que firma este artículo en primer lugar.

Abstract

Cruise tourism is a way of taking leisure time in our society. It is an activity that has become very popular since the eighties, accelerating its presence in Europe and, particularly, in the Canary Islands since the following decade. Many of the studies on cruise tourism have focused on the characteristics of the demand (including the profile of tourists, spending power, the impacts that this activity causes, etc.). However, the literature on the residents' perception about this tourism where this study focuses on, is rather scarce. It is rather scarce, particularly in the space immediately to the Port of La Luz and Las Palmas.

Keywords: Cruise Tourism, Las Palmas de Gran Canaria, perception of tourism impacts, socioeconomic characteristics, tourism in island systems.

1. INTRODUCCIÓN

El turismo de cruceros es uno de los segmentos de más rápido crecimiento de la industria turística con una tasa media anual de crecimiento de pasajeros entre 1980 y 2012 del 7.5% (CLIA, 2013). Este rápido crecimiento de la industria de cruceros se manifiesta de manera particular tanto en el incremento del número de buques de esta tipología, como en el impacto que causa dicha actividad, sobre todo en los puertos de escala.

Conscientes de lo que significa este fenómeno para la actividad turística y más en concreto, para las ciudades portuarias que reciben estos buques, este trabajo tiene como objetivo principal hacer hincapié en la percepción que tienen los residentes del entorno más inmediato al puerto de La Luz y de Las Palmas. Es pues, una perspectiva relativamente nueva de análisis de esta actividad, pues sobre todo los trabajos sobre el turismo de cruceros se han centrado en estudiar aspectos relacionados con la demanda (perfil y capacidad de gasto de los turistas, motivos de satisfacción e insatisfacción, itinerarios, etc.).

Así pues, en una primera instancia, realizamos una visión general del turismo de cruceros, particularmente en Canarias y más en concreto en la isla de Gran Canaria, con el fin de evaluar su crecimiento y diversas características inherentes a dicho turismo, como puede ser su marcada estacionalidad, entre otros aspectos. Posteriormente, acometemos el objetivo principal de este trabajo, como es el del análisis de los principales resultados de la encuesta realizada a los residentes, centrándonos evidentemente en los impactos positivos y negativos que éstos aprecian en cuanto a esta modalidad de turismo.

1.1. Objetivos

El principal objetivo de este trabajo se centra en estudiar la percepción que tienen los residentes más cercanos al puerto de La Luz y de Las Palmas, es decir, los ciudadanos de Las Palmas de Gran Canaria, en cuanto a la llegada de turistas de cruceros.

El fuerte crecimiento que ha experimentado esta tipología de turismo en Canarias, pues ha pasado de 930 mil visitantes en 2005, a más de 1,9 millones en 2014, es decir, un crecimiento del 105 %, o lo que es lo mismo, un aumento del 10,5 % anual, reclama la atención de todos los sectores implicados, especialmente los vinculados con los espacios adyacentes a los puertos de llegada. En el caso de la isla de Gran Canaria, la cifra de pasajeros en crucero para las mismas

fechas han evolucionado desde 163 mil en 2005, a 589 mil en 2014, totalizando un aumento del 261 % (un crecimiento del 26 % anual), siendo pues el incremento más importante de todo el Archipiélago, suponiendo el 31 % de esta tipología de turismo en Canarias.

Así pues, en este contexto de crecimiento -especialmente en la isla de Gran Canaria-, el análisis que el impacto del turismo de cruceros está suponiendo, es un reclamo cada vez mayor, como la manifiesta la sociedad demandando estudios que evalúen los impactos de este fenómeno. No obstante y hasta ahora, estos proyectos de investigación se han centrado sobre todo en valorar las variables clásicas de esta actividad, a saber: perfil del turista, gasto turístico, motivos de satisfacción e insatisfacción, valoraciones de experiencias, etc. (Dwyer y Forsyth, 1998; OMT, 2003; Dwyer *et al.*, 2004; ECC, 2007; Cuéllar Río y Kido Cruz, 2008; Andriotis y Agiomirgianakis, 2010; Brida *et al.*, 2010; EDEI Consultores, 2012, etc.).

1.2. Metodología

Como ya hemos argumentado, el interés por evaluar el impacto del turismo de cruceros en Canarias ha ido en aumento, dado el incremento de este fenómeno en las Islas. No obstante, los estudios realizados hasta ahora sobre el particular, se han centrado en análisis relacionados con la evolución de los tráficos, el gasto turístico, el perfil de los visitantes, etc., debiendo señalar en especial las oleadas de los estudios de mercado del turismo de cruceros en Canarias (EDEI, 2005; EDEI, 2009; EDEI, 2012), no abordándose aquí la percepción que tienen los residentes sobre este turismo, en especial en un contexto de crecimiento acelerado en los últimos años.

Así pues, partimos de un proyecto absolutamente novedoso aplicado al área de estudio, si bien en otros territorios existe un creciente interés analítico -aunque escaso aún-, en que el residente en los espacios más o menos inmediatos a los puertos de llegada de los turistas, es el centro de estudio.

Para analizar este impacto del turismo de cruceros en los residentes, realizamos una encuesta durante todo el mes de octubre y noviembre de 2013, partiendo sobre todo de la experiencia de trabajos anteriores, en especial del Director de este proyecto en la Universidad de Sassari, aunque no exclusivamente, a saber: Del Chiappa y Abbate (2012), Del Chiappa *et al.* (2013), Brida *et al.* (2012d), Brida *et al.* (2012e), Pulina *et al.* (2013).

Los encuestados fueron seleccionados mediante el procedimiento de muestreo aleatorio sistemático en función de su residencia, de tal modo que los residentes en los cinco distritos del municipio de Las Palmas de Gran Canaria fueron susceptibles de encuesta en relación proporcional a su potencial demográfico. Para ello se tomó como base el primer número de cada calle en cada uno de los distritos y, en el caso de que hubiese más encuestas que vías, se procedía a encuestar los siguientes números impares de esas calles. Como es evidente, en varias ocasiones no fue posible contactar con los vecinos de esos hogares -o incluso haciéndolo, rechazaron, por diversas circunstancias, participar en la encuesta-, por lo que se optó por consultar la numeración contigua impar (el número tres, el cinco, etc.). Estos distritos, que obedecen a la división actual que se realizó el 17 de junio de 2004, como una de las medidas de modernización del gobierno local, prevista en la llamada *Ley de Grandes Ciudades*, fueron los siguientes: 1.- Vegueta, Cono Sur y Tafira; 2.- Centro; 3.- Isleta - Puerto - Guanarteme; 4.- Ciudad Alta; y 5.- Tamaraceite - San Lorenzo - Tenoya.



Figura 1. Localización del puerto y de los distritos del municipio de Las Palmas de Gran Canaria. Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

En la encuesta se tomaron algunas características socio-demográficas básicas que más abajo señalaremos, así como otros parámetros vinculados con las características que queríamos investigar y que no eran estrictamente sociodemográficas, como es el indagar sobre la percepción positiva y negativa de parámetros ambientales, económicos, socio-culturales, etc., todos imputables al turismo de cruceros. Como muestra de ello, destacamos los diferentes ítems siguiendo el orden de la encuesta:

- 1.- Información demográfica básica (de género, edad, educación, empleo y efectivos en la unidad familiar).
- 2.- Distrito en el que el encuestado tenía su residencia habitual dentro del municipio de Las Palmas de Gran Canaria.
- 3.- Tiempo en el que el encuestado había estado viviendo en dicha residencia habitual.
- 4.- La distancia entre la residencia habitual y las atracciones turísticas más importantes de la ciudad, en especial la playa de Las Canteras.
- 5.- La distancia entre la residencia habitual y el puerto.
- 6.- Indagar sobre si los ingresos del encuestado dependían total o parcialmente del nivel de turismo de cruceros que recibía la ciudad.
- 7.- Preguntar la frecuencia en que el encuestado entraba en contacto con los

turistas que visitaban la ciudad.

8.- Evaluar la opinión del encuestado sobre si el turismo de cruceros producía algún beneficio económico -o en general positivo- sobre su familia.

9.- Investigar si el encuestado había conocido a turistas de cruceros en su vida diaria y, en su caso, cómo valoraba ese contacto.

10.- Investigar si el encuestado había realizado alguna vez un crucero.

11.- Indagar sobre si el encuestado pertenecía a alguna asociación no política, en especial medioambiental, económica, cultural o deportiva.

12.- Preguntar sobre la percepción de unos 28 impactos (positivos o negativos) que el turismo de cruceros podría causar en el entorno del encuestado. Destacamos algunos de ellos, evidentemente referidos al turismo de cruceros, valorándose de 1 a 5 su conformidad o no: Incrementa la inversión pública y de infraestructuras; Incrementa la inversión privada en infraestructuras; Incrementa oportunidades laborales; Incrementa los ingresos de la población local; Aumenta la calidad de vida; Mejora la conservación del patrimonio cultural; Incrementa el coste de vida en la población local; Produce beneficios, pero una gran parte van a parar a negocios no locales; Incrementa el tráfico y el número de accidentes; Cambia mi vida diaria; Hace que haya masificación de personas en zonas públicas y de entretenimiento, etc.

13.- Se investigó igualmente sobre unos seis puntos que podrían ser utilizados para describir la actitud del encuestado hacia la propuesta de aumentar el desarrollo del turismo de cruceros en la ciudad, valorándose de 1 a 5 su grado de conformidad, como por ejemplo: Los resultados positivos económicos, socio-culturales y medioambientales son mayores que los impactos negativos; El número de buques de cruceros que llegan a la ciudad deberían limitarse o pararse; Los diversos negocios deberían abrir los días festivos para atender a los turistas de crucero, etc.

14.- Una consulta sobre cómo definiría el encuestado su apoyo al desarrollo de cada uno de las siguientes cuatro tipologías de turismo por separado, valorándose también entre 1 y 5 según su conformidad: turismo de cruceros; de sol y playa; deportivo; y cultural.

15.- Una pregunta abierta para expresar cualquier otro comentario sobre el desarrollo del turismo de cruceros en la ciudad.

Las entrevistas se realizaron con ayuda de cuatro becarios formados al efecto en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y consistieron en entrevistas personales. Los entrevistadores fueron instruidos para que especialmente hiciesen hincapié en los espacios de mayor influencia del turismo de cruceros.

Hay que destacar, que solamente a los efectivos de 16 o más años de edad se les pidió participar en la encuesta, totalizando 467 cuestionarios completos. Los datos fueron codificados y analizados utilizando el programa *SPSS* (versión 17.0). Posteriormente, se aplicó un test no paramétrico basado en la metodología de Mann-Whitney y Kruskal-Wallis (BAGGIO y KLOVAS, 2011), con el objeto de indagar en si existían diferencias en las respuestas de los residentes, en particular en las percepciones, actitudes y preferencias basadas en el género, la edad, la confianza en el empleo relacionados con los cruceros, el nivel de educación, la proximidad geográfica a zonas turísticas y portuarias, tiempo de residencia y la frecuencia de la interacción con los turistas.

Tabla 1. Número de encuestados en función del potencial demográfico de los distritos de Las Palmas de Gran Canaria

Distritos	Número de encuestas
Vegueta, Cono Sur y Tafira	90
Centro	107
Isleta - Puerto - Guanarteme	88
Ciudad Alta	127
Tamaraceite - San Lorenzo - Tenoya	55
TOTAL	467

Fuente: Instituto Canario de Estadística. Elaboración propia.

1.3. Estado del arte

Desde finales de los años ochenta y especialmente en la siguiente década, se manifiesta un creciente interés en el campo de la investigación por los temas relacionados con el turismo de cruceros (análisis de su evolución, territorios implicados, impactos, perfil de los turistas, etc.). Aunque en la actualidad se pueden considerar escasas estas aportaciones, son pues, varias las inquietudes que ha despertado esta tipología de turismo y sus implicaciones, dando lugar a distintas líneas de investigación.

Así pues, desde una perspectiva generalista, donde se aborda el crecimiento de este turismo y las consecuencias económicas, sociales y ambientales entre otros, cabría destacar algunas aportaciones en formato libro (OMT, 2003; DOWLING, 2006; OMT, 2008); la visión crítica de los impactos que causa en la evasión de impuestos en los mercadillos de los puertos y la explotación de las tripulaciones (Klein, 2005); los riesgos fundamentalmente ambientales en territorios frágiles (MÁRQUEZ, 2006; LUCK, 2010), etc.

De todos modos, es la difusión en formato artículo donde los temas relacionados con el turismo de cruceros han tomado un mayor auge. Este interés comienza principalmente en Norteamérica, pues es allí, sobre todo en el Caribe, donde el turismo de cruceros renace con fuerza a partir de mediados de los años ochenta, copando gran parte del mercado de cruceros mundial hasta comienzos del Siglo XXI. De este modo, tenemos algunos trabajos como los de LAWTON y BUTLER (1987); HALL y BRAITHWAITE (1990), etc., que inician una tendencia focalizada a evaluar este fenómeno desde distintas perspectivas: evaluación de la oferta, el proceso de internacionalización de esta actividad, etc.

Desde entonces, una buena parte de las investigaciones en turismo de cruceros se han centrado en el espacio caribeño, aunque con una creciente preocupación por otros territorios, especialmente el Mediterráneo, con extensión incluso a las regiones polares (CESSFORD y DINGWALL, 1994; MÁRQUEZ, 2006; EIJGELAAR *et al.*, 2010; LUCK, 2010). Destacan sobre todo los análisis de evolución de la oferta y la demanda, itinerarios, etc. (DEHOORNE, 2009 y 2011; ELLIOT y CHRIS CHOI, 2011; PAPATHANASSIS, 2012; LEE y RAMDEEN, 2013; RODRIGUE y NOTTEBOOM, 2013); pero también todo lo relacionado con la sostenibilidad en general del turismo de cruceros (HRITZ y CECIL, 2008; KLEIN, 2011); los impactos económicos que causa esta actividad, fundamentalmente en los puertos de escala (DWYER y FORSITH, 1998;

BUTLER, 2001; DWYER *et al.*, 2004; SEIDL *et al.*, 2007; CUÉLLAR RÍO y KIDO CRUZ, 2008; BRIDA *et al.*, 2010; BRIDA y ZAPATA, 2010; BREA, 2012; BRIDA *et al.*, 2012; LARSEN *et al.*, 2013; GARAY *et al.*, 2014); los impactos socioculturales no menos importantes (PIZAM, 1978; HOWKELAND, 1984; BESCULIDES, 2002; BRIDA y ZAPATA, 2010; GARAY *et al.*, 2014); además de los impactos ambientales desde diferentes puntos de vista, aunque podríamos destacar los trabajos que hacen hincapié en las emisiones de contaminantes, el problema de las sentinas, el impacto sobre los espacios coralinos, la presión humana en espacios frágiles, la ampliación de los espacios portuarios para la operatividad de estos grandes buques, entre otros (MCKEE, 1998; JOHNSON, 2002 y 2006; KELLY, 2007; EIJGELAAR *et al.*, 2010; BRIDA y ZAPATA, 2010), etc.

De igual modo, el análisis de las vivencias, motivaciones, percepciones, experiencias, etc. de los turistas en el viaje de cruceros, también ha adquirido un papel destacado, en particular desde comienzos de los años noventa (MARTI, 1992; TEYE y LECLERC, 1998; QU y PING, 1999; DUMAN y MATTILA, 2005; GATEWOOD y CAMERON, 2009; JONES, 2011).

Pero de modo genérico, y centrándonos más en la temática del presente trabajo, existe una literatura relativamente amplia que aborda, desde la perspectiva del residente en un destino turístico, los impactos que causa la llegada del turismo, desde muy diferentes perspectivas. Entre estas aportaciones, cabría mencionar las ya clásicas contribuciones, entre otras de DOXEY (1975), PIZAM (1978), BELISLE (1980), SHELDON y VAR (1984), VAR *et al.* (1985), LIU (1986), DUANE *et al.* (1988), PERDUE *et al.* (1990), AP (1992), JOHNSON (1994), MCCOOL y MARTIN (1994), MADRIGAL (1995), LINDBERG (1997), KORÇA (1998), MANTERO *et al.* (1999), SNAITH y HALEY (1999), UPCHURCH y TEVAINE (2000), MASON y CHEYNE (2000), GURSOY *et al.* (2002), HARRILL y POTTS (2003), HARRILL (2004); GURSOY y RUTHERFORD (2004), JUROWSKI y GURSOY (2004), CHOI (2005), GARAY *et al.* (2014). Más recientemente, la literatura sobre el particular se ha especializado aún más, con nuevas metodologías que vienen a perfeccionar las técnicas empleadas con anterioridad, en especial en temas de encuestas, análisis de percepciones, etc., y entre las que debemos destacar las siguientes: JACKSON e INBAKARAN (2006), NYAUPANE *et al.* (2006), CAVUS y TANRISEVDI (2007), WANG y PFISTER (2008), DEVINE *et al.* (2009), DIEDRICH y GARCÍA-BUADES (2009), ERNOUL (2009), GURSOY *et al.* (2009), ROYO-VELA y RUIZ-MOLINA (2009), SIMPSON y BRETHERTON (2009), WOOSNAM *et al.* (2009), NUNKOO y RAMKISSOON (2010), STEWART *et al.* (2011), BRIDA *et al.* (2012d); BRIDA *et al.* (2012e); DEL CHIAPPA y ABBATE (2012); DEL CHIAPPA *et al.* (2013), PULINA *et al.* (2013).

Así pues, estos aportes bibliográficos, entre otros, nos han servido de base para la elaboración del proyecto en distintas ciudades portuarias italianas, así como en Las Palmas de Gran Canaria, para lo que haremos referencia, convenientemente, a algunas de estas aportaciones más relevantes desde el punto de vista científico y/o metodológico.

2. EVOLUCIÓN RECIENTE DEL TURISMO DE CRUCEROS EN EL MUNDO Y EN EL ESTADO ESPAÑOL

El turismo de cruceros ha seguido una progresión muy alcista en el Mundo –y en particular en España–, sobre todo en los dos últimos decenios, hasta el punto de que ya se puede considerar como una tipología turística de masas, por

su manera de transportar a los turistas, por su volumen a nivel mundial, etc. (BRAMWELL, 2004; HERNÁNDEZ LUIS, 2008).

Pues bien, a nivel mundial, se estima que el aumento de la demanda de viajes de crucero ha sido del 7.5% anual entre 1980 y 2012 (CLIA, 2013). Además, hay que comentar que al turismo de cruceros parece no haberle perturbado las recurrentes crisis económicas, como si le han afectado de manera más o menos seria a otras tipologías de turismo. De hecho, en el caso español, esta tipología de turismo ha aumentado un 29% entre 2008 y 2012, en un contexto de fuerte recesión económica, aunque bien es verdad que estos turistas son mayoritariamente extranjeros.

Pero más importante aún, es que el índice de penetración del turismo de cruceros entre los ciudadanos de los países europeos, se puede considerar bajo, especialmente si lo comparamos con Estados Unidos, Canadá y Australia. En efecto, en 2010, menos de un 1.5% de la población de Alemania, Italia, España, etc., realizaron un crucero al año, mientras que los suecos, franceses, daneses, etc., no alcanzaron ni el 1% de su población. Y todo ello frente a la cifra del 3.3% de la población de Estados Unidos, o el 2.5% de los británicos (CLIA, 2013).

Por tanto, con estas cifras, se prevé que el aumento en los próximos años sea bastante significativo, como lo demuestra también la demanda de nuevas embarcaciones que las grandes navieras del sector han solicitado a la industria naval especializada en este tipo de buques, llegando a superar algunos de ellos los 5-6 mil pasajeros según la configuración, como es el caso del *Proyecto Génesis*, encargado por la naviera estadounidense *Royal Caribbean*.²

En el caso español y como decíamos, el incremento de los turistas de cruceros ha sido muy fuerte, alcanzado los casi 7.6 millones de pasajeros en el año 2012, mientras que diez años antes apenas sobrepasaba los 2.7 millones, lo que significa en términos porcentuales un 176% más.

Entre las causas que ha motivado tal crecimiento en relación con otras tipologías de turismo, sobre todo la de sol y playa, tenemos varias según recogemos de algunas de las aportaciones bibliográficas más relevantes (BUTLER, 2001; OMT, 2003; DOWLING, 2005; ECC, 2007; CHIN, 2008; OMT, 2008; EDEI CONSULTORES, 2012):

- 1.- La experiencia de visitar varios lugares en un mismo viaje.
- 2.- Revalorización -o moda-, de un producto alternativo al tradicional turismo de sol y playa.
- 3.- El sistema del «todo incluido» en los buques, ha favorecido una apreciación objetiva de los gastos de las vacaciones, al margen de los consumos extras en la embarcación o en tierra.
- 4.- El diseño de los buques, incluyendo centros comerciales y de ocio, los programas de entretenimiento, etc., han convertido a estas embarcaciones en auténticos hoteles flotantes.
- 5.- La seguridad personal en los buques se puede considerar de las más altas, tanto desde el punto de vista tecnológico, como el imputable a hurtos, agresiones físicas, etc.
- 6.- La tecnología a través de estabilizadores, diversos programas informáticos de oleaje, etc., también ha propiciado un mayor confort.
- 7.- Los buques de cruceros también se caracterizan por la oferta de entretenimiento, contratando incluso a artistas de reconocido prestigio dentro del mundo del espectáculo.

² Habría que analizar, no obstante, el impacto que esta alta capacidad de los buques tendría en el proceso de facturación en los puertos, en las ciudades pequeñas, etc.

Tabla 2. Ratio de turistas de cruceros por países en el año 2012

Países	Población (millones)	Pasajeros de cruceros (millones)	Índice de penetración (%)
Estados Unidos	309.30	10.090	3.26
Reino Unido	62.04	1.560	2.51
Australia	22.22	0.466	2.10
Canadá	34.30	0.691	2.01
Alemania	81.80	1.220	1.49
Italia	60.57	0.889	1.47
España	46.15	0.645	1.40
Noruega	4.95	0.065	1.31
Irlanda	4.47	0.058	1.30
Suiza	7.78	0.091	1.17
Austria	8.39	0.093	1.11
Suecia	9.42	0.061	0.65
Francia	65.82	0.387	0.59
Dinamarca	5.56	0.026	0.47
Países Bajos	16.65	0.076	0.46
Bélgica	10.83	0.047	0.43
Portugal	10.63	0.041	0.39
Finlandia	5.38	0.016	0.30
Luxemburgo	0.50	0.003	0.06
Otros países europeos	---	0.171	---
<i>TOTAL</i>	766.76	16.52	2.15

Fuente: *Cruise Lines International Association (CLIA)*, 2013. Elaboración propia.

8.- La gran variedad de rutas de cruceros desde el punto de vista territorial, invita a repetir la experiencia en diferentes lugares.

9.- La constante innovación en materia de rutas que favorecen el descenso de los turistas en los puertos, hasta las nuevas ciudades flotantes que incentivan todo lo contrario.

10.- La oferta ha permitido cubrir varios mercados turísticos, permitiendo llegar a un público variopinto y, por ende, alcanzando una cierta masificación en algunos enclaves. Prueba de ello es la clasificación en *estándar*, *premium* y *luxury* de estos buques.

11.- La disposición favorable de muchas ciudades portuarias del Mundo al turismo de cruceros como fuente dinamizadora de ingresos, etc.

Desde el punto de vista del turismo de cruceros en el Estado español, los puertos que han experimentado el mayor crecimiento entre 2002 y 2012 son los de Valencia y Bilbao, con cifras que superaron el 700%. No obstante, en valores

absolutos, las Autoridades Portuarias de Barcelona, Baleares, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, alcanzaron en esta etapa cifras cercanas al millón de pasajeros e incluso el de Barcelona superó ampliamente los dos millones. De estas cuatro Autoridades Portuarias referenciadas, la de Las Palmas es la que destaca, con valores que superaron el 200%, al pasar de menos de 300 mil pasajeros de cruceros en 2002 a más de 800 mil en 2012.

Tabla 3. Turistas de cruceros en las principales Autoridades Portuarias españolas (2002 - 2012)

Autoridades Portuarias	2002	2004	2006	2008	2010	2012	Diferencia % 2002 - 2012
Barcelona	834.659	1.021.405	1.402.643	2.074.425	2.344.925	2.408.960	188,62
Baleares	774.423	886.474	1.060.060	1.314.159	1.539.532	1.269.208	63,89
S/C Tenerife	341.146	455.857	446.355	557.371	740.022	885.623	159,60
Las Palmas	275.312	393.395	362.305	576.511	618.745	832.763	202,48
Málaga	162.803	209.149	222.280	352.993	659.123	651.517	300,19
Valencia	48.404	105.461	88.170	199.335	253.743	480.233	892,13
Cádiz	114.668	164.208	171.938	225.668	334.162	334.266	191,51
Vigo	73.316	93.497	129.268	216.333	233.644	240.352	227,83
A Coruña	25.247	43.402	39.988	57.517	70.695	140.890	458,05
Cartagena	14.680	18.388	29.337	35.374	104.294	83.917	471,64
Alicante	25.999	48.222	51.527	82.487	75.911	78.825	203,18
Bilbao	8.089	47.708	16.645	37.126	43.394	65.953	715,34
Resto puertos	41.257	67.309	68.713	154.064	114.215	95.013	130,30
TOTAL	2.740.003	3.554.475	4.089.229	5.883.363	7.132.405	7.567.520	176,19

Fuente: *Puertos del Estado*. Elaboración propia.

Pero quizá más importante aún es la presión turística que ejercen estos pasajeros de cruceros en las diferentes Autoridades Portuarias que visitan. Así por ejemplo y referenciándonos a 2012, Barcelona supera los dos cruceros por día, alcanzando incluso los 6.600 pasajeros por jornada como media. Luego, las Autoridades Portuarias de Baleares, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas por este orden, reciben más de un crucero al día, lo que significa entre los 3.500 pasajeros por día de la primera Autoridad Portuaria y los 2.300 de Las Palmas.

De cualquier modo, los datos anteriores son bastante relativos, pues hay que recalcar que la estacionalidad del turismo de cruceros es muy alta (OMT, 2008: 179), con severas implicaciones desde el punto de vista de la capacidad de carga de las ciudades portuarias (KELLY, 2007; EDEI CONSULTORES, 2012). Así pues, mientras las Autoridades Portuarias de Barcelona y de Baleares experimentan un alza muy importante de este turismo entre abril y octubre inclusive, con un pico más destacado en los dos últimos meses de este período, las pertenecientes

a los puertos canarios la temporada alta se concentra entre octubre y abril como se desprende de la lectura del Gráfico 1. De este modo, el 84% del movimiento de cruceros en Las Palmas se concentra entre los meses de octubre y marzo inclusive, por lo que se puede decir que la afluencia de pasajeros por día no es de 2.300 por día como decíamos más arriba de modo anualizado, sino de aproximadamente 4.000 en la temporada de invierno.

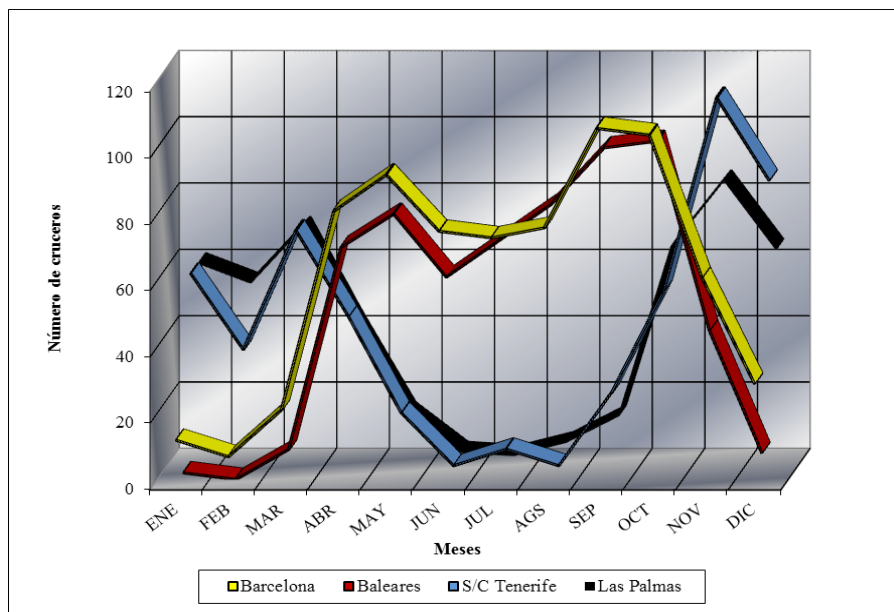
Tabla 4. Buques de cruceros y diversas ratios en las principales Autoridades Portuarias españolas en 2012

Autoridades Portuarias	Cruceros	Cruceros / día	Pasajeros / crucero	Pasajeros de cruceros / día
Barcelona	773	2,12	3.116	6.600
Baleares	632	1,73	2.008	3.477
S/C Tenerife	534	1,46	1.658	2.426
Las Palmas	469	1,28	1.776	2.282
Málaga	296	0,81	2.201	1.785
Valencia	204	0,56	2.354	1.316
Cádiz	283	0,78	1.181	916
Vigo	103	0,28	2.334	658
A Coruña	94	0,26	1.499	386
Cartagena	77	0,21	1.090	230
Alicante	43	0,12	1.833	216
Bilbao	50	0,14	1.319	181
Resto puertos	165	0,45	576	260
<i>TOTAL</i>	3.723	10,20	2.033	20.733

Fuente: *Puertos del Estado*. Elaboración propia.

En resumen, el turismo de cruceros ha experimentado en los últimos años un crecimiento muy significativo y, lo que es más importante, los recurrentes períodos de crisis no parecen afectar a su desarrollo. De este modo, y a nivel mundial, el turismo de cruceros ha registrado un aumento anual del 7.5% entre 1980 y 2012. En el Estado español, el crecimiento no ha sido menos importante, pues ha pasado de menos de tres millones de turistas de cruceros en 2002, a 7.6 millones en 2012, destacando los puertos de Barcelona y los de los archipiélagos de Baleares y de Canarias, con una variación porcentual por tanto del 18% anual en esta década y que, como se deduce, es bastante superior a la que se registra a nivel mundial.

Gráfico 1. Estacionalidad de las llegadas de buques de crucero a las principales Autoridades Portuarias españolas en 2012



Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

2.1. Evolución reciente del turismo de cruceros en Canarias

Partiendo de la base de que el presente trabajo se centra en la percepción de los residentes en cuanto a la llegada de los turistas de cruceros en Las Palmas de Gran Canaria, vamos a analizar cómo ha evolucionado dicho tráfico en las Islas como marco comparativo entre los diferentes puertos entre los que se inserta, como decimos, el puerto de La Luz y de Las Palmas.

La importancia creciente del turismo de cruceros en Canarias ha sido tal, que quizá esta actividad es una de las principales que ha contribuido a que las Autoridades Portuarias de Madeira, Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas, hayan desarrollado desde el año 1994 diversas actividades conjuntas para fomentar el desarrollo del área atlántica Madeira - Canarias como un destino de nivel mundial en el ámbito del turismo de cruceros bajo la marca «*Cruises in the Atlantic Islands*». En este sentido, en la temporada de cruceros 2001-2002, se llevó a efecto un primer estudio de satisfacción de los cruceristas en este ámbito, permitiendo de este modo tener una mayor aproximación de las expectativas y demandas de los visitantes del destino. Dicho trabajo constituyó el primer paso para el desarrollo de una labor de «inteligencia competitiva» para *Cruises in the Atlantic Islands* (EDEI CONSULTORES, 2005), siendo la referencia para la realización de estudios posteriores con un carácter más o menos periódico.

Pues bien, de modo general, el aumento de turistas de cruceros está en línea con las cifras de todo el Estado, esto es, un 18% anual entre 2002 y 2012. Destacan

sin embargo, los incrementos de los puertos de Valverde (isla de El Hierro) y Puerto del Rosario (isla de Fuerteventura), aunque partía de cifras muy bajas en el primer año. No obstante, entre los puertos más consolidados desde el punto de vista del tránsito de cruceros en 2002, es decir, las infraestructuras portuarias capitalinas de las islas de Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y La Palma, cabría destacar los de las dos primeras, pero especialmente el de Gran Canaria, ya que pasó de 101 mil turistas en 2002 a 426 mil en 2012, con un incremento anual por tanto del 32%.

Tabla 5. Turistas de cruceros en los puertos de Canarias (2002 - 2012)

Puertos	2002	2004	2006	2008	2010	2012	Diferencia % 2002 - 2012
S/C de Tenerife	244.629	331.920	314.661	402.018	536.331	669.353	173,62
Las Palmas GC	101.287	146.008	149.639	235.093	296.569	426.032	320,62
Arrecife	141.165	212.690	165.069	253.152	299.972	327.972	132,33
S/C Palma	87.731	111.494	120.243	143.764	186.558	183.316	108,95
Puerto Rosario	19.576	34.697	47.817	70.758	74.651	86.262	340,65
SS Gomera	17.313	12.722	9.304	10.919	16.590	27.121	56,65
Valverde	387	239	2.163	670	0	5.796	1.397,67
Los Cristianos	496	0	784	0	543	37	-92,54
TOTAL	612.584	849.770	809.680	1.116.374	1.411.214	1.725.889	181,74

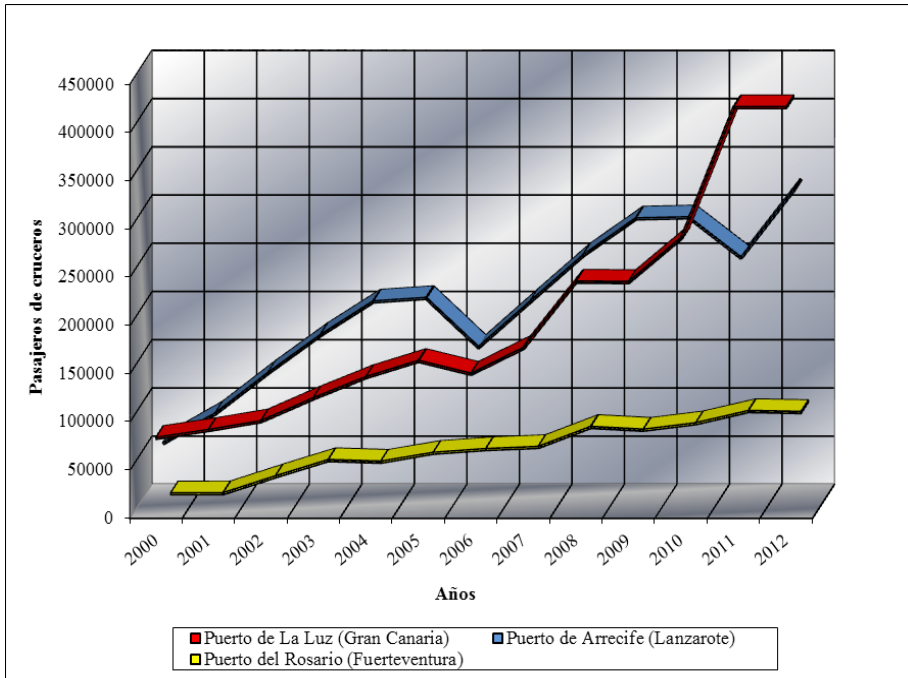
Fuente: *Autoridades Portuarias de Tenerife y de Las Palmas*. Elaboración propia.

Hay que destacar que la situación geográfica de las Islas, con el apoyo de Madeira como escala intermedia o algunos puertos de Marruecos, han sido el soporte fundamental para la potenciación de este turismo entre el otoño y el invierno, compitiendo sobre todo con el Caribe. Además, otra de las características principales es que los usuarios de este tipo de buques son sobre todo europeos, pues no en vano, se trata de una ruta que podríamos calificar de cómoda, accesible y segura desde el punto de vista de la integridad física de los pasajeros en los puertos de escala. En efecto, gran parte de los cruceros que operan en Canarias en esta temporada tienen su origen en algún puerto del continente europeo (Portsmouth, Southampton, Barcelona, etc.), aunque cada vez más también las infraestructuras portuarias de Santa Cruz de Tenerife y de La Luz y de Las Palmas, se están convirtiendo en puertos base, con el apoyo de las excelentes instalaciones aeroportuarias de ambas islas.

En particular, dentro de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que engloba a los puertos principales de La Luz y de Las Palmas (Gran Canaria), Arrecife (Lanzarote) y Puerto del Rosario (Fuerteventura), la tendencia más sólida en cuanto a la llegada de turistas de cruceros en los últimos años es sin duda el del puerto grancanario, pues el de Arrecife ha contado con altibajos —aunque dentro de una tendencia alcista—, y Puerto del Rosario parte de cifras más modestas, hasta el punto de que aún en 2012 apenas sobrepasó los 80 mil visitantes de crucero. En los últimos años pues, el Puerto de La Luz y de Las Palmas ha

alcanzado un protagonismo ciertamente importante, hasta el punto de que, en 2012, el movimiento de pasajeros de crucero en el Puerto de La Luz y de Las Palmas supuso el 51% de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el 25% de todo el Archipiélago, tras partir de un peso porcentual que solo significaba un 17% en 2002.

Gráfico 2. Llegada de turistas de crucero a los puertos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas entre 2000 y 2012



Fuente: Puertos del Estado. Elaboración propia.

En resumen, el movimiento de pasajeros de crucero en los puertos de Canarias ha seguido una progresión tan alcista como en el resto del Estado. En particular, tendríamos que destacar el crecimiento del Puerto de La Luz y de Las Palmas, tal y como vamos a comentar a continuación.

2.2. Evolución reciente del turismo de cruceros en Gran Canaria

Como decíamos en el punto anterior, el turismo de cruceros en la isla de Gran Canaria ha adquirido unas cuotas de desarrollo muy importantes en los últimos años, ajeno por tanto a la crisis económica posterior a 2008.

No en vano, la política del Puerto se ha focalizado, además de la potenciación de dicha infraestructura desde el punto de vista de las mercancías como plataforma entre América, África y Europa, hacia el turismo de cruceros con ciertas actuaciones urbanísticas que han favorecido una mayor incorporación del

puerto dentro de la trama urbana de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. En efecto, dentro de estas actuaciones, deberíamos destacar el proyecto de la *Gran Marina* que, aunque no realizado, planteó en 2004 reformar el área de unos 400 mil metros cuadrados del istmo de la ciudad. El territorio donde se instalaría la denominada *Gran Marina* es la que separa las instalaciones del Puerto de la Luz y de Las Palmas de la playa de Las Canteras. En gran medida, éste es un espacio conformado por terrenos ganados al puerto pesquero, proyectándose con este ambicioso proyecto de re-ordenación del litoral, una moderna imagen de entrada desde el mar y, en gran medida, encaminado hacia el turismo náutico y de cruceros.³

No obstante, con anterioridad, justamente en los primeros años del Siglo XXI, tuvo lugar la remodelación de toda el área del Muelle de Santa Catalina, es decir, el espacio dónde atracan los cruceros cuando arriban a la capital grancanaria y que es el de más fácil acceso al centro comercial y turístico de la ciudad (calle Mesa y López y la playa de Las Canteras). Como actuación principal, se construyó un centro comercial –inaugurado en 2003 y conocido como El Muelle–, que comprendía una actuación de 90 mil metros cuadrados distribuidos en cinco plantas, ubicado como nexo de unión entre el puerto y la ciudad y contribuyendo con ello a revitalizar este espacio y sirviendo como referente, sin duda, para el turismo de cruceros. En este sentido, cabría destacar el soterramiento de la Avenida Marítima en esta zona y, con ello, una mayor integración entre la ciudad y la infraestructura portuaria.

Estas actuaciones han conseguido, entre otras, el logro numérico del incremento tan significativo de turistas de cruceros en los últimos años, y que es avalado por diversos organismos y medios de comunicación, como por ejemplo el galardón que obtuvo el puerto en 2011 por parte de la prestigiosa revista internacional del sector, la «*Dream World Cruise Destinations*», al concedérsele el premio al puerto con la mejor conexión, ofertas de transporte, hoteles, manejo de equipajes y nivel turístico mundial en la categoría *Best Turnaround Port Operations 2010*, en dura competencia con los puertos de Barbados, Dubai, Fort Lauderdale, Montreal, Johannesburgo y Vancouver. La internacionalización del Puerto de La Luz y de Las Palmas desde el punto de vista del tráfico de cruceros es pues un hecho, hasta el punto de que esta infraestructura viene participando desde hace varios años, conjuntamente con el de Santa Cruz de Tenerife y el de Funchal, en una de las ferias más relevantes, como es la *Seatrade Cruise Shipping Convention* (en Miami), y que es una de las más antiguas y consolidadas del sector. Además,

³ El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria convocó en el año 2004 un concurso de ideas, con el objeto de reformar un área de 400 mil metros cuadrados. Los concursantes debían presentar un proyecto que contemplara la ocupación de sólo 120 mil metros cuadrados y que incluyera características como el soterramiento de dos grandes vías que cruzarían este espacio, al menos un hotel de lujo de 30 plantas, un aparcamiento para 3.000 plazas, una marina deportiva para 1.500 atraques, equipamientos de ocio, oficinas con espacios públicos abiertos, etc. Los planteamientos modernos, ecológicos, en contacto con el mar, ricos en formas, fórmulas y soluciones, incluyeron pasadizos submarinos, puentes, islas para atraque de grandes cruceros, edificios que adoptaban formas de cordillera volcánica o pétalos y otros que parecían estar suspendidos en el aire, pantallas de agua, jardines en varias alturas y auditorios. En suma, un proyecto muy ambicioso y que, desde un principio, se vio envuelto en una gran polémica tanto social como política. De igual modo, en 2013, se planificó la construcción de un gran acuario (el «Poema del Mar»), en uno de los muelles emblemáticos del Puerto de La Luz (el Sanapú) que, prácticamente, dejó inoperativa la idea anterior y supone un atractivo más para el turismo en la ciudad, sobre todo para el de cruceros.

el Puerto de La Luz está plenamente integrado dentro de la marca «*Cruises in the Atlantic Islands*», que agrupa a las Autoridades Portuarias de Funchal, Santa Cruz de Tenerife y la de Las Palmas, un área que registró en 2012 más de 2.3 millones de turistas de crucero.

Como decíamos anteriormente, el puerto de La Luz y de Las Palmas ha sido, entre los de más tráfico de Canarias, el que mayor aumento ha registrado en cuanto a la llegada de turistas de crucero, alcanzando un 320% entre 2002 y 2012, superando en esta última anualidad los 450 mil turistas. Este hecho por sí solo demuestra un ostensible impacto entre los residentes, pues en diez años se ha registrado la llegada al puerto de más de 300 mil turistas adicionales. Además, este turismo es bastante estacional, limitándose sobre todo entre los meses de octubre y abril como podemos observar en el siguiente cuadro, para a partir de entonces desviar la flota de buques principalmente hacia el Mediterráneo.

Tabla 6. Buques y pasajeros de cruceros en el Puerto de La Luz y de Las Palmas según meses en 2012

Meses	Cruceros	Cruceros / día	Pasajeros	Pasajeros / crucero	Pasajeros de cruceros / día
Enero	59	1,90	56.539	958,29	1.823,84
Febrero	53	1,83	56.023	1.057,04	1.931,83
Marzo	70	2,26	65.955	942,21	2.127,58
Abril	41	1,37	46.979	1.145,83	1.565,97
Mayo	14	0,45	12.056	861,14	388,90
Junio	2	0,07	1.807	903,50	60,23
Julio	1	0,03	2.122	2.122,00	68,45
Agosto	5	0,16	4.348	869,60	140,26
Septiembre	13	0,43	6.697	515,15	223,23
Octubre	64	2,06	62.567	977,61	2.018,29
Noviembre	84	2,80	66.134	787,31	2.204,47
Diciembre	63	2,03	44.805	711,19	1.445,32
TOTAL	469	1,28	426.032	908,38	1.164,02

Fuente: *Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Elaboración propia.

Así pues, especialmente los meses de octubre y noviembre, además de enero a marzo inclusive, la llegada de turistas de cruceros al Puerto de La Luz rondó los dos mil visitantes por día, llegándose a alcanzar casi tres cruceros por jornada en el mes de noviembre. Tal cantidad de visitantes ha supuesto un ostensible impacto para los residentes especialmente en estos meses de mayor afluencia, pues no obstante, en una ciudad de porte medio como es el caso y sobre todo en una franja relativamente muy concentrada de la ciudad donde se mueven los turistas de cruceros como es el istmo de la Isleta (Las Alcaravaneras - Las Canteras), la presencia de los turistas es notable, sobre todo entre las 10.00 y las 13.00 horas.

En gran medida y siguiendo el estudio de Edei Consultores sobre el *Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias* (2012), los turistas de crucero en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, centran su escala en pasear por la ciudad (un 61% de los pasajeros) y en las compras (un 40%), sin menospreciar uno de los grandes valores de esta urbe como es la visita de sus playas, sobre todo la de Las Canteras (un 24%) y también el traslado al interior de la Isla (un 25%).

Tabla 7. Actividades realizadas en la escala en el Puerto de La Luz y de Las Palmas por los turistas de cruceros en la temporada 2011 - 2012

Actividades realizadas	Porcentaje
Paseo por la ciudad	61
Compras	40
Visita al interior de la Isla	25
Ir a la playa	24
Visita cultural, monumentos, museos	22
Degustación gastronómica	5
Otros	4
Nada	1

Fuente: EDEI CONSULTORES, 2012: 62. Elaboración propia.

Como podemos observar, las visitas prevalecen claramente sobre las restantes actividades si exceptuamos las compras. Dentro de éstas, la visita a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria destaca de manera muy acentuada, ya que centra el 90% de éstas, seguido por el sur turístico (un 7%) y el resto de la Isla con el restante porcentaje. En la visita a la capital grancanaria, sobresalen los desplazamientos por el comentado istmo de la Isleta (Parque de Santa Catalina, Centro Comercial El Muelle, Las Canteras, zona comercial de Mesa y López), pero también el casco histórico de la ciudad (Vegueta), además de Triana, el Auditorio Alfredo Kraus, así como el Jardín Canario y el Centro Comercial Las Arenas (EDEI CONSULTORES, 2012: 67). Por tanto, el entorno inmediato al Puerto de La Luz concentra el principal impacto de esta actividad y, por ende, donde hemos trabajado con la encuesta objeto de este estudio.

3. ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS A LA POBLACIÓN RESIDENTE DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En primer lugar presentamos un análisis sociodemográfico de la encuesta cuyo universo, como decíamos en la metodología, fue de 467 cuestionarios completos y válidos. Posteriormente, nos adentramos en la exposición de los datos básicos de la encuesta, haciendo especial incidencia en los aspectos más relevantes destacados por los efectivos encuestados.

Pues bien, dos tercios de los encuestados lo conformó población femenina, al igual que algo más del 50% de los encuestados fueron efectivos entre 16 y 35 años

inclusive. También habría que destacar el alto nivel educativo de los encuestados, pues un 22% de ellos contaba con titulación universitaria, sin duda por el alto nivel de efectivos jóvenes que accedieron a responder este cuestionario.

Otras características importantes es que casi un 8% de los encuestados respondió que percibía rentas directamente del turismo de cruceros, de lo que se deduce que un bajo porcentaje estuvo escasamente influenciado en las respuestas restantes por el incentivo económico que esta tipología de turismo le concedía para su quehacer diario. Importante es también la distancia a la que se encontraban los encuestados de los centros turísticos de la ciudad, fundamentalmente la playa de Las Canteras y el Puerto de La Luz como principal foco de entrada de cruceristas en la ciudad. Desde este punto de vista, algo más del 20% residía a menos de dos kilómetros de estos enclaves y el 45% a menos de 5 kilómetros, lo que denota la relativa influencia que la actividad turística -y en particular la de los cruceros-, tiene entre la población de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

Tabla 8. Características sociodemográficas de los encuestados (en porcentajes)

Género		Miembros de la unidad familiar	
Masculino	31.20	1-2	16.30
Femenino	68.80	3-4	68.10
Edad		5 o más	15.60
16-25	20.00	Distancia desde la casa a las áreas turísticas	
26-35	35.50	Menos de 2 kms.	18.90
36-45	29.20	Entre 3 y 5 kms.	27.30
46-60	15.30	Entre 6 y 10 kms.	23.59
Nivel educativo		Más de 11 kms.	30.30
Secundaria Obligatoria	25.50	Distancia desde la casa al Puerto de La Luz	
Bachillerato	24.30	Menos de 2 kms.	22.30
Carrera Universitaria	21.80	Entre 3 y 5 kms.	22.40
Post-grado / Master	0.60	Entre 6 y 10 kms.	12.60
Otros	27.80	Más de 11 kms.	42.79
Ocupación		Años de residencia en Las Palmas de G. C.	
Empleado	35.30	Menos de 5	15.80
Directivo	1.10	Entre 6 y 10 años	11.60
Autónomo	16.50	Entre 11 y 20 años	30.00
Jubilado	0.70	Entre 21 y 30 años	30.40
Desempleado	6.60	Más de 31 años	12.20
Estudiante	16.60	¿Percibe rentas del turismo de cruceros?	
Otros	23.20	Si	7.80
		No	92.20

FUENTE: Encuesta de campo. Elaboración propia.

También cabría comentar que más del 70% de los encuestados declaró residir en la ciudad once o más años, por lo que su conocimiento sobre ésta de la realidad socioeconómica, medioambiental, etc., afianza la fiabilidad de la encuesta.

De modo general y desde el punto de vista de la valoración global, tomando como media el «5» como valoración máxima y el «0» como la mínima, los resultados del estudio muestran que los encuestados piensan que el turismo de cruceros está transfiriendo más beneficios que costos a la sociedad ($M = 3,87$; $SD = 0,94$). También se revela la escasa preocupación por los impactos negativos del turismo de cruceros, por lo menos en el estado actual de desarrollo de esta tipología de turismo en la ciudad. No obstante y en particular, parecían estar más preocupados por la idea de que la mayor parte de los beneficios del turismo de cruceros van a parar a manos de inversores externos ($M = 3,50$; $SD = 1,04$).

En líneas generales, los encuestados muestran actitudes que podríamos calificar como altamente positivas hacia algunos de los impactos económicos, socio-culturales y ambientales del turismo de cruceros. Así, se decantan por evaluar positivamente los beneficios del turismo de cruceros en cuanto a las oportunidades laborales ($M = 4,12$; $SD = 0,96$); el incremento de las oportunidades de intercambio cultural ($M = 3,94$; $SD = 1,05$); el aumento de la calidad de los restaurantes, hoteles y centros comerciales ($M = 3,78$; $SD = 1,01$); la explotación de la identidad local ($M = 3,74$; $SD = 1,01$); las posibilidades de aumentar la oferta local de actividades culturales ($M = 3,68$; $SD = 1,02$); así como la mejora de la inversión privada en infraestructuras ($M = 3,64$; $SD = 1,03$).

También se investigó si los encuestados estarían dispuestos a apoyar el mayor desarrollo del turismo de cruceros en la ciudad. Para ello, se les preguntó cómo verían ellos determinadas políticas destinadas a favorecer esta posibilidad. En particular y en consonancia con las valoraciones del párrafo anterior, se muestran positivos, ya que por ejemplo piensan que las instituciones locales deberían incentivar este tipo de turismo a través de subsidios o reducción de impuestos ($M = 3,64$; $SD = 1,11$); a la vez que opinaron que se debería revitalizar el barrio antiguo de la ciudad, en particular Vegueta, para esta modalidad de turismo ($M = 4,19$; $SD = 0,82$).

Sin embargo, cuando se les pidió que evaluaran en qué medida apoyarían cuatro tipologías distintas de turismo con una alta potencialidad en la ciudad (cruceros, sol y playa, deportivo y cultural), el turismo de cruceros no fue el favorito, sino el cultural, aunque todos ellos mantenían una nota alta y en concreto la del turismo de cruceros con una media de 3,84 y SD de 0,99. En particular, esto parece confirmar las investigaciones encaminadas a analizar las percepciones de los residentes y la actitud hacia el desarrollo del turismo de cruceros en otros territorios (GATEWOOD y CAMERON, 2009).

Desde el punto de vista de los aspectos negativos o menos valorados por los encuestados, cabría destacar muy pocos ítems, si bien como aspectos negativos con valoraciones medias inferiores a «3», cabría destacar que los encuestados en general no están plenamente convencidos de que el «*turismo de cruceros contribuya a la preservación del medio ambiente*» ($M = 2,88$; $SD = 1,07$); al tiempo que frente a enunciados como que el turismo de cruceros «*incrementa el coste de la vida*»; o que «*produce beneficios que van en su mayor parte a inversores foráneos*»; o que «*aumenta la contaminación del aire y del mar*», la actitud hacia estas cuestiones es igualmente más negativa que positiva. Sin embargo y a pesar de estas principales valoraciones negativas, los encuestados se posicionan negativamente ante la posibilidad de

Tabla 9. Puntuaciones de los ítems del cuestionario del turismo de cruceros en Las Palmas de Gran Canaria

Resultados sobre diversos ítems del turismo de cruceros	Media	S.D	Dependencia de empleo	Nivel educativo	Distancia hasta el puerto (ms.)	Distancia a áreas turísticas (ms.)	Contacto con turistas
Impactos económicos positivos							
Aumenta la inversión pública en infraestructuras	3.82	1.00	4.00	2.92	6.469	4.538	2.99
Aumenta la inversión privada en infraestructuras	3.64	1.03	4.47	1.76	4.801	2.248	1.24
Incrementa las oportunidades laborales	4.12	0.96	4.17	2.28	4.522	4.929	10.80
Aumenta los ingresos de la población local	3.89	1.01	4.23	1.88	2.124	7.555	7.41
Impactos socioculturales positivos							
Mejora la calidad de vida	3.24	1.04	4.60	3.37	4.657	8.260	5.23
Permite conocer nuevas culturas	3.94	1.05	4.03	8.17	6.983	17.829	16.54
Aumenta la oferta local de actividades de animación cultural y atracciones	3.68	1.02	4.03	12.36	6.624	15.510	12.21
Revaloriza la identidad local	3.74	1.01	4.34	3.91	1.224	6.984	5.87
Mejora la calidad de los restaurantes, hoteles y centros comerciales	3.78	1.01	4.56	2.11	4.431	9.838*	6.27
Mejora la seguridad de la ciudad	3.26	1.02	3.57	2.55	4.849	6.813	5.06
Mejora la vida social y cultural de la población local	3.34	1.03	3.51	11.25	3.961	7.488	13.18
Impactos medioambientales positivos							
Incentiva la preservación del medio ambiente	2.88	1.07	4.14	7.36	1.964	3.507	6.17

Tabla 9. Continuación...

Resultados sobre diversos ítems del turismo de cruceros	Media	S.D	Dependencia de empleo	Nivel educativo	Distancia hasta el puerto (ms.)	Distancia a áreas turísticas (ms.)	Contacto con turistas
Incentiva mejores infraestructuras (carreteras, suministro de agua, etc.)	3.21	1.02	4.80	3.59	2.592	3.066	6.15
Mejora la calidad de los servicios públicos	3.26	1.06	5.57	4.24	5.482	4.912	8.59
Permite preservar y valorizar el patrimonio cultural local	3.60	1.03	5.38	3.93	2.571	1.442	7.79
Mejora los parámetros físicos y socio-culturales	3.47	0.98	4.83	6.80	2.644	2.819	6.20
Impactos económicos negativos							
Incrementa el coste de la vida	3.04	1.12	5.79	5.03	3.296	3.704	2.34
Produce beneficios que van en su mayor parte a inversores foráneos	3.50	1.03	5.34	9.92	2.760	1.313	5.53
Resta recursos financieros de otros proyectos potenciales y relevantes	2.98	0.99	5.42	10.27	4.960	4.280	6.24
Impactos socioculturales negativos							
Incrementa la congestión del tráfico	2.13	0.96	5.76	0.95	11.809	9.801	0.95
Aumenta el número de delitos menores	2.05	0.96	5.72	0.65	3.516	13.010	1.86
Me obliga a cambiar la forma en que manejo mi vida diaria	1.88	1.00	4.69	10.86	0.522	4.479	8.00
Impactos medioambientales negativos							
Altera el ecosistema (erosión de arena, alteración de la flora y fauna, etc.)	2.57	1.19	5.62	11.62	2.886	4.756	7.42
Aumenta la contaminación del aire y del mar	2.88	1.18	5.64	12.28	3.399	5.695	6.76

Tabla 9. Continuación...

Resultados sobre diversos ítems del turismo de cruceros	Mé dia	SD	Dependencia de empleo	Nivel educativo	Distancia hasta el puerto (ms.)	Distancia a áreas turísticas (ms)	Contacto con turistas
Facilita la instalación de áreas de entretenimiento en áreas superpobladas	2.84	1.11	4.52	17.67	3.614	7.199	9.25
Produce niveles significativos de residuos	2.76	1.15	4.01	7.55	4.786	6.755	6.79
Opinión general sobre el turismo							
En general, trae más beneficios que costos	3.87	0.93	3.85	2.05	2.868	1.972	7.99
Apoyo al desarrollo del turismo de cruceros							
El número de cruceros que llegan a la ciudad se debe limitar / parar	2.05	1.00	3.71	4.60	3.791	4.521	6.38
La revitalización de los centros comerciales en el centro de la ciudad podría ser útil para atraer más turismo de cruceros	4.19	0.80	3.74	1.90	2.460	3.160	7.20
Las instituciones locales deben atraer subvenciones y reducciones de impuestos para los cruceros	3.64	1.10	3.67	11.15	3.954	9.939	7.59
El número de buques de crucero debería distribuirse mejor entre los diferentes días de la semana	3.55	1.01	3.61	1.11	5.536	4.274	4.03
¿Qué tipo de turismo apoyaría más?							
Turismo de cruceros	3.84	0.99	3.75	1.49	5.396	3.799	5.75
Turismo deportivo	3.74	1.15	3.75	10.68	3.953	7.304	3.46
Turismo de sol y playa	3.91	1.10	3.54	2.72	.850	2.016	15.75
Turismo cultural	4.07	1.03	3.73	13.39	4.636	1.770	7.24

que «*el número de cruceros que llegan a la ciudad se deba limitar o parar*», lo que demuestra, como decíamos más arriba, la posición favorable, en líneas generales, de la población encuestada hacia esta tipología de turismo en la ciudad.

Volviendo a la opinión general de los encuestados de que «*el turismo de cruceros contribuye a traer más beneficios que costos*», no se encontraron diferencias significativas de opinión basadas en la edad ($H = 8,17$; $p < 0,05$). Sin embargo, en un análisis más profundo de cada uno de los impactos positivos y negativos que genera el turismo de cruceros, se reveló que todas las variables socio-económicas y demográficas consideradas, se podrían tomar para hacer una discriminación de percepciones y actitudes hacia el desarrollo del turismo de cruceros por parte de los residentes. De este modo y a diferencia de investigaciones anteriores (DEL CHIAPPA y ABBATE, 2012; BRIDA *et al.*, 2012d, BRIDA *et al.*, 2012e), se encontró, que no habían grandes disparidades en la forma en que los encuestados evaluaron el enunciado de que el «*turismo de cruceros aumenta las oportunidades de empleo*», pues quizá en ello también incidió la etapa de crisis y el alto desempleo registrado en la ciudad, por lo que el añadir una nueva oportunidad de empleo ha sido bien percibida por casi todos los perfiles demográficos de los encuestados.

Como era previsible, los efectivos que presentaban una mayor dependencia del empleo en la actividad de los cruceros, mostraron una valoración más elevada hacia otros ítems, a saber: «*el turismo de cruceros mejora la seguridad de la ciudad*» ($U = 4,57$; $p < 0,05$; rango promedio: 281,67); «*el turismo de cruceros aumenta la disponibilidad social y cultural de los ciudadanos*» ($U = 4510,5$; $p < 0,05$; rango = 282,94 de media); y «*el número de buques de cruceros debería distribuirse mejor durante los diferentes días de la semana*» ($U = 4.612$; $p < 0,05$; media rango: 279,19). Hay que destacar una ligera diferencia de género en la respuesta de que «*el turismo de cruceros permite conocer gente nueva y experimentar una nueva cultura*» ($U = 19.662$; $p < 0,01$), pues aquí el género femenino le proporcionó una valoración ostensiblemente más alta (rango = 243,36 de media), frente a los hombres (rango = 208,60 de media).

Por otra parte, la edad, el nivel educativo, el tiempo de residencia y el contacto con los turistas, no resultaron especialmente diferenciadores a la hora de abordar los encuestados su apoyo a los cuatro tipos de turismo que hemos considerado en el estudio. Así por ejemplo, no se encontraron notorias discrepancias relacionadas con la edad de los encuestados, en cuanto al apoyo del turismo cultural ($H = 8,371$; $p < 0,05$), si bien el grupo de 26 a 45 años fue el que más apoyó este tipo de turismo (rango = 264,31 de media).

Por último, como dato más relevante, cuando sólo se considera una posición favorable hacia el desarrollo del turismo de cruceros, tampoco nos tropezamos con diferencias significativas a partir de las variables consideradas. Ello demuestra que la opinión de la comunidad local mantiene, al menos hasta la actualidad, una actitud positiva hacia el turismo de cruceros en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, siendo incluso esta opinión favorable hacia un mayor desarrollo de esta tipología de turismo.

4. CONCLUSIONES

El turismo de cruceros ha experimentado un alza muy importante en las Islas Canarias y, en particular, en la isla de Gran Canaria, pues los visitantes de

cruceros en el Puerto de La Luz y de Las Palmas han aumentado un 260% entre 2005 y 2014, lo que ha significado un aumento de más de 400 mil cruceristas en esta década, acelerándose además el crecimiento en los últimos años.

Dicho aumento relativamente rápido, ha generado sin duda una serie de impactos, positivos y negativos y que, de una manera u otra, son percibidos por la población local, en especial en el entorno más inmediato del puerto de atraque de estos buques. Es un tema pues sumamente atrayente, sobre todo partiendo de la base de que los estudios clásicos sobre el turismo de cruceros se han venido centrando en las percepciones de los turistas en los diferentes puertos, obviando las opiniones de los residentes.

Como características principales de esta encuesta, cabría destacar el alto nivel educativo de los encuestados, pues un 45% de ellos contaba con bachillerato o titulación universitaria, circunstancia que valoramos positivamente, pues las personas con mayor formación tienden a una mayor objetividad de los hechos observados. También habría que destacar que tan solo un 8% de los encuestados respondió que percibía rentas directamente del turismo de cruceros, de lo que se deduce que un bajo porcentaje estuvo escasamente influenciado en las respuestas restantes por el incentivo económico que esta tipología de turismo le concedía para su quehacer diario. Importante es también la distancia a la que se encontraban los encuestados desde el Puerto de La Luz y de Las Palmas como principal foco de entrada de cruceristas a la ciudad. Desde este punto de vista, algo más del 20% se localizaba a menos de dos kilómetros de estos enclaves y el 45% a menos de 5 kilómetros, lo que denota la relativa influencia que la actividad turística -y en particular la de los cruceros-, tiene entre la población de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. También cabría comentar que más del 70% de los encuestados declaró residir en la ciudad once o más años, por lo que su conocimiento sobre ésta de la realidad socioeconómica, medioambiental, etc., afianza la fiabilidad de la encuesta.

Pues bien, como resultados más relevantes, cabría destacar que los encuestados muestran actitudes que podríamos calificar como altamente positivas hacia algunos de los impactos económicos, socio-culturales y ambientales del turismo de cruceros en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Así en especial, se decantan por evaluar positivamente los beneficios del turismo de cruceros en cuanto a las oportunidades laborales; el incremento de las posibilidades de intercambio cultural; o el aumento de la calidad de los restaurantes, hoteles y centros comerciales. De hecho, ello se reafirma luego en la predisposición de los encuestados para que las instituciones locales incentiven este tipo de turismo a través de subsidios o reducción de impuestos.

De cualquier modo, también habría que mencionar algunos aspectos negativos o menos valorados por los encuestados, pues éstos en general no están plenamente convencidos de que el turismo de cruceros contribuya a la preservación del medio ambiente, al tiempo que también se muestran críticos frente a enunciados como que el turismo de cruceros *«incrementa el coste de la vida»*; o que *«produce beneficios que van en su mayor parte a inversores foráneos»*; o que *«aumenta la contaminación del aire y del mar»*. Sin embargo y a pesar de estas principales valoraciones negativas, los encuestados se posicionan negativamente ante la posibilidad de que *«el número de cruceros que llegan a la ciudad se deba limitar o parar»*, lo que demuestra, como decíamos más arriba, la posición favorable de la

población encuestada, en líneas generales –y al menos en el contexto actual de desarrollo del turismo de cruceros en la ciudad–, hacia esta tipología de turismo.

5. BIBLIOGRAFÍA

- ANDRIOTIS, K. y AGIOMIRGIANAKIS, G. (2010): «Cruise visitors' experience in a Mediterranean port of call», *International Journal of Tourism Research* 12(4): 390-404
- AP, J. (1992): «Residents Perceptions on Tourism Impacts», *Annals of Tourism research*, 19 (4): 665-690
- BAGGIO, R. y KLOVAS, J. (2011): *Quantitative Methods in Tourism: A handbook*, Channel View Publications, Bristol.
- BELISLE, F. J. y HOY, D. R. (1980): «The Perceived Impact of Tourism by Residents: A Case Study in Santa Maria, Columbia», *Annals of Tourism Research*, 12 (1): 83-101
- BESKULIDES, A. *et al.* (2002): «Residents' perceptions of the cultural benefits of tourism», *Annals of Tourism Research*, 29 (2): 303-319
- BRAMWELL, B. (2004): *Coastal mass tourism. Diversification and sustainable development in southern Europe*, Clevedon, London.
- BREA (2012): Economic contribution of cruise tourism to the destination economies, Caribbean Cruise Association, Florida <<http://www.f-cca.com/downloads/2012-Cruise-Analysis-vol-1.pdf>>.
- BRIDA, J. G. *et al.* (2010): «Impactos económicos del turismo de cruceros. Un análisis del gasto de los pasajeros que visitan el Caribe colombiano», *Estudios y perspectivas en turismo*, n° 19 (5): 607-634
- BRIDA, J. G. y ZAPATA AGUIRRE, S. (2010): «Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts», *International Journal Of Leisure and Tourism Marketing*, 1 (3): 205-226
- BRIDA, J. G. *et al.* (2011): «Resident's attitudes and perceptions towards cruise tourism development: a case study of Cartage de Indias (Colombia)», *Tourism and Hospitality Research*, 0: 181-196
- BRIDA, J. G. *et al.* (2012a): «Percepciones de los residentes acerca de los impactos del turismo de cruceros en la comunidad: un análisis factorial y de clústeres», *Cuadernos de Turismo* 29: 79-107
- BRIDA, J. G. *et al.* (2012b): «Valoración del turismo de cruceros por parte de la comunidad local: Cartagena de Indias», *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 16 (389) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-389.htm>>.
- BRIDA, J. G. *et al.* (2012c): «Cruise passengers' experience embarking in a Caribbean home port. The case study of Cartagena de Indias», *Ocean & Coastal Management* 55: 135-145
- BRIDA, J. G. *et al.* (2012 d): «A comparison of residents' perceptions in two cruise ports in the Mediterranean», *International Journal of Tourism Research* Falta n° de ejemplar: 16 (2): 180-190
- BRIDA, J. G. *et al.* (2012 e): «The perceptions of an island community towards cruise tourism: A factor analysis», *Tourism: An International Interdisciplinary Journal* 60 (1): 1-19
- BUTLER, R. (1980): «The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for

- management of resources», *Canadian Geographer* 24 (1): 5-12
- BUTLER, M. (2001): *Análisis económico y oportunidades para España en el mercado de los cruceros Turísticos*, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- CAVUS, S. y TANRISEVDI, A. (2007): «Residents' Attitudes toward Tourism Development: A Case Study in Kusadasi, Turkey», *Tourism Analysis* 7 (3-4): 79-100
- CESSFORD, G. R. y DINGWALL, P. R. (1994): «Tourism on New Zealand's sub-Antarctic islands», *Annals of Tourism Research*, 21 (2): 318-332
- CHIN, C. B. N. (2008): *Cruising in The Global Economy: Profits, Pleasure and Work at Sea*, Aldershot, Ashgate.
- CHOI, H. C. y SIRAKAYA, E. (2005): «Measuring Resident's Attitude toward Sustainable Tourism: Development of Sustainable tourism Attitude Scale», *Journal of Travel Research* 43 (4): 380-394
- CLIA (2013): *2013 Industry Update*, Cruise Lines International Association (Informe inédito).
- CUÉLLAR RÍO, M. y KIDO CRUZ, M. T. (2008): «Perfil y análisis del gasto del crucerista: el caso de Bahías de Huatulco (México)», *Cuadernos de Turismo* 22: 47-78
- DEL CHIAPPA, G. (2011): «Sustainable Destination Development and community-based tourism: the Costa Smeralda Case Study», en E. FAYOS-SOLA y J. SILVA (eds), *Tourism strategies: Development, Governance, Climate Chang*, UNWTO and University of Algarve, Falta el lugar de publicación: XXX-XXX Faltan las páginas
- DEL CHIAPPA, G. (2012): «Community integration: a case study of Costa Smeralda, Italy», en E. FAYOS-SOLA, J. SILVA, y J. JAFARI (Eds.), *Knowledge management in tourism: Policy and governance applications bridging tourism theory and practice*, Bingley, Emerald: Faro: 1-31
- DEL CHIAPPA, G. y ABBATE, T. (2012): «Resident's perceptions and attitude toward the cruise tourism development: insights from an Italian tourism destination», en J. C. ANDREANI y U. COLLESEI (eds). *Proceedings of the XII International Conference Marketing Trends, 2012*, Venezia.
- DEL CHIAPPA, G. et al. (2013): «Cruise Tourism Development in Valencia (Spain): Stakeholders' views and residents' attitude. in accepted paper», en J. C. ANDREANI ANDREANI y U. COLLESEI (eds.) *Proceedings of the XIII International Conference Marketing Trends, Paris-Venice*, Venezia: Marketing Trends Association, Paris-Venice.
- DEHOORNE, O. et al. (2009): «Le tourisme de croisière dans l'espace caribéen: évolutions récentes et enjeux de développement», *Etudes caribéennes* 13-14: 31-49
- DEHOORNE, O. et al. (2011): «Le tourisme de croisière dans le monde: permanences et recompositions», *Etudes caribéennes* 18: 64-82
- DEVINE, J. et al. (2009): «Community Scale and Resident Attitudes towards Tourism», *The Journal of Regional Analysis y Policy* 39 (1): 11-22
- DIEDRICH, A. y GARCÍA-BUADES, E. (2009): «Local perceptions of tourism as indicators of destination decline», *Tourism Management* 30 (4): 512-521
- DOXEY, G. V. (1975): «A causation theory of visitor-resident irritants, methodology, and research inferences», *Sixth annual conference proceedings of the Travel Research Association*, San Diego: 29-34
- DOWLING, R. (ed.) (2005): *Cruise ship tourism*, Edith Cowan University, Perth.

- DUANE, D. *et al.* (1988): «Segmenting local residents by their attitudes, interests, and opinions toward tourists», *Journal of Travel Research* 27 (2): 2-8
- 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): 5-16
- DWYER, L. *et al.* (2004): «Estimating the economic contribution of a cruise ship visit», *Tourism in Marine Environments* 1 (1): 393-415
- EDEI CONSULTORES (2005): *Inteligencia Competitiva Cruises in the Atlantic Islands 2004-2005*, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- EDEI CONSULTORES (2009): *Estudio cuantitativo y cualitativo del turismo de cruceros en las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- EDEI CONSULTORES (2012): *Estudio del mercado del turismo de cruceros en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria (inédito).
- EDGEELL, D. L. (2006): *Managing Sustainable Tourism - a Legacy for the Future*, Haworth Hospitality Press, New York.
- EIJGELAAR, E. *et al.* (2010): «Antarctic cruise tourism: the paradoxes of ambassadorship, “last chance tourism” and greenhouse gas emissions», *Journal of Sustainable Tourism* 18 (3): 337-354
- ELLIOT, S. y CHRIS CHOI, H. S. (2011): «Motivational Considerations of the New Generations of Cruising», *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18 (1): 41-47
- ERNOUL, L. (2009): «Residents’ perception of tourist development and the environment: a study from Morocco», *International Journal of Sustainable Development* 16 (4): 228-233
- ECC (2007): *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*, European Cruise Council, Brussels.
- ESTEVE, R. (1998): «El turismo de cruceros», en *La Actividad Turística Española*, Asociación Española de Expertos Científicos, Madrid: 283-311
- GARAY TAMAJÓN, L. A. *et al.* (2014): «Barcelona, a Leader Destination in Cruise-passenger Tourism: Keys, Impacts and Facts», *International Journal of Tourism Sciences*, 14 (1): 23-49
- GARAY TAMAJÓN, L. A. y CÁNOVES VALIENTE, G. (2012): «Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 60: 253-272
- GATEWOOD, J. B. y CAMERÓN, C. M. (2009): *Belonger perceptions of tourism and its impacts in the Turks and Caicos Islands* <<http://www.lehigh.edu/~jbg1/Perceptions-of-Tourism.pdf>>.
- GIBSON, P. y BENTLEY, M. A. (2006): «Study of Impacts - Cruise Tourism and the South West of England», *Journal of Travel & Tourism Marketing* 20 (3-4): 63-77
- GURSOY, D. *et al.* (2002): «Resident attitudes: a structural modeling approach», *Annals of Tourism Research* 29 (1): 79-105
- GURSOY, D. y RUTHERFORD, D. (2004): «Host Attitudes Toward Tourism: An Improved Structural Model», *Annals of Tourism Research* 31 (3): 495-516
- GURSOY, D. *et al.* (2009): «An Examination of Locals’ Attitudes», *Annals of Tourism Research* 36 (4): 71-82
- HALL, J. A. y BRAITHWAITE, R. (1990): «Caribbean cruise tourism: A business of transnational partnerships», *Tourism Management* 11 (4): 339-347

- HARRILL, R. (2004): «Residents' Attitudes toward Tourism Development: a Literature Review with Implications for Tourism Planning», *Journal of Planning Literature* 18 (3): 251-266
- HARRILL, R. y POTTS, T. D. (2003): «Tourism Planning in Historic Districts: Attitudes toward Tourism Development in Charleston», *Journal of the American Planning Association* 69 (3): 251-266
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (2008): «Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del Siglo XXI», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales* 12 (258) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-258.htm>>.
- HOWKELAND, J. V. (1984): «Sociocultural impacts of tourism in Scandinavia. Studies of three host communities», *Tourism Management* 5 (3): 207-214
- HRITZ, N. y CECIL, A. (2008): «Investigating the Sustainability of Cruise Tourism: A Case Study of Key West», *Journal of Sustainable Tourism* 16 (2): 168-181
- JACKSON, M. S. y INBAKARAN, R. J. (2006): «Evaluating residents' attitudes and intentions to act towards tourism development in regional Victoria Australia», *International Journal of Tourism Research* 8 (5): 355-366
- JOHNSON, J. D. et al. (1994): «Residents' perceptions of tourism development», *Annals of Tourism Research* 21 (3): 629-642
- JOHNSON, D. (2002): «Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check», *Marine Policy* 26 (4): 261-270
- JOHNSON, D. (2006): «Providing Ecotourism Excursions for Cruise Passengers», *Journal of Sustainable Tourism* 14 (1): 43-54
- JONES, R. V. (2011): «Motivations to Cruise: An Itinerary and Cruise Experience Study», *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18 (1): 30-40
- JUROWSKI, C. y GURSOY, D. (2004): «Distance effects on residents' attitudes toward tourism», *Annals of Tourism Research* 31 (2): 296-312
- KELLY, J. et al. (2007): «Stated preferences of tourists for eco-efficient destination planning options», *Tourism Management* 28 (2): 377-390
- KLEIN, R. A. (2005): *Cruise ship squeeze: the new pirates of the seven seas*, New Society Publishers, London.
- KLEIN, R. A. (2011): «Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability», *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18 (1): 107-116
- KORÇA, P. (1998): «Resident Perceptions of Tourism in a Resort Town», *Leisure Sciences* 20 (3): 193-212
- LARSEN, S. et al. (2013): «Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures», *Tourism Management Perspectives* 6: 142-148
- LAWTON, L. J. y BUTLER, R. (1987): «Cruise ship industry-patterns in the Caribbean 1880-1986», *Tourism Management* 8 (4): 329-343
- LEE, S. y RAMDEEN, C. (2013): «Cruise ship itineraries and occupancy rates», *Tourism Management* 34: 236-247
- LINDBERG, K. y JOHNSON, R. L. (1997): «Modeling resident attitudes toward tourism», *Annals of Tourism Research* 24 (2): 402-424
- LIU, J. C. y VAR, T. (1986): «Residents Attitudes toward Tourism Impacts in Hawaii», *Annals of Tourism Research* 13 (2): 193-214
- LUCK, M. et al. (2010): *Cruise tourism in polar regions: promoting environmental and social sustainability?*, Earthscan, Manchester.
- MADRIGAL, R. (1995): «Resident's perceptions and the role of government», *Annals of Tourism Research* 22 (1): 86-102

- MANTERO, J. G. *et al.* (1999): «Turistas y Residentes en Destinos de Sol y Playa», *Gestión Turística* 4: 7-25
- MÁRQUEZ, J. (2006): *An analysis of cruise ship management policies in parks and protected areas in the eastern Canadian Arctic*, University of Waterloo, Waterloo.
- MARTÍ, B. (1992): «Passenger perceptions of cruise itineraries», *Marine Policy* 24 (5): 360-370
- MASON, P. y CHEYNE, J. (2000): «Resident's attitudes to proposed tourism development», *Annals of Tourism Research* 27 (2): 391-411
- McCOOL, S. y MARTÍN, S. (1994): «Community attachment and attitudes towards tourism development», *Journal of Travel Research* 32 (3): 29-34
- McKEE, D. L. (1998): «Cruise tourism: Assessing its structural and environmental costs», *Caribbean Affairs* 8 (1): 13-25
- NUNKOO, R. y RAMKISSOON, H. (2010): «Small island urban tourism: a residents' perspective», *Current Issue in Tourism* 13 (1): 37-60
- NYAUPANE, G. P. *et al.* (2006): «The role of community involvement and number/type of visitors on tourism impacts: A controlled comparison of Annapurna, Nepal and Northwest Yunnan, China», *Tourism Management* 27 (6): 1373-1385
- OMT (2003): *La actividad de los cruceros turísticos en el mundo*, Organización Mundial del Turismo, Madrid.
- OMT (2008): *Turismo de cruceros: situación actual y tendencias*, Organización Mundial del Turismo, Madrid.
- PANIAGUA, A. (2005): «El mercado de los cruceros en España. Una perspectiva histórica (1994-2004)», *Estudios turísticos* 165: 131-160
- PERDUE, R. R. *et al.* (1990): «Resident support for tourism development», *Annals of Tourism Research* 17 (4): 586-599
- PIZAM, A. (1978): «Tourism's Impacts: The Social Costs to the Destination Community as Perceived by its Residents», *Journal of Travel Research* 16 (4): 8-22
- 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
- PAPATHANASSIS, A. (2012): «Guest-to-guest interaction on board cruise ships: Exploring social dynamics and the role of situational factors», *Tourism Management* 33 (5): 1148-1158
- PEETERS, P. *et al.* (2007): «Major environmental impacts of European tourist transport», *Journal of Transport Geography* 15 (2): 83-93
- PULINA, M. *et al.* (2013): «Residents' choice probability and tourism development», *Tourism Management Perspectives* 5: 57-67
- RODRIGUE, J. P. y NOTTEBOOM, T. (2013): «The geography of cruises: Itineraries, not destinations», *Applied Geography* 38: 31-42
- ROYO-VELA, M. y RUIZ-MOLINA, M. E. (2009): «Actitud del residente hacia el turismo y el visitante: factores determinantes en el turismo y excursionismo rural-cultural», *Cuadernos de Turismo* 23: 217-236
- SEIDL, A. *et al.* (2007): «Cruising for colones: cruise tourism economics in Costa Rica», *Tourism Economics* 13 (1): 67-85
- SHELDON, P. J. y VAR, T. (1984): «Resident Attitudes to Tourism in North Wales», *Tourism Management* 5 (1): 40-47
- SIMPSON, K. y BRETHERTON, P. (2009): «The Impact of Community Attachment on

- Host Society and Behaviours Towards Visitors», *Tourism and Hospitality Planning y Development* 6 (3): 235-246
- SNAITH, T. y HALEY, A. (1999): «Residents' opinions of tourism development in the historic city of York, England», *Tourism Management* 20 (5): 595-603
- STEWART, E. J. *et al.* (2011): «Cruise Tourism and Residents in Arctic Canada: Development of a Resident Attitude Typology», *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18 (1): 95-106
- TEYE, V. B. y LECLERC, D. (1998): «Product and Service Delivery Satisfaction Among North American Cruise Passengers», *Tourism Management* 19 (2): 153-160
- TOWNER, J. (1985): «The grand tour: A key phase in the history of tourism», *Annals of Tourism Research* 12 (3): 297-333
- UPCHURCH, R. y TEIVANE, U. (2000): «Resident perceptions of tourism development in Riga-Lativa», *Tourism Management* 21 (5): 499-507
- VAR, T. *et al.* (1985): «Residents Attitudes toward Tourists in a Turkish Resort Town», *Annals of Tourism Research* 12 (4): 652-658
- WANG, Y. A. y PFISTER, R. E. (2008): «Resident's Attitudes Toward Tourism and Perceived Personal Benefits in a Rural Community», *Journal of Travel Research* 47 (1): 84-93
- WOOD, R. E. (2000): «Caribbean cruise tourism: Globalization at sea», *Annals of Tourism Research* 27 (2): 345-370
- WOOSNAM, K. *et al.* (2009): «Exploring the Theoretical Framework of Emotional Solidarity between Residents and Tourists», *Journal of Travel Research* 48 (2): 245-258