

EL CONCEPTO SMART CRUISE PORT COMO ELEMENTO DINAMIZADOR EN UN DESTINO TURÍSTICO INTELIGENTE

Beatriz Perea-Medina^a, María Jesús Perea-Medina^b

^a *Universidad de Málaga, Andalucía Tech, Escuela Politécnica Superior, Campus de Teatinos s/n, 29071 Málaga (bpmarquitecto@hotmail.com)*

^b *Universidad de Málaga, Facultad de Turismo, Calle León Tolstoi s/n, 29071 Málaga (maria_vva_vva@hotmail.com)*

Resumen

El desarrollo de un Smart Cruise Port (SCP) en un Smart Destination, beneficiaría las transformaciones ocasionadas en las relaciones urbano-portuarias, no sólo por el impulso del turismo de cruceros en la regeneración del espacio urbano, sino también, por la generación de un espacio flexible, social, sostenible y tecnológico, que aumentase la competitividad del destino turístico. Adaptado a los nuevos estándares de modernidad, el SCP permitiría paliar los problemas asociados a los impactos culturales, económicos, sociales y medioambientales de la industria crucerística.

Nota biográfica de los autores

Beatriz Perea Medina

Arquitecta y doctoranda en la Universidad de Málaga. Su investigación se centra en los efectos del turismo de cruceros en los principales destinos del Mediterráneo, considerando la interfaz puerto-hinterland y proponiendo alternativas de movilidad sostenible para la regionalización de los puertos de escala.

María Jesús Perea Medina

Graduada en Turismo y doctoranda en la Universidad de Málaga. Entre sus líneas de investigación destacan, el estudio de la planificación y gestión de los destinos turísticos y las Tecnologías de Información y Comunicación aplicadas al territorio.

Palabras clave

Smart Cruise Port, Smart Destination, turismo de cruceros, transformaciones urbano-portuarias, puerto sostenible

INTRODUCCIÓN

De los segmentos de la industria del turismo internacional, uno de los subsectores turísticos más dinámicos y de mayor expansión, es la industria de cruceros (Sun et al., 2011). Se trata de una actividad, que tras la globalización del sector, a través del proceso de internacionalización –movilidad física, capacidad de reubicación e inversión de capital internacional-, ha permitido aumentar el desarrollo turístico, infraestructural, social y económico, de un gran número de ciudades portuarias.

El turismo de cruceros beneficia las transformaciones urbano-portuarias (Rosa-Jiménez & Perea-Medina, 2016). A partir de los años 70', comenzadas las actuaciones de regeneración de los frentes marítimos (Andrade, 2012), para conseguir el acercamiento e integración tierra-mar (Hoyle, 1998), entra en juego la actividad crucerista, favoreciendo las renovaciones de la ciudad portuaria. El crucero, convertido en propio destino, desembarca multitud de pasajeros que irrumpen la ciudad, y se generan planes y estrategias para reconvertir los cascos históricos en la meta de los cruceristas.

Se presenta un nuevo escenario en el waterfront, una nueva fase de evolución en su desarrollo, donde se une lo procedente de etapas anteriores con el turismo de cruceros, como elemento social, económico y que salva barreras físicas entre las diferentes realidades de la interfaz puerto-ciudad (Perea-Medina, B. et al., 2018), con el pasajero de cruceros, llegando a desarrollarse la interfaz crucero-ciudad, e incluso la interfaz crucero-hinterland cuando la actividad, supera los límites de la ciudad.

El contexto de la nueva fase del waterfront son las ciudades portuarias mediterráneas (Perea-Medina, B. et al., 2018) donde, el Mediterráneo, caracterizado como mar histórico en cuanto rutas comerciales y actividad portuaria, ha presentado su inclusión en la actividad crucerística recientemente y de forma intensa (Garay & Cànoves, 2012). Éste, se ha posicionado con el buque crucero por su idiosincrasia, sus rasgos tradicionales y populares, su mitología, sus ciudades históricas y patrimoniales, cercanas entre sí. Ítems que han hecho posible que grandes navieras escojan esta zona y que una gran cantidad de cruceristas, lleguen a estas ciudades.

Los cruceros, se han introducido en las ciudades mediterráneas, no sólo modificando el modelo turístico, sino también, impulsando modificaciones y mejoras en los puertos que permitiesen la llegada de estos buques.

La industria de cruceros, aunque aporta notables beneficios, también conlleva una serie de impactos negativos. El impacto de la industria de cruceros en las ciudades portuarias depende de las propias condiciones del destino –características del puerto de cruceros, tamaño del destino, etapa de desarrollo del sector- y del perfil operativo del mercado –sector social, económico, logístico- (Stefanidaki & Lekakou, 2014).

Como ejemplos de estos impactos a nivel ciudad, debido al aumento abrumador de la actividad de cruceros, se sitúa (1) el aumento de la capacidad de carga ambiental de los destinos (Robertson, 2003), asociado a la distribución de pasajeros, (2) el impacto cultural producido por la afluencia de visitante, (3) la presión que sufren las islas y los puertos dependientes –aquellos puertos que sirven a otras ciudades como Civitavecchia-Roma- (Rosa-Jiménez et al., 2018) al ser medioambientalmente sensibles o (4) la contaminación, (5) el ruido y (6) la congestión de las calles y del tráfico, debido a la simultaneidad del

número de buques que atracan, que suman implicaciones tanto para los centros históricos como para los recursos turísticos (Rosa-Jiménez et al., 2018).

Los más tratados y sobre los que se desarrollan más estrategias, son los impactos socio-medioambientales generados por las relaciones puerto-ciudad, asociados principalmente a los impactos del puerto comercial en la ciudad (Amil, 2004), generados por las reformas portuarias.

Bajo este contexto se desarrolla el proyecto Green Cruise Port, en el que se fomentan las inversiones sostenibles en los puertos de cruceros (Port of Helsinki, 2017), tratando de reducir el efecto multiplicador de los impactos generados en el puerto sobre la región.

Al ser un tema novedoso, no existen estudios previos, a excepción del proyecto Green Cruise Port, en el que, aún no definido su concepto, presenta procedimientos respetuosos con el medio ambiente en los puertos de cruceros de la región del Mar Báltico. Este proyecto, principalmente trata las diferentes alternativas de gestionar los flujos de residuos desde el punto de vista económico y ambiental.

El objetivo de esta comunicación, se basa en analizar un nuevo concepto que beneficiaría la interfaz crucero-ciudad, pudiendo extenderse hasta el hinterland, el Smart Cruise Port (SCP).

METODOLOGÍA

Esta ponencia, continúa el estudio de Perea-Medina, Andrade y Rosa-Jiménez (2018), donde se propone como alternativa, *dentro de las nuevas pautas de diseño urbanístico y de movilidad*, los Smart Cruise Ports.

En primer lugar, se propone el concepto Smart Cruise Port y su desarrollo a partir de la definición obtenida. Se estudiará como plataforma interconectada, espacio flexible, social y sostenible y su influencia en las dinámicas locales y territoriales. Se parte del concepto Smart Destination (SEGITUR, 2015), del que formaría parte el SCP.

A continuación se plantea el SCP como elemento dinamizador de la interfaz crucero-ciudad y crucero-hinterland. El SCP beneficiaría al Smart Destination al mejorar los vínculos tecnológicos, accesibles y sostenibles del puerto de cruceros, presentado como puerta de la ciudad.

SCP. CONCEPTO Y DESARROLLO.

El concepto SCP, podría encontrarse íntimamente relacionado con el concepto Smart Destination,

espacio innovador, accesible a todos, apoyado en una estructura tecnológica de vanguardia, que garantice el desarrollo sostenible del territorio turísticos, y facilite la interacción e integración del visitante con el entorno, incrementando la calidad de su experiencia en el destino (SEGITTUR, 2013),

no sólo porque tendría que desarrollarse dentro de éste, sino porque su definición, es fomentada por el sector turístico y basada, tanto en el aumento de la competitividad como en la mejora de la experiencia del turista (SEGITTUR, 2015).

Dentro de los Smart Destinations, como parte del factor demanda, se situaría el SCP (Perea-Medina, B. et al., 2018).

El comportamiento de la demanda se ha visto modificado... notable influencia de las TICs al facilitar al consumidor... información, reserva y compra de servicios turísticos y otorgarle, por tanto, una capacidad de decisión... El turista está más informado, accede a la información... la comparte... El consumidor se hace más experto en la búsqueda y contratación online... El Smartphone es fundamental en la búsqueda y compra de los componentes del viaje... (Agència Valenciana del Turisme, 2015)

En el SCP el turista, sería el crucerista, y abarcaría las escalas urbanas –interfaz crucero-ciudad- y territoriales –interfaz crucero-hinterland-. En los destinos de cruceros, se consideran principalmente los recursos turísticos de la ciudad. El tiempo disponible para el pasajero es limitado. En los destinos mediterráneos suele oscilar, generalmente, entre las 4-8 h (Manning, 2006) o 5-6 h (Brida et al., 2014) por la cercanía de los cascos históricos a los puertos. En muchos casos, puede realizarse caminando (Génova, Nápoles, Savona, La Spezia), en otros, existe un shuttle bus que recorre las terminales hasta el centro de la ciudad (Barcelona, Marsella).

Ambas interfaces contienen los elementos crucero, puerto, waterfront y ciudad. Son los componentes del recorrido mar-tierra que desempeñan los pasajeros de cruceros una vez que llegan al puerto de escala –puerto intermedio donde realiza una parada el buque dentro de su itinerario-.

Como un resort terrestre atracado en el puerto se define el crucero. Se presenta como la megaestructura del siglo XXI, como un

“gran marco que alberga todas las funciones de una ciudad o alguna de sus partes... De cierta forma es una característica de paisaje hecha por la mano del hombre, como la gran colina en la que se construyeron las ciudades italianas” (Banham, 2001).

El crucero, es la definición más próxima al concepto de megaestructura de Wilcoxon, Maki o los componentes del grupo Archigram, al tratarse de una estructura cerrada, flexible y capaz de desplazarse. De acuerdo con Soleri, *El transatlántico es una “máquina para vivir en ella” (Banham, 2001).*

Éste, contiene todo lo necesario para que el pasajero no tenga que bajar a tierra, por lo que la ciudad, debe diseñar estrategias que incidan en la necesidad del crucerista a visitarla.

Desde el amplio campo de adaptación al crucero con la evolución de los mercados, los servicios y las tecnologías, los puertos, que permiten la movilidad y el intercambio (Aguiló, 1999), han quedado obligados a una continua transformación (Sánchez, 2003), requiriendo todas las instalaciones para el embarque y desembarque de pasajeros, como infraestructuras para el atraque de los buques, cada vez de mayor tamaño, terminales y

estaciones marítimas, así como seguridad de los pasajeros a través de sistemas de entrada al puerto o el control de la inmigración (Gui & Russo, 2011).

Como *nueva categoría en el cuadro de los elementos que articulan y definen la estructura urbana* (Bruttomesso, 2004) se sitúa el waterfront. Este elemento, que parte de la recuperación del agua por parte del ciudadano, dentro de un programa de recuperación y recalificación de las áreas degradadas (Bruttomesso, 2004), como consecuencia del cambio de la ciudad industrial, debe ser planificado y diseñado para adquirir el comportamiento de transición entre las actividades urbanas y portuarias (Estrada, 2004).

Los proyectos realizados en el frente marítimo, no pueden ser banales e idénticos a otros que puedan realizarse en cualquier parte de la ciudad, deben considerar y respetar en la medida de lo posible, *la característica básica de estos espacios, su vocación marítima y la relación especial que supone el contacto de la tierra con el agua, de la ciudad con el mar* (Alemany, 2009).

Con sus aspectos multidisciplinarios, elementos espaciales y urbanísticos, sociales y económicos, la ciudad debe incidir sobre los aspectos del puerto, para poder representarse como un único elemento puerto-ciudad (Camps, 2009), que pueda variar a lo largo del tiempo y adaptarse a los nuevos escenarios. En este sentido, la ciudad portuaria incorpora elementos del waterfront y viceversa, para tejer una trama urbana permeable al pasajero de cruceros, de modo que recorra con continuidad los diferentes elementos de la interfaz.

La ciudad, desde los valores socio-políticos y culturales, pone en juego los temas medioambientales, patrimoniales y de calidad de vida, exigiendo la mejora de las zonas costeras y de los frentes marítimos para obtener espacios libres y accesos mar-tierra y viceversa, recuperar espacios portuarios y poner en valor los elementos históricos y patrimoniales de la ciudad portuaria, rehabilitando edificios y equipamientos marítimos. Estas acciones proporcionan la terciarización de la economía urbana, benefician el flujo crucerista y formalizan cascos históricos que priorizan las necesidades del pasajero de cruceros.

El hinterland también es un elemento importante, especialmente en los puertos de escala. Es considerado, cuando los recursos situados fuera de la ciudad, son más atractivos que los del propio destino portuario (Ej. Ciudades como Civitavecchia o El Pireo, cuyos enclaves turísticos principales son Roma y Atenas). Para la descongestión del centro urbano. Su incorporación, permite una explotación turística más equilibrada de los lugares de interés y genera más valor a nivel regional (Gui & Russo, 2011).

A partir del concepto Smart Destination, como

espacio innovador, accesible a todos, apoyado en una estructura tecnológica de vanguardia, que garantice el desarrollo sostenible del territorio turístico, y facilite la interacción e integración del visitante con el entorno, incrementando la calidad de su experiencia en el destino (SEGITTUR, 2013),

se podría generar el concepto SCP como “plataforma interconectada que genera un espacio flexible, social y sostenible, y fomenta las dinámicas locales y territoriales”.

. Plataforma interconectada (APP)

De acuerdo con Perea-Medina et al. (2018), se podría desarrollar una plataforma que tuviera en cuenta tanto las funcionalidades del puerto de cruceros, como la relación crucero-ciudad. En este caso, se amplía la relación al territorio en general, pero limitado, considerando que territorio, abarca desde la propia ciudad hasta el hinterland.

El hinterland sería limitado al tiempo disponible en cada desembarco. Los enclaves a visitar deberían estar bien informados, principalmente con los diferentes sistemas de transporte a utilizar. En este sentido, la aplicación podría diferenciar entre transportes directos –autobús turístico, coche de alquiler o taxi- y transporte público –autobús, tren-. Debería estimar los tiempos de recorridos ida y vuelta, posibles retenciones, costes y, en el caso del transporte público, el número de cambios de medios de transporte que debe utilizar.

La aplicación, para el propio puerto, consideraría sus cualidades, características, usos, distribución. En el caso de ser Smart Port, podrían estar interconectadas. Reflejaría todos los servicios de forma integrada.

Para la relación con el territorio, se consideraría principalmente, la *movilidad inteligente* del crucerista. La movilidad, es un criterio fundamental para los destinos de cruceros, además de ser un recurso económico para la ciudad (Rosa-Jiménez et al., 2018). La masificación de los destinos turísticos, ocasiona que se adapten acciones sostenibles.

Abarcaría la utilización del transporte público, mejorando el medio ambiente y la experiencia del usuario. A través de una integración de todos los medios de transporte, en el que se incluyan infraestructuras, servicios, horarios y transbordos. El usuario, se mantendrá informado en todo momento y a tiempo real. Se presenta como alternativa que beneficiaría el uso del transporte público, frente a la utilización de coches de alquiler o la excursión organizada en autobuses turísticos de la propia naviera, en los puertos de escala.

Valoraría los flujos de movimiento. Enfrentados a las densas movilidades urbanas, sería una aplicación que permita nuevas relaciones con el espacio y desarrollara nuevos trayectos y desplazamientos. Integraría el entorno natural, social, histórico y cultural, beneficiando todos los elementos de la interfaz.

Aumento de la experiencia cultural, gastronómica, histórica, ambiental, apostando por valorar los recursos y el espacio. Supondría una mayor satisfacción del crucerista, vivir experiencias personalizadas y emocionales. Apostaría por mostrar la autenticidad del lugar y su idiosincrasia al interconectar al pasajero, con la población local, su historia y sus costumbres.

. Espacio flexible

El SCP se presenta como estrategia que posibilitaría la regeneración de los tejidos urbanos, al presentar, el turismo de cruceros, esa cualidad espacial que impulsa la reestructuración del espacio urbano. Apostaría por recuperar el valor ambiental, social, simbólico, de aquellas ciudades portuarias con desequilibrios entre espacios y actores.

Un espacio flexible que integrara la dimensión medioambiental y cultural, haciendo frente a la resolución de problemas como la congestión, la accesibilidad, la estética o la rehabilitación de barrios próximos a los cascos históricos. Las ciudades portuarias

volcadas hacia el turismo de cruceros, no deben mostrar las calles principales del casco histórico como escenas teatrales sin prestar atención a las demás calles perpendiculares de ese recorrido, donde sólo exista suciedad de residuos, mal olor, falta de limpieza. Se deben regenerar los barrios dotándoles de identidad, para generar nuevos itinerarios que diversifiquen los flujos alrededor del centro con diversas vías, que además, incorporarán otros recorridos comerciales.

Implantar un SCP podría paliar el proceso de Disneyficación que están sufriendo ciudades como Venecia o Barcelona. Recuperar comercios y restaurantes tradicionales o rehabilitar edificios históricos de calles próximas al casco histórico, permitirían “compensar” los efectos del turismo de cruceros, al desarrollar un espacio más permeable y esponjado.

Se incorporaría una variedad de actividades económicas y sociales, que no sólo integrarían funcionalmente los diferentes elementos de la interfaz, al sumar usos y temáticas que acompañasen el recorrido, sino que además, aumentaría la calidad de la ciudad.

. Espacio social

Entrarían en juego los gestores de la ciudad, del puerto y de las compañías navieras, así como empresas, trabajadores, ciudadanos, turistas, cruceristas. El crucerista, al desarrollar una nueva entrada a la ciudad por el puerto, está permitiendo recuperar, el acercamiento tradicional del ciudadano al agua.

Este nuevo flujo, eleva la modernidad de la ciudad y convierte el frente marítimo en símbolo particular de marca y distinción, donde se origina un espacio urbano de convivencia.

Sin embargo, muchos destinos turísticos portuarios sufren masificación, acogen demasiados turistas y visitantes que provocan, no sólo problemas de acceso a los lugares emblemáticos más turísticos, sino un descenso de población. Esto último, aunque se encuentre más asociado más a la presión inmobiliaria y hotelera que a la presión turística, la industria de cruceros causa efecto. Impacto en la movilidad, en la accesibilidad, en la calidad de las visitas, aumento de los precios, disminución de la calidad de los productos, síntomas de la Disneyficación.

El espacio que sería desarrollado como parte del SCP también sería social. Se interconecta con el espacio flexible, que al motivar la recuperación de elementos, situaciones y acciones tradicionales y la creación de nuevos recorridos permitiría la diversificación de la oferta, aumentar la calidad de los productos y servicios y la segmentación del mercado. Esto se traduciría en una mejora del bienestar de los residentes y la posibilidad de re-habitar los cascos históricos.

. Espacio sostenible

El desarrollo sostenible, entendido como una visión de futuro que es capaz de afrontar los problemas medioambientales y la distribución desigual de recursos, contiene tres dimensiones: las necesidades humanas, las limitaciones del ecosistema global y un mayor desarrollo económico. Es por ello, que el concepto está vinculado a la necesidad de una relación humano-

territorio que permita la conservación del medio para que este siga siendo productivo (Perea-Medina, M.J. et al., 2018)

El uso del territorio en los puertos de escala, significa aumentar la movilidad turística y sus externalidades en costos ambientales: congestión del tráfico; contaminación, emisiones de CO2 y ruido de coches e infraestructuras ((Heraty, 1989, Hall, 1999; Esteve-Pérez & García-Sánchez, 2017). Incluso puede llegar a problemas de hipercongestión (Saenz-de-Miera & Rosselló, 2012) en las ciudades portuarias.

El SCP, incluiría, entre sus estrategias para beneficiar el futuro desarrollo sostenible de los puertos (Nebot et al., 2017), el desarrollo de infraestructuras portuarias sostenibles, principalmente basadas en el reacondicionamiento de las instalaciones y su desarrollo tecnológico, sin necesidad de construir nuevas, sino mejorando las existentes y dotándoles de la calidad necesaria para convertirlas en intercambiadores. Fomentarían las redes portuarias, facilitarían la regionalización al interconectar los puertos con el sistema general de transporte y, conectarían los paisajes urbanos y naturales, desarrollando un nexo de unión agua-tierra.

Por tanto, el espacio urbano-portuario flexible y social generado por el SCP también sería sostenible. Como puede observarse en los dos espacios descritos anteriormente, el aspecto medioambiental está directamente incluido en el espacio flexible e indirectamente en el social.

Por un lado, un espacio flexible debe ser sostenible. No todo tiene que construirse de nuevo. Los edificios deberían adaptarse fácilmente a los nuevos usos y la trama urbana contar con programas de certificación de sostenibilidad. Los espacios tendrían que permitir una continua modificación y no sólo permitiría la multifuncionalidad de la arquitectura o la reutilización de la estructura para convertirla en cualquier otro uso, sino que además, contribuye con el medio ambiente al evitar derribos y reconstrucciones, usos innecesarios de energía y recursos.

Por otro, el aspecto sostenible que debe tener el espacio social se incluye indirectamente porque forma parte del propio individuo. El SCP actuaría como dispositivo para que el usuario pueda participar y decidir sobre sus acciones tanto en el espacio privado – camarote- como en el público –parques, calles, museos, medios de transporte-.

. Dinámicas locales y territoriales

La incorporación de un SCP permitiría la diferenciación y la calidad en el ámbito local y regional de los puertos de cruceros. El desarrollo “urbano” de un SCP, combinaría esfuerzos, para generar local y territorialmente nuevos productos y servicios, que reducirían los impactos sociales, ambientales e infraestructurales del turismo de cruceros, aumentarían la interacción con otros mercados y facilitarían la innovación regional a través de los sistemas de transporte.

Actualmente, destinos turísticos portuarios como Barcelona o Venecia, presentan una tensión establecida en las dinámicas locales por las estrategias llevadas a cabo por la industria crucerística. Estos destinos, deberían enfrentarse a nuevos desafíos en el desarrollo de las áreas urbano-portuarias y replantear el rol del puerto de cruceros como parte del tejido productivo. Interrelacionar las infraestructuras con la conectividad de las

ciudades y los enclaves culturales del hinterland como factor estratégico de planificación regional, permitiría la descongestión de los cascos históricos y de los principales elementos turísticos de la ciudad.

SCP. ELEMENTO DINAMINADOR DE LA INTERFAZ CRUCERO-CIUDAD | - HINTERLAND

La actividad turística de los cruceros presenta un elemento clave, la relación entre los destinos y las navieras dado que combinan dos actividades: alojamiento y transporte, junto al factor del itinerario (OMT, 2008). De acuerdo con la OMT (2008) existe una mutua relación buque-región-destinos, acompañada de diferentes ítems como imagen y navegabilidad de la región o Autoridad Portuaria y ciudad en el destino. Esto origina, que el SCP comience a funcionar, a utilizarse, en el propio crucero, pero no sólo durante la estancia en la ciudad, sino también antes, para informarse y después, para valorarla, dado que es relevante la íntima relación del destino turístico y la zona de operación de las navieras.

El SCP, debe estar integrado en un Smart Destination. Un destino donde predomine la sostenibilidad, la accesibilidad, la innovación y la tecnología. Ambos se interfluenciarían y el SCP, beneficiaría el Smart Destination.

Espacio innovador y tecnológico del Smart Destination, se incrementaría al espacio flexible, social y sostenible que desarrollaría el SCP. En primer lugar, porque el espacio generador por un SCP debe serlo, dado que requiere interconexión y un despliegue de información, comunicación y redes totalmente desarrollado. Su extensión debe cubrir toda la interfaz y permitir una intercomunicación real.

Los destinos de cruceros, han desarrollado una nueva puerta de entrada a la ciudad por el puerto. Las terminales, en muchos casos, megaestructuras de autor, levantadas como grandes intercambiados y nexos de unión entre el espacio marítimo y el urbano, han conformado una nueva imagen a la ciudad, además de nuevas puertas.

Esto resulta de gran importancia para las ciudades, pues deben evitar la pérdida de identidad del entorno y de sus enclaves patrimoniales. Impedir la teatralidad de las intervenciones, sustituyendo el carácter original del lugar por un simple decorado.

Mejorar atractivos como la imagen del destino, evitaría la contaminación visual en actos como las construcciones en las inmediaciones del puerto. Esa interacción entorno-cruceiro, es percibida por los pasajeros de crucero en su acceso en el buque, al puerto.

El buque también genera un impacto visual sobre el destino al modificar la imagen original. Con sus dimensiones, proporciona un “nuevo skyline” que altera la realidad del frente marítimo, a partir de la entrada del segundo crucero. La activación de la plataforma, permitiría visualizar el antes y el después e interactuar plenamente con la ciudad.

La puesta en marcha de un SCP, vincularía las estrategias ante los impactos locales, con las dinámicas a escalas territoriales superiores para minimizarlos. Se entendería como una herramienta de planificación urbanística, vinculada, tanto al desarrollo óptimo de la actividad de cruceros, como a la calidad de vida, a las actividades económicas y las

infraestructuras. Involucraría agentes locales y supramunicipales para una colaboración efectiva, que permitiese la mejorar la gestión de ambas interfaz, crucero-ciudad, crucero-hinterland.

El desarrollo futuro de la región, con la implantación de un SCP, permitiría solucionar las cuestiones que indican Soriani, Bertazzon, Cesare y Rech (2009). (1) Los problemas de gestión en tierra, en relación con la tendencia hacia el gigantismo del buque, donde se combina el aumento de llegadas con la simultaneidad de buques, y navegación, principalmente en contextos delicados como las islas, mediante la organización espacial de la infraestructura portuaria. (2) El SCP podría desarrollar un enfoque “bifocal” para el sector de los cruceros, fomentando la relación con los operadores y los servicios de la terminal, como puede ser la conexión con las zonas del interior y sus recursos, identificando y promoviendo sus atractivos urbanos y regionales de los alrededores dentro de un sistema integrado de estrategia de mercado.

Los destinos de cruceros podrían construir sistemas urbanos más policéntricos y equilibrados, en pro de una cohesión territorial, a partir de un SCP. Presentan herramientas que promueven mayor seguridad, menor huella ecológica y mejoran la Smart Mobility. El potencial de las nuevas tecnologías y la innovación vinculada al conocimiento, permitiría el desarrollo efectivo de un Puerto de Cruceros Inteligente.

CONCLUSIONES

La inversión de las ciudades portuarias mediterráneas en la mejora de las relaciones puerto-ciudad, en infraestructuras para cruceros y cruceristas y en las recalificaciones y remodelaciones del waterfront que permiten mejorar la calidad de vida, están adquiriendo una gran centralidad que les permite posicionarse entre los primeros puertos a nivel mundial. Por lo que la incorporación del SCP, supondría un aumento de la competitividad y la reducción de los impactos sociales, económicos y medioambientales.

En la interfaz crucero-ciudad, el SCP, podría actuar como medio que permita aunar las múltiples facetas del puerto y la ciudad, combinándolas y maximizando el efecto focalizador de esta área estratégica. La activación de la aplicación en el crucero, permitiría al pasajero, empezar a conocer la ciudad desde el momento que el buque atraca y, potencialmente, causaría la necesidad al crucerista de desembarcar y descubrir el destino.

El desarrollo del SCP, en los destinos de cruceros, permitiría una integración sostenible del puerto de cruceros con el medio ambiente. Fomentaría el uso de los sistemas de transporte público, tanto en la propia ciudad como en el hinterland y abordaría la distribución económica equitativa, tratando de beneficiar todos los mercados.

El SCP, aunque se desarrollara como concepto de forma general y dispusiera de las mismas funciones en todos los puertos, no debería estandarizarse y repetir modelos. El SCP tiene que ser personalizado para cada puerto, no todos actúan por igual ni tienen las mismas infraestructuras ni sistemas de transporte entre otras.

Este cambio y mejora para el desarrollo del turismo de cruceros, no sólo permitiría avanzar hacia un programa innovador y modernizador, sino que, aunque va destinado al pasajero de cruceros, beneficiaría la calidad de vida de los residentes, apostando por una

mayor calidad en los productos, diversificando la oferta y aumentando el beneficio de las economías regionales. El SCP lograría una mejor integración entre los puertos de cruceros, la ciudad y las regiones a las que sirven, consiguiendo una mayor interacción de las partes interesadas.

Como se ha indicado, para el desarrollo de un SCP, son necesarios llevar a cabo muchos aspectos y marcar pautas y estrategias que hagan posible su implantación. En este sentido, por ejemplo, se destaca uno fundamental, el uso del transporte público. En este sistema, existen limitaciones tanto de estudios, como de infraestructuras realizadas en la propia ciudad. Las grandes ciudades, con un nivel de desarrollo urbano, paralelo a su infraestructura de transporte público y territorial, pueden llegar antes a convertirse en Smart Destination y desarrollar un SCP, dado que están integradas en los sistemas metropolitanos de transporte y permiten una movilidad más sostenible (Rosa-Jiménez, et al., 2018). Las pequeñas ciudades, donde su infraestructura está menos desarrollada, dependen de otros medios de transporte como los autobuses turísticos o los taxis para acceder a los recursos del hinterland y por tanto, en estos destinos, el esfuerzo será mayor para obtener un SCP.

En futuras investigaciones, este concepto debería seguir desarrollándose y proponer casos reales que potencialmente fueran viables, para lograr una correcta integración entre todos los elementos de la interfaz, tanto del crucero hasta la ciudad como al hinterland. Obtener una reducción en los impactos ocasionados por el turismo de cruceros, beneficiaría los destinos, a favor de una actividad sostenible.

BIBLIOGRAFÍA

Agència Valenciana del Turisme. INVATUR.TUR (2015). *Destinos Turísticos Inteligentes. Manual Operativo para la configuración de Destinos Turísticos Inteligentes*. Disponible en: <http://www.thinktur.org/media/Manual-de-destinos-tur%C3%ADsticos-inteligentes.pdf>

Aguiló, M. (1999). *El paisaje construido: una aproximación a la idea de lugar*. Canales y Puertos Colegio de Ingenieros de Caminos. Madrid.

Aleman, J. (2009). “Cambios en el transporte marítimo y nueva percepción ciudadana del pasaje portuario”, *Portus*, 18, 38-43.

Andrade, M. J. (2012). *Las transformaciones del puerto de Málaga en el debate de los waterfronts. Mar a la vista*. Tesis doctoral. Universidad de Málaga.

Banham, R. (2001). *Megaestructuras. Futuro urbano del pasado reciente*. Gustavo Gili. Barcelona.

Brida, J., Fasone, V., Scuderi, R. & Zapata-Aguirre, S. (2014). “ClustOfVar and the segmentation of cruise passengers from mixed data: Some managerial implications”. *Knowledge- Based Systems*, 70, 128-136

Bruttomesso, R. (2004). “Complejidad en la relación puerto-ciudad”. *Ingeniería y Territorio*, 67, 22-31

Camps, S. (2009). “Incidencia del tráfico de cruceros turísticos en las relaciones del puerto y la ciudad de Málaga”. *Portus*, 17, 10-15.

Esteve-Pérez, J. & García-Sánchez, A. (2017). “Characteristics and consequences of the cruise traffic seasonality on ports: the Spanish Mediterranean case”. *Maritime Policy & Management. The flagship journal of international shipping and port research*, 44(3)

Estrada, J.L. (2004). “El desarrollo portuario y la ciudad”. *Ingeniería y Territorio*, 67, 10-19.

Garay, L.A., & Cànoves, G. (2012). “Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 60, 253-271.

Gui, L., Russo, A.P. (2011). “Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean”. *Maritime Policy Management*, 38, 129–150

Hall, D. R. (1999). “Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues”, *Journal of Transport Geography*, 7(3), 181–188

Heraty, M.J. (1989). “Tourism transport—implications for developing countries”. *Tourism Management*, 10, 288–292

Hoyle, B. (1998). «Cities and Ports: Development Dynamics on the Port-City Interface» en *Land Water Intermodal Terminals*. Marsilio. Venecia.

Manning, T. (2006). *Managing Cruise Ship Impacts: Guidelines for Current and Potential Destination Communities*.

Nebot, N., Rosa-Jiménez, C., Pié, R. & Perea-Medina, B. (2017). “Challenges for the future of ports. What can be learnt from the Spanish Mediterranean ports?”. *Ocean & Coastal Management*, 137, 165-174.

Perea-Medina, B., Andrade, M.J. & Rosa-Jiménez, C. (2018). “Turismo de cruceros en la interfaz puerto-ciudad mediterránea: nueva época del waterfront, con beneficios en un Smart Destination”. *Cuadernos de Turismo*, 42¹

Perea-Medina, M.J., Navarro-Jurado, E. & Luque-Gil, A.M. (2018). “Inteligencia Territorial: Conceptualización y avance en el estado de la cuestión. Vínculos posibles con los Destinos Turísticos”. *Cuadernos de Turismo*, 41, 535-554.

Port of Helsinki (2017). “Green Cruise Port Waste Management – Port. Reception Facility: Cost Efficiency and Future. Prospects Report”. En http://www.greencruiseport.eu/files/public/download/studies/Green%20Cruise%20Port%20Waste%20Management%20-%20Summary_11.05.2017_Helsinki.pdf

¹ Se adjunta artículo y carta de aceptación para el número 42 de la revista.

- Robertsen, G. (2003). "Cruise Ship Tourism Industry". En <http://www.lighthouse-foundation.org/index.php?id=112&L=1>
- Rosa-Jiménez, C. & Perea-Medina, B. (2016). "Una aproximación al estudio de la influencia del turismo de cruceros en la relación biunívoca puerto-ciudad en el Mediterráneo". *PORTUSplus*, 6. En <http://portusonline.org/portusplus/portusplus-6/economy-and-business-6/>
- Rosa-Jiménez, C., Perea-Medina, B., Andrade, M.J. & Nebot, N. (2018). "An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport". *Journal of Transport Geography*, 68, 94-101. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2018.02.003
- Saenz-de-Miera, O. & Rosselló, J. (2012). "The responsibility of tourism in traffic congestion and hyper-congestion: A case study from Mallorca, Spain". *Tourism Management*, 33(2), 466-479.
- Sánchez, B. (2003). "El futuro de las relaciones puerto ciudad". Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Coruña.
En: <http://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/puertoCiudad.pdf>
- Stefanidaki, E. & Lekakou, M. (2014). "Cruise carrying capacity: a conceptual approach". *Research in Transportation Business & Management*, 13, 43–52.
- SEGITTUR. Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información a la Sociedad Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas, S.A. (2013): *Destinos turísticos inteligentes*. Secretaría de Estado de Turismo. España.
En:
<http://www.segittur.es/opencms/export/sites/segitur/.content/galerias/descargas/documentos/Presentacin-Destinos-Tursticos-Inteligentes.pdf>
- SEGITTUR. (2015). *Informe destinos turísticos: construyendo el futuro*. Secretaría de Estado de Turismo. España. Disponible en <http://www.agendadigital.gob.es/planes-actuaciones/Bibliotecaciudadesinteligentes/Material%20complementario/Informe-destinos-turisticos-inteligentes.pdf>
- Soriani, S., Bertazzon, S., Cesare, F. & Rech, G. (2009). "Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends". *Maritime Policy & Management. The flagship journal of international shipping and port research*, 36, 235-251.
- Sun, X., Jiao, Y., & Tian, P. (2011). "Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: a concise review", *International Journal of Hospitality Management*, 30, 746-755.