Durante el pasado julio, dentro de la programación de los cursos de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo UIMP, se celebró el encuentro "*Puerto, Ciudad y Turismo*". La Escuela Universitaria de Turismo Altamira de Santander (Cantabria) fue la sede y durante tres intensos días fueron expuestos y debatidos múltiples aspectos desarrollados por expertos.

La dirección del encuentro fue desarrollada por Juan Saiz Ipiña -Subdirector de la Escuela Universitaria de Turismo Altamira- y por Virginia López Valiente -Directora General Cruises News Media Group.

El encuentro comenzó con una revisión de la transformación digital en el sector turístico cuya exposición fue realizada por Pepe Cerezo Gilarranz -Director de Evoca Medial-. A continuación y con un formato basado en mesas redondas, se realizó un amplio análisis desde diferentes puntos de vista, de las múltiples relaciones que pueden establecerse entre el puerto, su ciudad y la actividad turística derivada.

La primera de las mesas formada por Christophe Mathieu -Chief Executive Officer Brittany Ferries-, Emiliano González -Presidente de MSC Cruceros España- y Raffaele D'ambrosio -CEO Costa Cruceros España y Portugal-; se centró en "*El negocio del pasajero: ferries y cruceros*". Las diferentes exposiciones evidenciaron que el sector cruceros se encuentra en plena expansión, que su horizonte es esperanzador y que su índice de penetración será creciente en los próximos años. Un dato revelador en esta dirección son los numerosos encargos de fabricación por parte de la Navieras de nuevos buques, que aumentarán la oferta significativamente y de forma progresiva.

Durante el coloquio, uno de los puntos de mayor interés fue el análisis de la capacidad de atracción que tiene una ciudad portuaria para ser escala o bien destino de un trasporte marítimo de pasajeros. En el caso del Ferry, la decisión de establecer una conexión de punto a punto con un alto grado de continuidad y fidelidad, lo fija fundamentalmente el nivel de conectividad que tiene la ciudad destino con otros puntos de interés turístico; es preciso tener en cuenta que el turista de Ferry viaja en su mayor parte con su coche, lo que le permite gran movilidad una vez desembarcado.



Ferry Santander-Plymouth saliendo del puerto de Santander, Cantabria, España. (© Juan Saiz Ipiña, 2018)

En el caso de los cruceros se manifiesta que el primer requisito para elegir un destino es la seguridad portuaria y urbana; a partir de esta condición indispensable, es la demanda del turista la que guía en gran parte la elección de un puerto. Es aquí en donde entra en juego la capacidad turística tractora de una ciudad portuaria. Y para lograr esta atracción, además de poner en valor sus recursos turísticos y culturales propios, se hace imprescindible la coordinación entre la Ciudad y la Autoridad Portuaria durante la promoción internacional turística.

Todos los ponentes insistieron en el valor añadido que supone para una ciudad portuaria el participar en un itinerario de crucero o de Ferry. El ser un puerto de escala, y en el mejor de los casos un puerto base, aplica una marca de calidad turística indiscutible y logra una promoción turística compartida con amplio retorno.

Durante la mesa redonda apareció un aspecto clave a tener en cuenta: la capacidad de carga de la ciudad y de sus recursos turísticos. Para aquellos destinos turísticos

en los que el grado de crecimiento ha sido exponencial, surgen nuevas necesidad de regulación y control que puedan gestionar de forma óptima este tipo de turismo, evitando así el posible rechazo por parte del residente. Finalmente y como aproximación a lo local, se reflexionó sobre la realidad de Santander como puerto de cruceros. Esperando para el año 2019 la escala de 23 cruceros y con la firme vocación por parte de la Autoridad Portuaria de Santander de duplicar las cifras lo antes posible, la tarea ahora es aprender de otros destinos ejemplares y lograr captar este tipo de turismo sin demora.

La segunda de las mesas abordó "*La náutica de recreo y deportiva y su potencial*" y sus ponentes fueron Vicent Esteban Chapapría -Catedrático E.T.S.C.C.P. Universidad Politécnica de Valencia-, Joan Gual de Torrella Guasp -Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares- y Alejandro Abascal García -Responsable de la formación técnica del Equipo Olímpico Español-.

Aquí los ponentes desde sus tres puntos de vista, manifestaron el gran potencial y las estrategias de desarrollo que han de ponerse en marcha para lograr alcanzar cifras que otros países muestran para este tipo de actividad turística. Se describieron ejemplos de modelos de transformaciones portuarias que han facilitado la puesta en marcha de empresas dedicadas a la náutica de recreo.

Tradicionalmente la rentabilidad de la actividad náutica era medida únicamente a través del número de amarres, sin embargo es preciso tener en cuenta el amplio espectro de empresas auxiliares que participan en esta actividad empresarial de manera directa e indirecta. El modelo de astillero tradicional formado por una única empresa, pasa a ser en la actualidad un negocio en el que participan múltiples empresas especializadas de forma coordinada, logrando aumentar y difundir el beneficio empresarial.

Durante el análisis se apunta que para un mayor desarrollo del sector son necesarias mejoras en el régimen fiscal aplicado durante la compra de embarcaciones. Este tipo de ventajas, aplicadas en otros países, tienen un efecto directo positivo en el crecimiento de su producto turístico en el campo de la náutica recreativa.

Por otro lado, los expertos indican que el tipo de turista actual ha cambiado y que ahora demanda actividades complementarias durante su estancia. Las ciudades con puerto, con costa y con buenas condiciones de navegación han de aprovechar sus entornos para articular una oferta de actividad náutica asequible y ordenada. De nuevo se manifiesta la necesidad de regular y lograr un equilibrio en ciertos puntos turísticos durante determinados periodos del año en los que se sobrepasa la capacidad de carga de las costas y playas, debido al éxito y sus condiciones naturales.

Por otro, lado, se resalta el gran impacto turístico positivo obtenido a través de la celebración de grandes eventos náuticos: mundiales de vela, semanas con temática naval... Este tipo de eventos proporcionan un acercamiento paulatino de la sociedad a la actividad náutica; la mar y su potencial no es conocido por todo el mundo y por ello la labor de concienciación y educación es necesario mantenerla constantemente. Para lograr este objetivo se reconoció el valor de las Escuela que facilitan el aprendizaje de los deportes náuticos tradicionales.



Alumnos de la Escuela de vela de Santander, Cantabria, España. (© Juan Saiz Ipiña, 2018)

Tratados los principales ejes de desarrollo turístico de una ciudad portuaria, el encuentro a través de su tercera mesa de debate abordó "*La reconversión de los frentes marítimo – portuarios y el turismo*"; en este caso se contó con los expertos Flavio Tejada Gorraiz, -Director del Grupo de Planificación Urbana de ARUP Europa-, Juan Alayo Azcárate, -Arquitecto. Consultor independiente "Strategic Planning and Research" – y José A. Juanes de la Peña -Responsable del Área de Hidrobiología y Gestión Ambiental del Instituto de Hidráulica Ambiental, IH Cantabria-. En este caso se describieron en detalle las estrategias de reconversión de los frentes marítimos portuarios, utilizando casos de éxito de los que es preciso aprender. Este tipo de actuaciones dependen de la capacidad de sincronización entre las diferentes entidades públicas y privadas inmersas en la planificación.

La reconversión de un frente portuario ha de ser planificada bajo una visión a largo plazo y siempre con la inclusión participativa de la sociedad residente, de lo contrario aquellos escenarios futuros presupuestados pueden no ser reales. Los nuevos espacios han de estar en sintonía con el entorno y adecuadamente dimensionados, de tal forma que iniciativas empresariales anidadas puedan sobrevivir en el tiempo.



Sección del frente marítimo portuario de Santander, Cantabria, España. (© Juan Saiz Ipiña, 2018)

Para ilustrar la conectividad a la que puede llegar el puerto, la ciudad y su turismo derivado, la cuarta mesa mostró un ejemplo de éxito: el caso de Málaga. Los ponentes fueron: María del Mar Martín Rojo -Tte. Alcalde Delegada de las Áreas de Gobierno de Turismo y Promoción de la Ciudad y Área de Economía Productiva del Excmo. Ayuntamiento de Málaga- y José Moyano Retamero -Director Autoridad Portuaria de Málaga-.

Los datos aportados de cómo el puerto de Málaga ha logrado integrarse en la ciudad fueron de extraordinario valor, si bien lo más enriquecedor para los participantes fue reconocer que toda actuación de reconversión requiere una estrategia de aprovechamiento rigurosamente planificada, que evite fricciones entre la población local y la actividad turística deseada. De nuevo aquí apareció de forma transversal la problemática de la capacidad de carga de una ciudad portuaria, las recomendaciones mostraron técnicas de gestión de la actividad

turística capaces de aminorar su impacto negativo.

Por otro lado, es reseñable el trabajo conjunto desarrollado entre la administración pública y las empresas de cruceros en el ámbito de la promoción y la posterior gestión del turista de crucero en una ciudad como Málaga. Todas las claves expuestas son perfectamente asumibles para una ciudad como Santander cuya máxima expresión de la conexión e integración del puerto en la ciudad, están aún por desarrollar.

De forma complementaria a lo expuesto en relación al Puerto y ciudad de Málaga, se contó con la presencia de Edgar Patiño Garrido -Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional de Perú- cuya exposición se centró en "*Perú: puertos, ciudades y turismo*". Su aportación enriqueció el encuentro trazando los paralelismos y problemáticas existentes entre las regiones portuarias de países a priori lejanos. Salvando determinados factores de escala y formas de administración pública, se evidenció que el proceso necesario para el desarrollo turístico de ciudades portuarias es común.

La parte final del encuentro se centró en "La bahía de Santander y el turismo", en esta ocasión los principales sectores públicos y privados estuvieron representados por Miriam Díaz Herrera-Concejala de Cultura y Turismo del Ayuntamiento de Santander-, Luis Cayon -Propulsor de la actividad turística del municipio Ribamontán al Mar-, Eva Bartolomé Arciniega -Directora General de Turismo de Cantabria-, Ángel Cuevas García -Presidente de la Asociación Empresarial de Hostelería de Cantabria- y Marga Meoro -Directora de Marketing y Desarrollo del Centro Botín-.



Detalle de la escultura “Los Raqueros” Muelle de Calderón. Santander, Cantabria, España. (© Juan Saiz Ipiña, 2018)

A través de las exposiciones y aportaciones de los diferentes interlocutores se mostró la situación de los recursos turísticos actuales relacionados directamente con el puerto y su bahía. El diagnostico global indica que existe una propuesta y visión conjunta que ha comenzado a dar sus primeros pasos; sin embargo, queda pendiente de abordar la definitiva e integral reconversión del frente marítimo de Santander. Es objetivo prioritario de la autoridad portuaria de Santander realizar lo antes posible esta imprescindible actuación. El nuevo dibujo proyectado del frente marítimo supondrá un antes y un después para la ciudad y sus ciudadanos: Se

logrará la apertura integral de la ciudad a su bahía y posibilitará, no solo una nueva interpretación de la relación puerto y ciudad, sino que facilitará nuevas estrategias de desarrollo turístico que permitirían, entre muchas otras mejoras, atenuar el efecto de la estacionalidad de nuestro turismo.



Patrocinadores del Encuentro "PUERTO, CIUDAD y TURISMO".

Head Image: Semana Naval en el puerto de Santander, Cantabria, España. (© Juan Saiz Ipiña, 2018)