**Cruceros gigantes: el negocio de las ciudades flotantes**

16 ene 2012 16:54 GMT

Redacción

BBC Mundo



Son ciudades flotantes que se deslizan por los mares como ballenas tranquilas. La reciente tragedia del crucero Costa Concordia en Italia, no obstante, ha puesto en evidencia la vulnerabilidad de estos gigantes y el tamaño de una industria que crece a pesar de la crisis: en el último año cerca de veinte millones de personas contrataron un crucero, un 14% más que el año anterior.

A pesar de casos como el Titanic, que marcaron la historia de los cruceros (murieron más de 1.500 personas después de chocar con un témpano de hielo), surcar el mar a bordo de un barco con todas las comodidades sigue siendo un sueño rentable.

El costo de un barco mediano, de 90.000 toneladas, 300 metros de largo y una capacidad de 2.500 pasajeros, puede rozar los US$100 millones, una inversión que se recupera en dos o tres años, señalan analistas económicos.

Además su construcción puede llevar de dos a tres años, un tiempo récord comparado con los cruceros que surcaban el océano a comienzos del siglo XX.

"El Costa Concordia, por su parte, fue considerado el más grande de la historia de Europa cuando se puso en marcha en 2006 (114.00 toneladas y una capacidad de 3.700 pasajeros), un hotel sobre el mar. Se calcula que costó US$460 millones", detalla Richard Westcoot, analista de medios de transporte de la BBC.

Pese a la bonanza del sector, las acciones de Carnival Corporation, propietaria de Costa Concordia y otras diez líneas de crucero, han caído un 16% en la bolsa de Londres.

Al respecto el secretario general de la Organización Mundial del Turismo (OMT), Taleb Rifai, aseguró que el accidente no tendrá un impacto significativo en la demanda de cruceros mundial.

"El sector turístico ha sufrido en anteriores ocasiones accidentes, desastres naturales o atentados terroristas que han afectado a la demanda a muy corto plazo", detalló.

**Un lujo que se ha abaratado**

Los pasajeros, que promedian los 40 ó 45 años de edad, según la Organización Mundial del Turismo (OMT), pueden gastar unos US$3.500 o US$4.500 en un crucero estándar de una semana o diez días por el Mar Mediterráneo.

Sin embargo, en los últimos años se han abaratado los costos. Un crucero de tres o cuadro días se puede contratar por unos US$400.

Actualmente existen 280 compañías que ofrecen cerca de 30.000 cruceros a unos 2.000 destinos, desde el mar de Indonesia hasta los mares de Alaska. Prácticamente todas las zonas del mundo tienen diseñada una ruta con paradas en puertos paradisíacos.

"La actividad de los cruceros turísticos es algo relativamente moderno, que surge a principios de los años 70 desde Miami (Estados Unidos) a todo el Caribe. Crearon un mercado donde prácticamente no existía. Desde hace veinte años es uno de los sectores con más crecimiento económico cercano al 8% anual", detalla el informe "Turismo de cruceros, situación actual y tendencias" de la OMT.

La capacidad hotelera de los cruceros, cercana al medio millón de camas, equivale a casi toda la oferta hotelera del sudeste asiático.

"Es como si un gran destino cobrara movilidad y se desplazara de un lugar a otro a lo largo del año, siendo por tanto un negocio deslocalizado y mundial", señala la organización.

**Del Titanic a los 'megacentros comerciales'**

El primer crucero, reconocido como tal, se anunció en un periódico inglés a comienzos del siglo XIX para promocionar un recorrido por Escocia, Islandia y las Isla Feroe. La primera compañía, Peninsular Steam Navigation Company, nacería en 1837. Luego, en 1912, llegaría el Titanic, y con él su aura de glamour y leyenda que todavía envuelve a quien decide tomar un crucero.

Después de su hundimiento, los cruceros se pusieron de moda entre las clases adineradas de Europa y EE.UU. hasta la Segunda Guerra Mundial que supuso una pausa en la industria.

En 1962 ya cruzaban el Atlántico un millón de personas al año.

Los barcos eran sinónimo de lujo y etiqueta pero estaban lejos de los actuales resorts flotantes.

Sólo para 2012 se proyectan cerca de 40 grandes cruceros, la gama de moda dentro de la industria con precios que se acercan a los US$1.000 millones.

Son barcos que podrían ser comparados con un hotel de Las Vegas con centros comerciales, piscinas, campos de golf, toboganes, restaurantes, casinos, teatros y un sin fin de servicios.

Andrew Linington, de Nautilus International (Sindicato de los profesionales del mar), señala que mientras cada vez más se le da importancia al diseño y la parafernalia de los nuevos cruceros, algunos aspectos de seguridad decaen.

**Diseño vs seguridad**

"Estos barcos son rascacielos flotantes. Su diseño se ha extrapolado de barcos más pequeños: sus lados son fuertes y su línea de flotación es pequeña (abertura debajo de la embarcación), con lo cual son difíciles de maniobrar cuando el viento sopla con fuerza", explica.

Los cruceros modernos han duplicado su tamaño en la última década, tanto el tamaño como las medidas de seguridad están reguladas por la Organización Marítima Internacional.

No obstante, mientras se aclaran las causas de la tragedia del Costa Concordia, los analistas ponen el ojo sobre la industria y sus métodos de construcción.

Los nuevos cruceros se han centrado en la construcción de pesadas estructuras en la cubierta: centros comerciales y piscinas que ponen a prueba la estabilidad del barco si se le compara con otro tipo de embarcaciones.

"Creemos que una gran cantidad de principios básicos de seguridad están siendo comprometidos para maximizar los ingresos", señaló Linington.

Pese a ello, las tragedias de cruceros son escasas. Antes del caso del Costa Concordia el Sea Diamond chocó contra un arrecife de la isla griega de Santorini en 2007 y en 1992 el Royal Pacific chocó con un barco pesquero, en ambos casos no hubo víctimas mortales.

"La pregunta con el Costa Concordia es cómo pudo desviar su curso (unas 3-4 millas náuticas) y por qué se hundió tan rápidamente. ¿Por qué un barco tan moderno, con los últimos equipos de seguridad y que viajaba 52 veces al año se hundió?

Hay un gran número de posibilidades desde el error humano, una falla técnica, o una combinación de las dos", detalla el corresponsal de BBC en asuntos de transporte.