

**MEMORIA DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO**

**Turismo y Petróleo: El caso de Canarias**

*(Tourism and Oil: The case of the Canary Islands)*

*Juan Pedro Betancort Viera*

*Grado en Turismo*

*FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO*

*Curso Académico 2014 / 2015*

*San Cristóbal de La Laguna. 10/06/2015*

## ÍNDICE

RESUMEN/ ABSTRACT.....	1-2
1) INTRODUCCIÓN.....	2
2) METODOLOGÍA.....	3
3) TURISMO EN DESTINO.....	3-4
4) SEGURIDAD AMBIENTAL.....	4-14
4.1.) Tipos de desastres e incidencias.....	4-11
4.1.1) <i>Desastres naturales</i>	
4.1.2) <i>Desastres e incidencias antrópicas</i>	
4.1.3) <i>Epidemias y problemas de salubridad</i>	
4.2) Contaminación.....	11-14
4.2.1) <i>Definición general</i>	
4.2.2) <i>Tipos de contaminación</i>	
4.2.3) <i>Casos de contaminación en destinos turísticos y cómo responden</i>	
5) PERCEPCIÓN.....	14-16
5.1) Percepción de riesgo.....	14-15
5.2) Percepción de catástrofe.....	15-16
6) TURISMO DE CATÁSTROFES.....	16-17
7) TURISMO Y PETRÓLEO EN CANARIAS.....	17-24
6.1) Cronograma.....	18-21
6.2) Pros y contras del petróleo.....	21-24
6.3) Posibles efectos en la actividad turística.....	24
8) CONCLUSIONES.....	24-27
9) BIBLIOGRAFÍA.....	27-29
ANEXOS.....	30-34

## RESUMEN/ ABSTRACT

### RESUMEN

El presente estudio trata de abordar la convivencia entre turismo y petróleo en el caso de Canarias. En primer lugar se analizarán los componentes del destino turístico para

relacionarlo con la importancia de la seguridad percibida del destino. Después se procede a explicar los diferentes desastres e incidencias naturales y antrópicos, analizando cómo han afectado a otros destinos turísticos. Prosiguiendo con la explicación de los términos de percepción de riesgo y catástrofe, para posteriormente tratar el término de turismo de catástrofes con el análisis de casos. Una vez contextualizado el tema, procedemos al análisis del debate sobre las prospecciones petrolíferas en aguas canarias.

#### **PALABRAS CLAVE**

Turismo, petróleo, percepción, prospecciones, riesgo, catástrofe y destino.

#### **ABSTRACT**

This study aims to address the coexistence of tourism and oil in the Canary Islands. Firstly, the components related to tourist destinations are analysed to relate them to the importance of a place's perceived safety. Then we proceed by explaining the different natural and man-made disasters and incidents, analysing how these have affected other tourist destinations. Continuing with the explanation of the terms of risk perception and disaster, and later deal with the term disaster tourism with case analysis. Once the issue is contextualised, we proceed to the analysis of the debate on oil drillings in Canarian waters.

#### **KEY WORDS**

Tourism, oil, perception, drillings, risk, disaster and destination.

## **1) INTRODUCCIÓN**

Las prospecciones petrolíferas que el Gobierno de España autorizó a Repsol en 2001 en aguas Canarias han motivado la elección de este tema para la elaboración del trabajo de fin de grado, en tanto que inmediatamente se plantearon las posibles influencias que podría tener la realización de la extracción de crudo en la actividad turística de las islas. El objetivo básico que persigue este trabajo es la contextualización de la relación entre petróleo y turismo. Sin embargo, para ello, nos hemos cuestionado qué caracteriza a un destino turístico y cuáles son sus requisitos, de manera que pueda ofertarse la actividad turística y el destino mismo sin contravenir los criterios y motivaciones previos de los posibles clientes/turistas.

Así procedemos a una aproximación sobre la seguridad ambiental, su importancia para las actividades económicas, y más concretamente con la actividad turística. Centrándonos en los escenarios adversos, ~~esto~~ nos conduce a establecer una tipología de desastres e incidencias naturales y antrópicas que pueden afectar a los destinos turísticos, a través del análisis de casos y sus consecuencias.

En este proceso destacó la variedad de formas de contaminación y la diversidad de afecciones al turismo y los destinos turísticos. Especialmente relevante consideramos que son la gestión de los sucesos y la percepción de riesgo y catástrofe.

Sin embargo, pese a los efectos no deseados de los procesos asociados a la obtención (perforaciones) y usos del petróleo, se observa la existencia de un segmento del

mercado turístico motivado por las catástrofes. El turismo oferta todo lo que se demanda.

Es a partir de esta argumentación que en el presente trabajo de fin de grado se aborda la relación entre turismo y petróleo en Canarias.

## 2) METODOLOGÍA

Para la realización de este trabajo se ha procedido a realizar una búsqueda documental, recopilación y lectura de distintos textos que proceden de fuentes especializadas en el que se incluyen artículos de revistas académicas, libros, tesis doctorales y presentaciones. Otras fuentes que hemos utilizado son artículos de revistas divulgativas, blogs de turismo, fuentes estadísticas y artículos de prensa. Los recursos electrónicos utilizados pueden encontrarse en el anexo I. Después del análisis documental y bibliográfico se procedió a la realización de entrevistas a responsables del Cabildo de Lanzarote y personas implicadas desde diferentes ángulos del tema.

Los objetivos específicos de este trabajo de fin de grado son:

- 1) Análisis de los componentes de un destino turístico, para poder abordar la importancia de la seguridad, y más concretamente de la seguridad ambiental.
- 2) Explicación de los diferentes tipos de desastres existentes, con la exposición de ejemplos turísticos y no turísticos, contemplando los diferentes impactos que producen.
- 3) Análisis de los conceptos de percepción de riesgo y percepción de catástrofe, para a posteriori tratar el tema de turismo de catástrofes.
- 4) Análisis del caso de las prospecciones petrolíferas en aguas canarias, así como el planteamiento de los posibles impactos que hubiesen provocado en la actividad turística.

## 3) TURISMO EN DESTINO

Un destino turístico es un espacio físico que posee unos atractivos que motivan el viaje del turista, en el que son necesarias unas instalaciones y unos servicios para poder cubrir las necesidades del turista durante su estancia (Barrado Timón 2004; Muñoz Mazón, 2002).

Según Josep-Frances Valls (2000), los componentes de un destino turístico son de 4 tipos:

<b>Tangibles</b>	<b>Intangibles globales</b>	<b>Intangibles de coherencia</b>	<b>de</b>	<b>Intangibles de hospitalidad</b>
Elementos físicos	Estructura y armonía de la oferta	Accesibilidad y conectividad	y	Acogida y recepción
Estructuras, infraestructuras y equipamientos	<b>Calidad Medioambiental</b>	<b>Seguridad</b>		Acompañamiento
Equipos humanos	Marca	Señalización		Animación
Productos alimentarios, artesanías,..	Información	Limpieza		Interpretación
	Precio	Sanidad		

		Prevención de riesgos y gestión de excepciones	
--	--	--	--

De los componentes citados en la clasificación anterior, desde los objetivos de este trabajo, queremos destacar la seguridad y la calidad medioambiental.

El turista es el elemento imprescindible para la existencia de la actividad turística. Las motivaciones son las razones por las que el turista realiza su viaje. La motivación turística vendrá determinada por los factores de empuje (push) y los factores de arrastre (pull). Los factores de empuje son aquellos que inducen a la persona a tomar la decisión de viajar. Los factores de arrastre son los que determinan la elección del destino (Castaño et al., 2003). Las expectativas del turista son el nivel de servicio que espera alcanzar en función de la percepción que tenga del destino antes de realizar el viaje (Grönroos, 1994). La satisfacción del turista vendrá determinada por la diferencia entre la percepción previa que tenía sobre el lugar de vacaciones y la percepción que tenga sobre el lugar cuando esté realizando el viaje y cuando lo finalice sus vacaciones. Si se cubren o superan las expectativas que tenía depositadas en el destino el turista estará satisfecho con el viaje. Uno de los aspectos importantes en el proceso de elección, compra y consumo turístico es la seguridad percibida de los destinos turísticos (Gandara, 2008).

La seguridad humana según el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) es “una combinación de libertad de temores y libertad de necesidades”, está compuesta por 7 tipos: Seguridad económica, alimenticia, de salud, medioambiental, personal, comunal y política. La seguridad percibida por el individuo es una combinación de las 7 variables.

#### **4) SEGURIDAD AMBIENTAL**

Uno de los criterios para el desarrollo de las poblaciones es la calidad de los ambientes en los que llevan a cabo sus actividades principales y su vida cotidiana. Tal es así que se considera que la seguridad ambiental es clave en la obtención de los recursos básicos del desarrollo humano (PNUD), tales como el agua, los alimentos, la energía, etc. Si se descuida este tipo de seguridad en una zona se podría ver en grave riesgo la supervivencia de la población al verse deteriorado el medio ambiente (Allenby, 2000).

La importancia de la seguridad ambiental en la actividad turística viene determinada porque los daños sobre los ecosistemas y procesos ecológicos esenciales, pueden tener como resultado una reducción de la dotación de recursos que conforman los destinos turísticos, lo que traería consigo la posible reducción del atractivo del destino y la disminución de la llegada de turistas (González y León, 1998). Esta adquiere mayor importancia en los destinos que oferten calidad ambiental, como atractivo o agente motivador. La experiencia de esta calidad en el medio ambiente, que se traduce en seguridad ambiental, puede influir también en la satisfacción del cliente, siendo un factor determinante de cara a la opinión y su labor como prescriptor de las vacaciones en este lugar.

##### **4.1) Tipo de desastres e incidencias**

El turismo como actividad económica que necesita de un territorio, se puede ver afectado por eventos que suceden de manera repentina dejando al territorio en una situación adversa, son denominados como desastres (Laws and Prideaux, 2005). Dentro de los diferentes desastres por los que se podría ver afectada la actividad turística se encuentran los desastres naturales y antrópicos, las epidemias y problemas de salubridad (Hapenciuc et al, 2009; Beirman, 2003).

#### 4.1.2) Desastres Naturales

Los principales desastres naturales por los que se puede ver afectado un destino turístico son los terremotos, tsunamis, tornados, huracanes, inundaciones y erupciones volcánicas. Todos ellos pueden causar y suelen ocasionar graves daños sobre las zonas en las que se producen como son las pérdidas humanas, la destrucción de las infraestructuras turísticas, las pérdidas económicas no solo por los costes de la reconstrucción de los daños materiales producidos por el desastre natural, sino también por el descenso brusco de turistas como consecuencia de la incertidumbre que genera el viaje a estos destinos. Estos son algunos de los diferentes casos de desastres naturales que han afectado a destinos turísticos:

Desastres Naturales	Casos	Consecuencias
Tsunami	<p>“El terremoto, de 9 grados en la escala Richter y segundo más grande de la historia, ocurrió a 4000 metros de profundidad dentro del Océano Indico, a 260 kilómetros de la costa de Aceh, en Indonesia. En datos generales, el Tsunami de Indonesia se llevó la vida de 304.200 personas, el desplazamiento de otros 1,8 millones de personas, la pérdida de hogares de más de un millón y medio de personas; y daños materiales en 10.730 millones de dólares.”</p> <p>(<a href="http://urlcorta.es/5v15">http://urlcorta.es/5v15</a>)</p>	<p>Según un Estudio realizado por Rittichainuwat en 2006 los se convencieron de volver a viajar al destino gracias a la información y comprobación por parte del gobierno y de las autoridades de que hubiesen tomado las medidas de seguridad y alerta necesarias en la zona. Según Skyscanner “El número de visitantes a Tailandia es de unos 20 millones en 2010, aproximadamente dos veces más de los que tenía antes del tsunami (2004).</p>
Katrina	<p>“El “Katrina” fue uno de los peores huracanes registrados en el Golfo de México. Recorrió los estados de Florida, Luisiana, Misisipi, Alabama y Georgia dejando una estela de destrucción y 1.800 muertos. El sitio más afectado fueron las afueras de Nueva Orleans, donde se quebraron varios diques. Un 80 por ciento de la ciudad llegó a estar bajo el agua y casi la mitad de sus 460.000 habitantes la abandonó después de la catástrofe”.</p> <p>(<a href="http://urlcorta.es/5vdq">http://urlcorta.es/5vdq</a>)</p>	<p>La catástrofe produjo un grave impacto sobre la actividad turística, perdió sobre 5 billones de dólares y necesito 5 años para recuperar los niveles de visitantes que tenía antes del desastre. El año antes de la catástrofe el número de visitantes era de 10,1 millones. En el año posterior al desastre (2006) la cifra disminuyo gravemente hasta las 6,4 millones. En los años siguientes se empezó a recuperar rápidamente hasta alcanzar los 7,6 millones en 2008, pero todavía muy lejos de alcanzar los valores de 2004 con un diferencia de 2,5 millones. (Tomić et al., 2013)</p>
Huracán Wilma	<p>Cancún se vio afectada por el Huracán Wilma en Octubre de 2005, se registraron vientos de 214 km/h y alcanzó fuerza 5 en la escala Saffir-</p>	<p>Las consecuencias inmediatas fueron que más de 35.000 turistas tuvieron que abandonar sus hoteles porque quedaron gravemente dañados. Los empresarios</p>

	Simpson que es la categoría más alta existente, impacto directamente en la ciudad y en la zona hotelera. Algunos hoteles continuaban cerrados un año y medio después como consecuencia de su fuerte impacto. (Frank Babinge, 2012)	aprovecharon la clausura para modernizarlos y convertirlos en muchos casos en hoteles más lujosos de lo que eran antes del desastre, optando por la modalidad de todo incluido. Los efectos del huracán en Cancún a medio plazo permitieron que después de la reconstrucción, el destino pasará a ser un destino más ostentoso y de mayor poder adquisitivo, convirtiéndolo en un destino más competente en el mercado turístico global. (Frank Babinge, 2012)
Volcán Islandés	“El 20 de marzo de 2010, un volcán situado bajo el glaciar Eyjafjallajökull, en el sur de Islandia, ha entrado esta pasada noche en erupción sin registrar actividad sísmica, según informa el Servicio Meteorológico Islandés. Según la Policía de la ciudad de Selfoss, ya han comenzado las operaciones de evacuación de unas 500 personas de las granjas en las localidades vecinas, poco pobladas”. ( <a href="http://urlcorta.es/5xya">http://urlcorta.es/5xya</a> )	“La erupción del volcán islandés, el Eyjafjallajökull, paralizó el tráfico aéreo europeo durante varias semanas en 2010 al extenderse la nube de ceniza por todo el continente”.  ( <a href="http://urlcorta.es/5xyi">http://urlcorta.es/5xyi</a> )

#### 4.1.2) Desastres e incidencias antrópicas

Los principales desastres antrópicos que pueden afectar a los destinos turísticos son los que nombramos a continuación: terrorismo, vertidos de petróleo, accidentes industriales e incendios forestales producidos por el hombre. Los daños sobre la actividad turística pueden ser muy graves en función de cómo afecten a la percepción de riesgo acerca del destino por parte del turista después de la catástrofe. Esta afectará en mayor o menor medida al destino en función de la magnitud del desastre producido por la actividad del hombre y la gestión mediática realizada. Mediante la exposición de casos, simplificando los desastres antrópicos en dos grandes grupos, terrorismo y accidentes, es posible ejemplificar la enorme variedad de consecuencias que sobre el turismo pueden tener. Evidentemente, hay que reconocer que “cada caso es un caso”, ya que intervienen circunstancias muy variadas en la gestión, capacidad de reacción/mitigación y presentación de la imagen del desastre.

##### A) Terrorismo e inestabilidad política

En los últimos años los turistas han pasado de ser víctimas accidentales de los atentados terroristas a convertirse en objetivo de los actos terroristas, debido a la gran repercusión que tienen estos actos a nivel internacional, dado que la mayoría de estos ataques se producen y afectan a Europa o Estados Unidos. Después del 11-S el terrorismo ha sido tenido muy en cuenta por la industria turística porque estos ataques a diferentes zonas turísticas no han cesado (Horner et Swarbrooke, 2004).

En el momento en el que un destino sufre un ataque terrorista, los viajes a ese lugar se ven perjudicados inmediatamente por la cancelación de reservas.

A continuación, a modo de ejemplo, se indican diferentes casos de Terrorismo en los destinos Turísticos:

Desastres/incidencias antrópicas (Terrorismo-Inestabilidad política)	Casos	Consecuencias
Atentados de Londres	<p>“El 7 de julio de 2005, el 7-J, Londres vivió un ataque terrorista en cadena que produjo más de 50 muertos y 700 heridos. Un día después de su designación como sede olímpica cuatro bombas sacudieron la capital británica. El objetivo fueron tres vagones de metro y un autobús de dos pisos”.</p> <p>(<a href="http://urlcorta.es/5vdz">http://urlcorta.es/5vdz</a>)</p>	<p>Según el estudio realizado por Coshall (2005), en el que utilizó un método estadístico de intervención de análisis con el objetivo de evaluar el impacto de los atentados terroristas sobre los gastos del turismo doméstico y receptivo de Gran Bretaña. Dicho estudio llega a la conclusión de que el sector es capaz de la adversidad más rápidamente de lo que se pensaba anteriormente y que las partes interesadas sobreestiman los impactos y duración de los eventos.</p>
Atentados 11-S	<p>“A las 8:46 de la mañana del 11 de septiembre de hace 10 años, cuatro vuelos comerciales fueron secuestrados por igual número de comandos suicidas islámicos, quienes los estrellaron, dos de ellos contra las Torres Gemelas del World Trade Center (Nueva York), y uno contra el Pentágono (Washington). El cuarto avión, que se estrelló en un paraje de Pensilvania, no logró su objetivo gracias a que los propios pasajeros decidieron enfrentarse a los terroristas y evitar así que alcanzara su objetivo. Solo en los atentados de Nueva York más de 3.000 personas, incluidos los 19 terroristas. Fue un día que cambió la historia”.</p> <p>(<a href="http://urlcorta.es/5ve1">http://urlcorta.es/5ve1</a>)</p>	<p>Según el análisis realizado por Gut y Jarrel en 2007, sobre la industria turística a nivel nacional e internacional y los efectos inmediatos del atentado, fue que a pesar de necesitar años para recuperarse por completo, la industria turística se recuperó antes de lo que se pensaba. En el corto plazo, muchos turistas optaron por destinos y medios de transporte alternativos que eran percibidos como más seguros. Según la revista Savia en su Estudio en 2005, La recuperación no se produce como consecuencia de la desaparición de la amenaza de los ataques turísticos, sino porque los turistas, mercados financieros y la economía en general, han interiorizado el fenómeno y de alguna manera se han impermeabilizado frente a los ataques terroristas.</p>
CASO DE TUNEZ	<p>“El corazón turístico de la capital de Túnez, el único país de la región que ha logrado culminar la transición democrática tras la primavera árabe, ha sido este miércoles escenario de un atentado terrorista. Al menos 19 personas, entre ellas 17</p>	<p>“Tras el atentado terrorista en Túnez del pasado 18 de marzo, varios gobiernos europeos han recomendado extremar la precaución en caso de viajar a éste y a otros destinos del mundo árabe. El Foreign Office del Reino Unido advierte que el</p>



	<p>extranjeros, han muerto en un ataque perpetrado junto al Museo del Bardo, una institución ubicada en el mismo complejo de inmuebles que el Parlamento, según un balance del Gobierno revisado a la baja. Entre los turistas fallecidos figura una pareja de jubilados catalanes. También otros viajeros de nacionalidad italiana, francesa japonesa, polaca, australiana y colombiana, según las autoridades. En el ataque han muerto igualmente un policía y un conductor de autobús tunecinos, mientras que medio centenar de personas han resultado heridas. Dos de los asaltantes fueron abatidos.” (<a href="http://urlcorta.es/5xco">http://urlcorta.es/5xco</a>)</p>	<p>riesgo es "global" teniendo en cuenta que el ataque contra los turistas en el Museo del Bardo ha sido reivindicado por Estado Islámico.</p> <p>La web de avisos a viajeros del Ministerio de Asuntos Exteriores informa lo siguiente respecto a Túnez, con fecha 20 de marzo: "Se recomienda extremar la precaución durante el viaje y abstenerse de hacerlo por determinadas zonas". (<a href="http://urlcorta.es/5xcp">http://urlcorta.es/5xcp</a>)</p> <p>“Inmediatamente después del atentado «los turoperadores «comenzaron a cancelar operaciones previstas en este país del norte de África», según explicó a este periódico el presidente de la Confederación Española de Agencias de Viaje (CEAV), Rafael Gallego. Aquel destino, lamentó Gallego, se verá afectado por una drástica caída de visitantes durante al menos «los próximos seis meses».” (<a href="http://urlcorta.es/5xcq">http://urlcorta.es/5xcq</a>)</p>
<p>Egipto (Primavera Árabe) (inestabilidad político-social)</p>	<p>“La primavera árabe fue una reacción popular ante los reiterados abusos de los regímenes autoritarios. A pesar de las diferencias existentes entre los países árabes, la mayoría de ellos se caracterizan por un déficit de libertades (expresión, reunión o asociación), una sistemática violación de los derechos humanos (falta de rendición de cuentas e impunidad), una legislación restrictiva (que impide o dificulta la formación de asociaciones y partidos políticos), una patente desigualdad de género (fruto del contexto religioso, pero también de los valores patriarcales imperantes) y leyes de emergencia o antiterroristas establecidas con el pretexto de combatir las amenazas externas (casos de Egipto, Argelia, Siria y Arabia Saudí)” (<a href="http://urlcorta.es/663y">http://urlcorta.es/663y</a>)</p>	<p>“El cambio de régimen ha disuadido a los turistas. Esta industria, que supone un 11% del PIB del país también ha caído. Se estima que en los últimos tres años, la actividad en las principales atracciones del país: El Cairo, Assouan y Luxor, ha descendido un 70%. Si en 2010 el país recibió 15 millones de visitas, en 2012 fueron cerca de 11. Y mientras, la economía depende cada vez más del exterior y se asfixia. La esperanza que generó la primavera árabe hace tres años se ha esfumado y en Egipto solo queda odio expresado en forma de bombas”. (<a href="http://urlcorta.es/663s">http://urlcorta.es/663s</a>)</p> <p>“Según cálculos de Exceltur, una de las principales patronales del sector, desde 2011 España ha recibido entre 6,3 y 8,2 millones de turistas «prestados» de los países del norte de África, que han aportado unos ingresos extra al sector de entre 5.000 y</p>

		6.300 millones de euros durante estos años” ( <a href="http://urlcorta.es/6649">http://urlcorta.es/6649</a> )
--	--	--

## B) Accidentes

Los accidentes son los desastres que se han producido como consecuencia de la acción del hombre pero sin intención de que estos actos ocurriesen. A continuación podemos ver algunos de los principales casos de accidentes producidos por motivos antrópicos:

Desastres (accidentes)	antrópicos	Casos	Consecuencias
Prestige		<p>“El 19 de noviembre de 2002, el petrolero Prestige, que se dirigía a Gibraltar, se hundió con 66.000 toneladas de combustible a bordo, tras ser polémicamente remolcado a unos 250 Km de la costa de Galicia. Su avería siete días antes ya había causado el vertido de otras 11.000 toneladas de combustible y una marea negra que alcanzó los 80.000 metros cuadrados. Galicia se enfrentó al mayor desastre ecológico de su historia.”</p> <p>(<a href="http://urlcorta.es/5ve4">http://urlcorta.es/5ve4</a>)</p>	<p>El turismo gallego perdió 101 millones de euros durante el año 2003. (Garza et al, 2009) Según el informe pericial realizado por la profesora de la Universidad de Santiago de Compostela (USC) María Lourenza García estimó pérdidas en el sector turístico gallego por valor de 500 millones de euros de los cuales 236 millones corresponden al turismo nacional y 264 millones al turismo internacional.</p> <p>(<a href="http://urlcorta.es/5ve5">http://urlcorta.es/5ve5</a>)</p> <p>Según el estudio realizado por Alberto Rey Castro y Gonzalo Rodríguez Rodríguez, en el año 2009, no existe evidencia de que el Prestige afectará sobre el turismo de la Costa da Morte porque en los 2 años posteriores (2003, 2004) a la catástrofe.</p>
Deep Water Horizon		<p>“El desastre ambiental de la plataforma petrolera Deepwater Horizon, afiliada a la British Petroleum fue una enorme derrame de petróleo en el Golfo de México a raíz de un accidente del pozo Macondo, ubicado a más de 1.500 metros de profundidad. El derrame comenzó el 20 de abril 2010 y terminó 106 días más tarde, el 4 de agosto de 2010, con millones de barriles de petróleo todavía flotando en el agua delante de Louisiana, Mississippi, Alabama y Florida, así como la fracción más pesada del petróleo que las agrupaciones formadas kilometraje en el lecho marino. Es el peor desastre ambiental en la historia de Estados Unidos,</p>	<p>El golfo de México se vio gravemente afectado por la caída en la llegada de turistas en junio 2010 en plena temporada alta como consecuencia del desastre. (Levy y Gopalakrishnan, 2010)</p> <p>El derrame de petróleo produjo una reducción de los ingresos en el alquiler de alojamiento, con los siguientes datos según la zona: Centro-Oeste de Florida de -10,3%, el Suroeste de Florida de -11,3, Alabama-Mississippi de -38,5%, el Sureste de Florida de -19,8%, Disney/ Centro-Este de Florida de -12% y el Noroeste de Florida de -11,5%. (Ritchie et Al, 2013)</p> <p>Según estimaciones de Oxford Economics, los daños</p>

	después de haber pasado más de diez veces esa cantidad por el petrolero Exxon Valdez en 1989. Por lo tanto, a menudo nos referimos a este desastre con el término "derrame de petróleo" ( <a href="http://urlcorta.es/5ve8">http://urlcorta.es/5ve8</a> )	económicos sobre los ingresos turísticos del golfo de Méjico serán de 7,6 billones de dólares si el turismo se viera interrumpido un mínimo de 15 meses, y unas pérdidas 22,7 billones de dólares si el turismo se viese interrumpido durante 36 meses.
--	---	---

#### 4.1.3) Epidemias y problemas de salubridad

Las epidemias tienen que ser consideradas como un tipo de desastre que afecta o puede afectar al turismo debido a que la calidad del turismo y la satisfacción de los visitantes están intrínsecamente ligados a la experiencia que se deriva del viaje y a la percepción de seguridad en sentido amplio. Es por ello que los problemas de salubridad y salud pública son considerados como circunstancias adversas que condicionan la elección de destino y la satisfacción del viaje realizado. El caso extremo se manifiesta en el cierre de destinos turísticos bien por su no elección (o cancelaciones posteriores a la elección), bien por las recomendaciones o medidas restrictivas de sus países de origen o consejos en contra de los turoperadores y agencias de viaje. Teniendo en cuenta que hoy en día, hay una gran cantidad de personas que viajan por todo el mundo, es fácil para una epidemia local transferirse al extranjero (Maditinos et al., 2008). Según una investigación realizada por Skyscanner en 2010 "los turistas esperan el mismo período de tiempo (12 meses) para visitar una zona afectada por una epidemia, mientras que la mayoría de los turistas se sientan cómodos de volver a alguna parte afectada por desastre natural o ataque terrorista, sólo tres meses después del evento". Un ejemplo de caso es la epidemia del SARS.

Epidemias	Casos	Consecuencias
SARS	"Los primeros casos de neumonía atípica aparecieron en la provincia china de Guangdong en noviembre de 2002. El 1 de febrero de 2003, las autoridades del gigante asiático informaron a la Organización Mundial de la Salud (OMS) de un brote de una infección respiratoria con más de 300 casos y cinco muertos. Mes y medio más tarde, el 12 de marzo de 2003, la OMS emitía por primera vez una alerta global por una enfermedad nueva y desconocida hasta entonces: el síndrome agudo respiratorio y severo (SARS)". ( <a href="http://urlcorta.es/5yc1">http://urlcorta.es/5yc1</a> )	Las llegadas de turistas internacionales cayeron un 1,2% hasta los 694 millones en 2003 según datos de la OMT. Los viajes en avión a las zonas afectadas se redujeron drásticamente durante la epidemia. En Asia oriental, las llegadas de turistas se redujeron en un 41% entre el 1 de abril y el 21 de abril de 2003, en comparación con el mismo periodo de 2002, especialmente en China, Hong Kong, Vietnam y Singapur. Durante los meses de la epidemia, se registró una caída de 12 millones en las llegadas de turistas a Asia y al Pacífico (Maditinos et al., 2008).

Los desastres en los destinos turísticos provocan una fuerte caída en la llegada de turistas en el momento de producirse el acontecimiento, con la consiguiente caída en

los ingresos de la actividad turística, por la desconfianza que se produce con respecto a la seguridad en el destino, en función de la magnitud que el impacto haya tenido en el destino, a consecuencia de la destrucción de las infraestructuras o inseguridad ante la inestabilidad presente después de estos eventos. El tiempo de recuperación después del desastre dependerá de su magnitud y de la gestión que lleven a cabo las autoridades turísticas para minimizar el impacto y conseguir una pronta recuperación.

## **4.2) Contaminación**

### *4.2.1) Definición general*

“La contaminación es la presencia o incorporación al ambiente de sustancias o elementos tóxicos que son perjudiciales para el hombre o los ecosistemas (seres vivos). Existen diferentes tipos de contaminación, Los tipos de contaminación más importantes son los que afectan a los recursos naturales básicos: el aire, los suelos y el agua” (Bermúdez, 2010).

Indicar que este punto se ejemplifica con casos generales, no sólo con afección a destinos turísticos. Este tipo de casos es importante que sean reseñados, en tanto que la percepción de “medioambiente contaminado” afecta a las mentalidades y la creación de estereotipos sobre la naturaleza y la conservación en las poblaciones que serán posibles clientes del sector turístico.

### *4.2.2) Tipos de contaminación por petróleo*

Se encuentra en la bibliografía, al menos, dos tipos de contaminación por petróleo que son las que producen vertido después del accidente y los que sólo han producido riesgo. Un vertido es un derrame de petróleo que se produce debido a un accidente o práctica inadecuada que contamina el medio ambiente, especialmente el medio marino. Estos derrames suelen afectar a la fauna y la pesca de la zona marítima o litoral afectada, así como a las costas donde se producen mareas negras con efectos que pueden llegar a ser muy permanentes en el tiempo.

Hay cuatro tipos principales de accidentes que pueden producir vertido:

#### A) Oleoductos

Un oleoducto es el principal medio de transporte del petróleo, debido a su regularidad y simplicidad. Está formado por varios tubos de acero unido. Los oleoductos tienen distintas capacidades de transporte. Normalmente tienen un diámetro que varía entre 150 mm y 915 mm. Estos pueden ser tanto de superficie (sobre caballetes) como subterráneos. La contaminación por oleoducto se produce cuando se rompe un oleoducto y produce una fuga de petróleo (Salcedo, 2006). Se referencia casos específicos en anexo II.

#### B) Buques

“Los buques petroleros son aquellas embarcaciones que se encargan principalmente de transportar dicha sustancia desde un país a otro y debemos decir que representan una de las más importantes herramientas en la exportación e importación marítima. Los buques petroleros se caracterizan por ser de las embarcaciones más grandes debido a que están adaptadas para la carga de hasta 2 millones de barriles de este combustible y por eso es que también representan a las embarcaciones más cuestionadas en el mundo, considerando lo peligrosa que resulta esta sustancia especialmente para el

medio por la cual se la transporta, el océano; no obstante es importante destacar que existen diversos tipos de clasificaciones para los buques petroleros las cuales se distinguen según sus tamaños y su capacidad” (<http://goo.gl/tbj33h>).

Las contaminaciones producidas por buques son aquellas que se producen accidentes o malas prácticas en los buques que dan como consecuencia fugas de petróleo que se vierte al mar. Siendo esta forma de contaminación muy frecuente (anexo III), destacamos aquí los casos más relevantes.

#### -Golfo Pérsico

“En enero de 1991, la mayor tragedia ecológica de la historia causada por una marea negra fue provocada deliberadamente por Irak al arrojar petróleo a las aguas del Golfo Pérsico, con el fin de dificultar el desembarco de las fuerzas aliadas durante la Guerra del Golfo en 1991. La invasión de Kuwait por Irak se saldó con el bombardeo de 730 pozos petrolíferos y el incendio de otros 630. No sólo se arrojó petróleo en el desierto, sino que un millón de toneladas de crudo fue a parar al mar, además de otros 525.000 metros cúbicos derramados por cinco barcos en el Golfo. La mancha de petróleo se extendió alrededor de 3.200 Km<sup>2</sup> y provocó enormes daños ecológicos” (<http://goo.gl/nwRCfX>).

#### -Prestige

“El 19 de noviembre de 2002, el petrolero Prestige, que se dirigía a Gibraltar, se hundió con 66.000 toneladas de combustible a bordo, tras ser polémicamente remolcado a unos 250 Km de la costa de Galicia. Su avería siete días antes ya había causado el vertido de otras 11.000 toneladas de combustible y una marea negra que alcanzó los 80.000 metros cuadrados. Galicia se enfrentó al mayor desastre ecológico de su historia” (<http://goo.gl/nwRCfX>).

#### -Sumatra

“El 20 de Enero de 1993, el superpetrolero danés Maersk Navigator, con unas 255.000 toneladas de crudo, chocó contra el japonés Sanko Honor, con 96.000 toneladas, frente a la isla indonesia de Sumatra. La marea negra, de 56 Km<sup>2</sup>, afectó a uno de los depósitos de coral y vida marina más ricos del mundo” (<http://goo.gl/nNUAOE>).

#### -Don Pedro

“El buque de 142 metros de eslora, cargado con 150 toneladas de fuel se hundió el 11 julio de 2007 a una milla del puerto de Ibiza afectando a un área de unos cinco kilómetros de extensión y provocando del cierre de varias de las playas más cercanas a la ciudad de Ibiza. Unas 140 personas trabajaron para retirar más de 200 toneladas de residuos y los trabajos se alargaron durante más de cinco meses” (<http://goo.gl/CcazSJ>).

#### C) Plataformas

“Las plataformas petrolíferas son un conjunto de estructuras e instalaciones ubicadas en los diferentes mares y océanos para extraer petróleo o gas natural del subsuelo marino. Entre las tareas que se desarrollan en estas plataformas destacan las operaciones para taladrar el subsuelo hasta alcanzar la profundidad donde se encuentra el petróleo o gas y que puede estar a cientos de metros bajo el foso marino, el control de esa perforación y el almacenamiento o canalización de los recursos energéticos extraídos” (<http://goo.gl/6k3d2f>).

La contaminación a causa de las plataformas petrolíferas se produce mediante accidentes o malas prácticas de las compañías explotadoras que dan como consecuencia derrames de petróleo. Un caso destacado es el de Ixtoc One, nombrándose otras en anexo IV.

#### -Ixtoc One

“El 3 de junio de 1979, el buque plataforma mexicano Ixtoc One se rompió en la bahía de Campeche (México) y vertió al mar 420.000 toneladas de crudo. La enorme marea negra afectó durante más de un año las costas de un área de más de 1.600 Km<sup>2</sup>. Las corrientes llevaron el petróleo a las zonas costeras de Campeche, Tabasco, Veracruz y Tamaulipas, y también zonas de Texas resultaron contaminadas, por lo cual Estados Unidos pidió compensaciones, que México rechazó” (<http://goo.gl/Y3w0s8>).

#### D) Perforaciones

El Proceso de perforación de pozos petroleros y de gas natural se realiza exclusivamente en las etapas de Exploración y Desarrollo. La contaminación por perforación se produce cuando sucede un accidente durante el proceso de perforación de pozo. A continuación procedemos a citar un ejemplo representativo:

#### -Deepwater Horizon

“El desastre ambiental de la plataforma petrolera Deepwater Horizon, afiliada a la British Petroleum fue una enorme derrame de petróleo en el Golfo de México a raíz de un accidente del pozo Macondo, ubicado a más de 1.500 metros de profundidad. El derrame comenzó el 20 de abril 2010 y terminó 106 días más tarde, el 4 de agosto de 2010, con millones de barriles de petróleo todavía flotando en el agua delante de Louisiana, Mississippi, Alabama y Florida, así como la fracción más pesada del petróleo que las agrupaciones formadas kilometraje en el lecho marino. Es el peor desastre ambiental en la historia de Estados Unidos, después de haber pasado más de diez veces esa cantidad por el petrolero Exxon Valdez en 1989. Por lo tanto, a menudo nos referimos a este desastre con el término "derrame de petróleo" (<http://goo.gl/BA7gUV>).

#### *4.2.3) Casos de contaminación en destinos turísticos y cómo responden*

#### -Costa da Morte

La Costa da Morte fue el área más afectada por la contaminación del desastre del Prestige. Los ciudadanos se volcaron con la limpieza de esta zona, hubo momentos donde participaron más de 10.000 personas al día. Según datos a 31 de diciembre de 2003, se contabilizaron 1.256.468 jornadas de trabajo. Repsol-YPF concluyó los trabajos de extracción de fuel del barco hundido el 10 de Septiembre de 2004, en total se extrajeron 13.704 toneladas.

La Costa da Morte es un pequeño destino turístico de la costa gallega. El desastre del Prestige no afectó infraestructura hotelera, que duplicó el número de hoteles entre el año 2001 y 2007. También se produjo un incremento de la oferta extrahotelera mediante la construcción de 3 bloques de apartamentos que ofertaron 84 plazas. Se aumentó el número de campings pasando de 5 en 2001 a 13 en 2007. Todo ello provocó un aumento del número de plazas alojativas del destino (Rey Castro y Rodríguez Rodríguez, 2009).

Los 2 años posteriores al desastre del Prestige (2003, 2004), las pernoctaciones en la Costa da Morte aumentaron, por lo que el desastre no tuvo un efecto negativo en el turismo de esta zona. Después de la catástrofe se comercializan estos dos nuevos productos turísticos en la zona: Una ruta en coche (La Costa da Morte a través de sus naufragios) y un paquete turístico: (Ruta de los naufragios) (Rey Castro y Rodríguez Rodríguez, 2009).

#### -Golfo de Méjico (Deep Water Horizon)

Después del Derrame de BP en 2010, según estimaciones de Oxford Economics, los daños económicos sobre los ingresos turísticos del golfo de Méjico serán de 7,6 billones de dólares si el turismo se viera interrumpido un mínimo de 15 meses, y unas pérdidas 22,7 billones de dólares si el turismo se viese interrumpido durante 36 meses (Sin Autor S/A, 2010).

-Ibiza (Don Pedro)

La costa de Ibiza se vio afectada por el vertido de 20 toneladas del buque Don Pedro. Las empresas turísticas presentaron 32 reclamaciones por pérdidas de 1.504.423 euros. Los establecimientos de restauración estimaron pérdidas del 50% por el cierre de las playas que oficialmente duró 1 semana pero realmente se prolongó durante un mes. El impacto de vertido sobre el turismo fue menor gracias a la buena gestión por parte de empresarios de restauración y hostelería, que ofrecieron actividades compensatorias gratuitas para que la clausura de las playas influyera lo menos posible en la satisfacción de los turistas (Cirer Costa, 2015).

## **5) PERCEPCIÓN**

La percepción del destino turístico es la suma de informaciones y de experiencias en relación a un destino que son captadas por el turista. Dicha percepción influye en la elección del destino turístico así como en la satisfacción que tenga con respecto a él (Gandara, 2008).

### **5.1) Percepción de riesgo**

La percepción de riesgo en el turismo surge en el momento que el turista se plantea la posibilidad de realizar un viaje. En este momento empieza a valorar a opciones con respecto a que destino elegir y una de las variables que tiene en cuenta en dicha elección es la percepción de riesgo que se tiene acerca de él. En esos momentos se produce una sensación de incertidumbre que varía en función del riesgo que podría percibir el turista en función del destino al que decida desplazarse (Korstanje y Olsen, 2011).

Durante su estancia en el destino también existe la percepción de riesgo. En este momento el turista evaluará el grado de riesgo que le produce el destino por él mismo en función de las diferentes situaciones a las que se enfrente, esta evaluación será diferente a la que realiza antes de realizar del viaje porque podrá comprobar por él mismo si las situaciones en la que pueda percibir riesgo son reales o no.

Después del viaje la percepción de riesgo del turista sobre el lugar que acaba de visitar será un cúmulo de las diferentes situaciones en las que se ha aventurado durante el viaje, y en función de si ha sentido riesgo durante su estancia o no, su opinión acerca del destino será más o menos positiva o negativa con respecto a la percepción de riesgo en función de la seguridad que le haya transmitido el destino durante su estancia en él.

Dicha percepción de riesgo puede variar en función de si el viaje lo realiza dentro del propio país o continente que si lo hace al extranjero o fuera del continente, porque el ser humano tiene menor sensación de riesgo si el destino se encuentra más cercano a su residencia habitual ( Sackett y Botterill, 2006).

La percepción de riesgo es la forma en que un turista interpreta los posibles efectos y peligros que un viaje podría tener sobre él. Es un proceso cognitivo, en el cuál primero el turista adquiere información acerca de los riesgos del destino y después evalúa la información que dispone sobre este riesgo, decidiendo posteriormente si este posible

riesgo influye en la decisión de elegir un destino u otro, en función del riesgo que perciba el sujeto con respecto a él.

Dichos riesgos no tienen por qué ser reales sino que también pueden ser invenciones por parte de las personas con mal intención o no.

En definitiva, la percepción de riesgo en turismo es una variable muy importante en la decisión del turista cuando duda entre elegir un destino u otro. Por lo que los destinos turísticos tendrán que esforzarse por ofrecer una imagen en la que se ofrezcan los mínimos riesgos incontrolables posibles, de manera que el turista tenga una visión del lugar con un destino como seguro. En el caso de que el destino sea percibido como de riesgo por el turista se hace necesario realizar campañas para minimizarlo, en las que se transmita a los turistas y a los turoperadores de que no hay mayores riesgos en el destino turístico, que en su lugar de residencia. Esta percepción de riesgo fue clave en los conflictos producidos en el Norte de África (Egipto y Túnez), que ante la inestabilidad producida por los conflictos existentes y ante la percepción de riesgo que tuvieron los turistas y turoperadores sobre la seguridad de estos destinos, provocó que destinos como Canarias, se vieran beneficiados del flujo de turistas que fueron desviados como consecuencia de la inseguridad percibida de lo que denominó "Primavera Árabe". Canarias se vio altamente beneficiada de la percepción de riesgo existente entre uno de sus competidores en relación a las probabilidades de riesgo que se podría enfrentar el turista durante su viaje en un destino u otro.

## **5.2) Percepción de Catástrofe**

"La razón del ser humano percibe la catástrofe como terror a lo imprevisto frente al cual los recursos humanos de defensa son desbordados por unas fuerzas infinitamente superiores, antes las que no cabe ningún control. La presencia de un acontecimiento de esta magnitud, totalmente imprevisto y difícilmente vivido durante una vida humana, determina que éstos se tramitan de generación en generación en forma de mitos" (Novoa, 2006).

La percepción de Catástrofe por parte de un turista con respecto a un destino turístico será un elemento clave para que decida seguir eligiendo este sitio turístico o en cambio decida cambiar su elección ante dicha catástrofe o la existencia de posibilidades ciertas de que ocurra. El turista puede asumir cierto grado de incertidumbre, pero la presión mediática siempre será determinante. Este cambio de opinión ante la incertidumbre de si puede ocurrir una catástrofe o no, es lógico porque si acuden al destino donde hay probabilidad de catástrofe, corren el riesgo de que sus vacaciones puedan ser arruinadas.

La percepción de Catástrofe que tiene el turista depende de donde se encuentra en el momento que se produce la catástrofe. Puede ser muy diferente si se encontraba en el destino cuando se produjo y sufrió por sí mismo las consecuencias de ella, y vio cómo su vida se puso en peligro como consecuencia de los efectos producidos por la catástrofe sobre el destino turístico. Esta percepción de catástrofe será muy diferente a la que tendrá un turista que todavía no ha viajado al destino turístico donde se ha producido el desastre, por lo que tendrá la opción de decidir si cambia de destino turístico en función de si considera que su vida se puede ver afectada por las condiciones en las que ha quedado el destino. Antes de tomar la decisión de si realmente viaja al destino valorará los peligros de viajar al destino en función de si ponen en riesgo su vida o no.



Los destinos turísticos tienen que estar preparados para minimizar los efectos que las catástrofes puedan producir en ellos. Ante las catástrofes que son de origen natural no se pueden evitar, pero la manera en la que se actúe contra ellas determinará la percepción que tengan los turistas frente a la catástrofe que haya ocurrido. Si los destinos actúan de manera adecuada aplicando los protocolos establecidos para que la integridad de los turistas no se vea en peligro, la percepción de los turistas ante la reacción de catástrofe se verá reforzada. De manera que la catástrofe influirá en menor medida en el destino que si no se toman las medidas adecuadas para la gestión de las catástrofes. Una mala gestión de la catástrofe podría tener como resultado que los efectos de la catástrofe permanezcan durante más tiempo en la actividad turística, necesitando un tiempo mayor para su recuperación de los niveles turísticos (Madininos y Vassiliadi, 2008).

## **6) TURISMO DE CATÁSTROFES**

Los desastres provocan una destrucción y unas pérdidas muy importantes para los lugares turísticos donde ocurren. Los dramáticos acontecimientos que son provocados por los desastres naturales y antrópicos, tienen atracción para las personas de los países desarrollados como espectáculo y esto una nueva oportunidad de negocio para las empresas turísticas porque pueden ofertar una nueva modalidad turística. Esto es debido a que los turistas ya no buscan solo lugares paradisíacos para sus vacaciones, sino también lugares donde el dolor y la muerte son los que están presentes, esta nueva oportunidad de negocio se ha visto influenciada por las continuas imágenes que aparecen en los medios de comunicación en las que se muestra la violencia provocada por los desastres (Zerva, 2011). Esta nueva modalidad de turismo es el denominado turismo de catástrofes que esta englobada dentro del Dark Tourism que “es el acto de viajar y visitar lugares, atracciones y exhibiciones que son reales o recreaciones de la muerte, verdadera o aparentemente, sufridas y cuyo tema principal es macabro. Las visitas que conforman este tipo de turismo son: campos de batalla, atracciones relacionadas con la esclavitud, prisiones, cementerios, exhibiciones de museos particulares, lugares relacionados con el Holocausto o localidades que hayan sufrido algún tipo de desastre” (Rodríguez P., 2014).

Los acontecimientos trágicos y los lugares trágicos pueden ayudar a la diversificación de los productos de un destino turístico después de un desastre para reactivar su economía. Las estrategias utilizadas por los destinos turísticos deben identificar estas posibilidades de negocio después de la catástrofe y personalizar estos productos según los diferentes tipos de segmentos a los que vayan dirigidos (Biran et al, 2014).

Si nos fijamos en los ejemplos de terrorismo, desastres naturales y antrópicos, explicados anteriormente podemos observar que después de la catástrofe se produce un nueva tipología de turismo en estos destinos turísticos que viene motivada por el estado en que ha quedado la zona donde se ha producido la catástrofe, por lo que los turistas solicitan visitar estos lugares dentro de su viaje.

En el caso del turismo de catástrofes que se produce después del 11S, podemos destacar la existencia del Museo de la Zona Cero, que es un museo de 1.000 metros cuadrados inaugurado en 2005, en el que se pueden contemplar fotos y algunos artefactos del atentado. Todas las fotos fueron tomadas por Gary Marlon Suson, que es el jefe honorario del batallón del departamento de Bomberos de la ciudad de Nueva York y el

fotógrafo oficial de la Zona Cero para la asociación de Bomberos Uniformados. Las fotos cuentan con narraciones de las audioguías acerca de los acontecimientos ocurridos. Al terminar la visita se pueden comprar fotos. Según datos de Tripadvisor cuenta con una opinión de 5 estrellas y se encuentra en el Top 25 de museos en Estados Unidos (Loos, 2011). Posteriormente, en mayo de 2014 se inauguró el Museo Memorial del 11-S, que está ubicado en la Zona Cero. En él se pueden ver fotografías, maquetas y objetos personales de las víctimas y del personal de emergencia y rescate, constituyendo un escalofriante recorrido en el que lo visual y lo sonoro tienen un papel fundamental.

La construcción de dos museos como motivo del 11-S viene a demostrar la oportunidad de negocio turístico que se presentó después de los trágicos acontecimientos, que dejaron graves pérdidas económicas y humanas, pero que el turismo a diferencia de otras actividades aprovecha estas situaciones para crear productos turísticos nuevos.

Este tipo de turismo en el que se rememora los actos de violencia sufridos por un territorio no son algo nuevo porque anteriormente se hubiesen ofertado recorridos por otros lugares víctimas de catástrofes: los campos de batalla de la Primera Guerra Mundial, por los campos de concentración de la Segunda Guerra Mundial (Stone, 2006).

En la medida que los lugares turísticos en los que han producido acontecimientos terroristas y se materializan como productos turísticos, mediante las relaciones que establecen entre lugares mediante representaciones que se generan durante la experiencia turística, consiguen que los ataques turísticos se conviertan en una mercancía (Loos, 2011).

En el caso del turismo que se produce después de una catástrofe natural también se produce una actividad turística después de estos acontecimientos. En el caso de Fukushima, el peligro o posibilidad de peligro que representó el terremoto de Japón y las dificultades para gestionar los problemas en las plantas radioactivas, tuvo consecuencias positivas mediante el acercamiento del público japonés, pero por otra parte se alejaron de ciertos lugares que se consideraron vedados. Los tours turísticos fueron posibles en estas zonas mediante la combinación de atracción y peligro-contenido (Korstanje, 2012). Taiwán fue otro lugar que tuvo un nuevo segmento turístico que viajaba a este destino después del terremoto de 1999 motivado por visitar el lugar donde se había producido este desastre natural (Huan et al, 2004).

Para poder comercializar y gestionar las posibilidades de ofertar nuevos productos que se presentan en las zonas de la catástrofe, así como para minimizar los efectos del desastre y lograr una recuperación más rápida del destino turístico, es necesario que se cuente con un plan de actuación de cómo actuar en estas situaciones. Dicho plan tiene que ser flexible porque los efectos de la catástrofe varían por lo que hay que estar preparado para los imprevistos que surjan. La correcta actuación por parte de los responsables del plan determinará si el destino sale reforzado o no, después de la catástrofe, si es capaz de implementar la estrategia prevista en el plan de actuación de manera efectiva, en la que se recuperen lo antes posible las infraestructuras afectadas, para poder recuperar la actividad turística anterior y ver la posibilidad de ofertar el denominado turismo de catástrofe en las zonas afectadas (Balkuner, 2001; Ritchie, 2004).

## **7) TURISMO Y PETRÓLEO EN CANARIAS**

Desde el año 2001, en el que se concedieron los permisos para las prospecciones petrolíferas en aguas canarias, hasta la actualidad, se ha propiciado un estado de opinión con argumentos y pasiones sobre su conveniencia o no para las islas, a continuación procederemos a analizar este proceso.

## 7.1) Cronograma

Para contextualizar las prospecciones petrolíferas en aguas Canarias, se exponen a continuación los hechos y fechas clave, siguiendo el proyecto “20130011 sondeos explotatorios 2013”, salvo los referidos a 2015:

Fecha	Información
21 de diciembre de 2001	“el Ministro de Economía, Rodrigo de Rato y Figaredo, eleva al Consejo de Ministros que adopta el Real Decreto 1462/2001, de 21 de diciembre, por el que se 9 otorgan los permisos de investigación de hidrocarburos denominados «CANARIAS-1», «CANARIAS-2», «CANARIAS-3», «CANARIAS-4», «CANARIAS-5», «CANARIAS-6», «CANARIAS-7», «CANARIAS-8» y «CANARIAS-9», situados en el Océano Atlántico frente a las costas de las Islas de Fuerteventura y Lanzarote, publicándose en el Boletín Oficial del Estado de 23 de enero de 2001”.
El 23 de marzo de 2002	“La Agrupación Insular del Partido Socialista Canario en Lanzarote y el Cabildo Insular de Lanzarote interpusieron ante el Tribunal Supremo recursos contencioso administrativos números 39 y 40/2001, contra el Real Decreto número 1462/2001”.
El 1 de julio de 2002	“El representante de Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A. (RIPSA), Luis Fernando Gómez Hernández, presentó ante el Ministerio de Industria y Energía solicitud autorización para la realización de un estudio sísmico 3D en los permisos Canarias 3 a 9. Esta solicitud fue trasladada al Ministerio de Asuntos Exteriores cuyo Secretario General Técnico contestó el 23 de julio de 2013 indicando que «parece en estos momentos conveniente que se intente recabar de la empresa la posibilidad de aplazar el inicio de los trabajos de la campaña sísmica en cuanto sea posible»”.
El 24 de julio de 2002	“El Vicepresidente ejecutivo de Repsol YPF, don Miguel Ángel Remón, dirigió una carta al Secretario de Estado de la Energía, Desarrollo Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Economía, don José Folgado Blanco, para interesarse por la autorización solicitada recordándole «mi Presidente me indicó que nos ibais a otorgar de forma inmediata el permiso de trabajo, pero que preferíais que esperásemos unos días antes de iniciar la actividad propiamente dicha»”.
El 25 de septiembre de 2002	“El Director Facultativo de Repsol YPF, Luis Fernando Gómez Hernández» remitió a la Dirección General de Política Energética y Minas «Estudio de Impacto Ambiental de la campaña sísmica a realizar en los permisos Canarias 1 a 9, frente a las costas de Lanzarote y Fuerteventura». Este estudio de evaluación de impacto ambiental no fue objeto de tramitación alguna”.
El 7 de febrero de 2003	“Sin haber dado tramitación alguna al Estudio de impacto ambiental presentado la Directora General de Política Energética y Minas, doña Carmen Becerril Martínez, resolvió autorizar a Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A. la ejecución de la campaña sísmica solicitada sin ninguna condición de carácter ambiental”.
El 19 de noviembre de 2002	“El titular único de los permisos otorgado solicitó la aprobación del contrato de cesión parcial de sus derecho por lo que el Secretario de Estado de la Energía, Desarrollo Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco, por delegación del Ministerio de Economía dictó ORDEN ECO/845/2003, de 21 de marzo, sobre el contrato de cesión por el que «Repsol Investigaciones Petrolíferas, S. A.» cede a «Woodside Energy Iberia, S. A.» y «RWE Dea AG» sendas participaciones en los permisos de investigación de hidrocarburos «Canarias-1» a «Canarias-9», publicado en el Boletín Oficial del Estado de 10 de abril de 2003”.

El 20 de febrero de 2004	“El entonces Director General de Environmental Resources Management Iberia S.A. (ERM), Ricardo Génova Fernández, firmó el «Documento de análisis ambiental para los sondeos de Canarias (ERM C02031122) para Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A...”
El 24 de febrero de 2004	“El Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, dicta sentencia en el recurso 39 y 40/2002, ponente Manuel Campos Sánchez Bordona, en la que estima en parte los recursos interpuestos contra el Real Decreto número 1462/2001 y lo anula en cuanto se refiere a la autorización otorgada a las labores de investigación proyectadas correspondientes a los años tercero a sexto de su programa de investigación (ROJ: STS 1178/2004)”.
El 19 de abril de 2004	“El Subdirector General de Hidrocarburos, Antonio Martínez Rubio, «solicitó» a Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A. la remisión «a la mayor brevedad posible» pero sin establecer plazo alguno, de «Medidas de protección medioambientales correspondientes al proyecto de investigación de hidrocarburos presentado para los permisos de investigación de hidrocarburos denominados "Canarias"» y «Plan de restauración adecuado al plan de labores propuesto»”.
El 7 de mayo de 2004	“El representante de Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A. a la Subdirección General de Hidrocarburos, escrito adjuntando los documentos titulados «Protección del Medio Ambiente en la Perforación de Sondeos Exploratorios Marinos» y «Protección del Medio Ambiente en Operaciones de Adquisición de Sísmica Marina»”.
El 16 de marzo de 2012	“El Ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria López, elevó al Consejo de Ministros que previa deliberación adoptó el Real Decreto 547/2012, de 16 de marzo, por el que se convalida el Real Decreto 1462/2001, de 21 de diciembre, por el que se otorgan los permisos de investigación de hidrocarburos denominados «Canarias-1», «Canarias- 2», «Canarias-3», «Canarias-4», «Canarias-5», «Canarias-6», «Canarias-7», «Canarias-8» y «Canarias-9», publicado en 13) Hasta el 21 de mayo de 2012 el Decreto 547/2012 fue recurrido ante el Tribunal Supremo por el Cabildos de Fuerteventura y Lanzarote, el Gobierno de Canarias y la ONG Ben Magec, La fundación Cesar Manrique, WWF/Adena e Izquierda Unida. Recursos en tramitación”.
El 17 de octubre de 2012	“RIPSA presenta al Ministerio de Energía, Industria y Turismo solicitud de autorización para la realización de un Estudio de Fondo Marino con objeto de definir la condición físico-química y biológica del fondo marino, además de determinar los niveles de referencia del área para incorporarlo al Estudio de Impacto Ambiental correspondiente al programa de perforación exploratoria. Esta solicitud no aparece comunicada a la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural hasta el 18 de febrero de 2013”.
El 7 de diciembre de 2012	“RIPSA presentó el Documento inicial para comenzar el proceso de evaluación de impacto ambiental de los sondeos exploratorios.
El 23 de enero de 2013	“El Director General de Política Energética y Minas, don Jaime Suárez Pérez-Lucas remitió oficio a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, diciendo que «RIPSA..., ha presentado a esta Subdirección General el Documento Inicial para la realización de los sondeos exploratorios en los permisos de investigación de hidrocarburos "Canarias 1 a 9"... adjunto se le remite Documento Inicial del proyecto y se le solicita su pronunciamiento sobre la necesidad o no de someter a evaluación de impacto ambiental dicho proyecto, comunicando en caso afirmativo, el alcance y nivel de detalle de dicho EIA»”.
El 8 de febrero de 2013	“El Director facultativo de RIPSA presenta a la atención de doña Amanda González Martínez Directora de Programa de la Subdirección General de Evaluación Ambiental un escrito y un CD con una copia del Documento inicial indicando que el oficial lo han remitido al Ministerio de Industria. En el escrito no señalan que el Documento inicial presentado sea una modificación del Documento inicial remitido el 23 de enero de 2013”.
El 18 de febrero de 2013	“El Subdirector General de Evaluación Ambiental remitió oficio al Subdirector General de Hidrocarburos en el que le comunica que «en el documento inicial el promotor hace una serie de consideraciones por las que debido a las características del proyecto y su ubicación, opta por iniciar el proceso de evaluación como procedimiento tipo Anexo I.

	Dichas consideraciones son acordes con el criterio de esta Subdirección General entendiendo que con tal decisión se aumentan las garantías para realizar los estudios y trabajos técnicos de detalle que requiere un Estudio de Impacto Ambiental, y se garantiza asimismo una máxima participación pública. Próximamente se colgará el documento en la página web de este Ministerio para iniciar el periodo de consultas establecido en el artículo 8.1 de la citada norma»".
El 13 de febrero de 2013 (Registro de salida de 20 de febrero de 2013)	“El Director General de Política Energética y Minas, Jaime Suárez Pérez-Lucas remitió oficio a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, diciendo que «debido a consideraciones surgidas tras la presentación del documento, RIPSA ha modificado parcialmente el contenido del mismo presentando a su vez el Documento Inicial revisado con fecha 8 de febrero de 2013. A la vista de lo anterior, se remite el nuevo Documento Inicial, de modo que no se considere el remitido el 23 de enero de 2013, y se solicita su pronunciamiento sobre la necesidad o no de someter este proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos, a la mayor brevedad posible»".
El 18 de febrero de 2013 (Registro de salida de 25 de febrero de 2013)	“El Director General de Política Energética y Minas, Jaime Suárez Pérez-Lucas remitió oficio a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en el que se dice que «con fecha 17 de octubre de 2012, RIPSA,..., solicita autorización para la realización de un Estudio de Fondo Marino... Adjunta se remite copia de la documentación presentada por RIPSA,... solicitando que, de acuerdo con el art. 82 de la Ley 30/1992..., en el plazo de diez días se realicen las observaciones que estimen oportunas en el ámbito de sus competencias. Se entenderá que no hay observaciones en caso de que transcurra el plazo establecido sin haberse recibido la información solicitada». A dicho oficio de 18 de febrero de 2013 se acompañó el «Documento ambiental de acompañamiento a la solicitud de autorización del Estudio de fondo marino» firmado el 12 de febrero de 2013 por la Jefa de proyecto, Celia Tesoro, y el Director de Proyecto, Ricardo Génova, de Alenta Medio Ambiente, S.L. para Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A. (Repsol Ref. 4500058293, Alenta Ref. 13P172)”.
El 22 de febrero de 2013	“Inicio de las consultas previas sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20130011MIN / PERFORACIÓN DE SONDEOS EXPLORATORIOS EN LOS PERMISOS DE INVESTIGACIÓN DE HIDROCARBUROS DENOMINADOS 'CANARIAS 1 A 9' [Código del proyecto: 20130011]”.
El 26 de marzo de 2013	“El Subdirector General de Evaluación Ambiental, don Francisco Muñoz García, remitió oficio al Director General de Política Energética y Minas en el que realiza observaciones relativas al «Documento ambiental de acompañamiento a la solicitud de autorización del Estudio de fondo marino» remitido el 28 de febrero de 2013”.
El 27 de marzo de 2013	“El Director General de Política Energética y Minas dicta resolución en la que dispone «autorizar la realización del Estudio de Fondo Marino... de acuerdo con las siguientes condiciones particulares: Primera: El estudio de fondo marino deberá realizarse según lo expuesto en el documento "Estudio de Fondo Marino, Permisos de Investigación Canarias 1 a 9", en su versión de marzo de 2013 y así como en el "Documento ambiental de acompañamiento de la solicitud de autorización del estudio de fondo marino", de febrero de 2013. No obstante, si durante la realización del estudio es necesario realizar modificaciones al mismo, éstas se deberán notificar a la Dirección General de Política Energética y Minas. Dichos documentos se considerarán modificados en lo que proceda de acuerdo con lo indicado en el informe de 25 de marzo de 2013 de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Segunda: La empresa Repsol Investigaciones Petrolíferas, S.A., comunicará a la Dirección General de Política Energética y Minas y al Área Funcional de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Las Palmas, las fechas de inicio y fin de las actividades autorizadas. El operador les facilitará semanalmente la información del día a día sobre el avance de los trabajos e informará inmediatamente sobre cualquier incidencia excepcional que pueda presentarse. Finalizadas las operaciones, les remitirá un informe final resumiendo y consolidando las informaciones anteriores y describiendo la aplicación del "Plan gestión ambiental" contenido en el "Documento ambiental de acompañamiento de la solicitud de 13 autorización del estudio de fondo marino", de febrero de 2013. Esta disposición se entenderá sin perjuicio de cuántas

	otras obligaciones de remisión de información puedan ser exigibles, en particular a la Capitanía Marítima de Las Palmas de Gran Canaria».
El 6 de junio de 2013	“La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural comunica a RIPSA la determinación de amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental y traslada las respuestas a las consultas previas”.
El 25 de julio de 2013	“La jefa del proyecto doña Celia Tesoro y el Director de proyecto don Ricardo Génova de Alenta Medio Ambiente, S.L. firman el «Estudio de impacto ambiental Proyecto "Sondeos explotatorios marinos en Canarias"»”.
El 29 de julio de 2013	“El Ministerio de Industria, Energía y Turismo anuncia que se somete a información pública el Estudio de impacto ambiental y los Informes De Implantación de los Proyectos denominados "Sondeo Exploratorio Sandía-1", "Sondeo Exploratorio Chirimoya-1", Sondeo Exploratorio Zanahoria-1", "Sondeo Exploratorio Plátano-0", "Sondeo Exploratorio Cebolla-1" y "Sondeo Exploratorio Naranja-1" .”
El 11 de agosto de 2014 (BOE, Agosto 2014)	“Se autoriza a Repsol Investigaciones Petrolíferas SA, la ejecución de sondeos exploratorios en los permisos de investigación de hidrocarburos «Canarias 1» a «Canarias 9», en la Resolución de 11 de agosto de 2014, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se autoriza a Repsol Investigaciones Petrolíferas SA 28) El 18 de Noviembre de 2014 Repsol Inicia las prospecciones petrolíferas en aguas Canarias”.
El 16 de Enero de 2015 (El Economista, Enero 2015)	“Repsol decide abandonar la “exploración de hidrocarburos en Canarias tras considerar que el hallazgo de gas (desde metano hasta hexano) que ha encontrado es insuficiente en cantidad y calidad para poder realizar una explotación comercial”.
El 19 de Enero de 2015 (El diario, Enero 2015)	“El subsecretario de Industria, Energía y Turismo, Enrique Hernández Bento, ha anunciado que Repsol tendrá que pagar cinco millones de euros por dejar los sondeos sin haber buscado petróleo en el pozo Chirimoya. Los permisos dados el pasado mes de agosto a la petrolera le autorizaban a perforar el pozo Sandía y Chirimoya, los cuales tenían que ser investigados obligatoriamente, mientras que un tercero, en la cuadrícula Zanahoria, estaba vinculado a que los otros dos no resultaran positivos.”
El 25 de Febrero de 2015 (Oficina de Acción Global, 2015)	“El Cabildo de Lanzarote remite escrito vía ORVE al Ministerio de Industria justificando la invalidez de los permisos por incumplimiento de Repsol a las condiciones de la Resolución de Industria del 13 de agosto de 2014, y solicitando la confirmación oficial de la extinción de las autorizaciones otorgadas a la petrolera para Canarias”.
El 6 de Abril de 2015 (ABC, Abril 2015)	“El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha notificado al Cabildo de Lanzarote la admisión a trámite de la demanda que la institución insular presentó el 30 de marzo de 2015 contra la resolución del Ministerio de Industria de agosto de 2014 en la que autorizó a Repsol la perforación de tres pozos en aguas cercanas a la isla. La resolución fue dictada el 6 de abril y, según informó el Cabildo de Lanzarote en un comunicado, el TSJM requiere al Ministerio de Industria, Energía y Turismo a remitir en el plazo "improrrogable" de 20 días el expediente administrativo original. El Cabildo de Lanzarote recordó que ha denunciado que los permisos otorgados en agosto de 2014 a Repsol por Industria "han quedado sin efecto a causa de los patentes incumplimientos por parte de la petrolera", por lo que pide a la Administración del Estado a intervenir en defensa de los intereses generales, informó Ep”.
El 15 de Abril de 2015 (El País, Abril 2015)	“El pesquero de bandera rusa Oleg Naydenov ha terminado en el fondo del Atlántico, a unos 2.400 metros de profundidad y a unas 15 millas (24 kilómetros) al sur de punta de Maspalomas (Gran Canaria). Los grupos ecologistas daban por hecho este miércoles que este accidente desencadenará un vertido debido a los daños en el casco y a la presión que debe soportar a esa profundidad. El pesquero, de 120 metros de eslora y denunciado en varias ocasiones por pesca ilegal, tenía almacenadas en sus tanques 1.409 toneladas de fuel”. Si bien no está relacionado con las prospecciones si afecta como formador de opinión sobre el tema.

## 7.2) Pros y contras del petróleo

No existe una visión homogénea sobre las afecciones posibles y su grado de las prospecciones y, en su caso, posterior explotación petrolera en el Archipiélago. Esto provocó un enfrentamiento de grupos muy polarizados y en parte politizados, respecto a los pros y contras de las mismas. Para su exposición partimos del análisis de los argumentos expuestos por las diferentes partes interesadas (Repsol, expertos, políticos, asociaciones, turoperadores,...), tomando como fuente el anexo del documento Prospecciones Petrolíferas en Canarias, elaborado por la Cátedra de Turismo CajaCanarias-ASHOTEL-ULL, a solicitud de la patronal hotelera de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, y entrevistas realizadas a informantes clave en la isla de Lanzarote.

#### Pros:

Los argumentos que se han dado a favor de que realicen las prospecciones petrolíferas en Canarias, separándolas según los diferentes apartados a los que hacen referencia:

##### a) Medioambientales

El riesgo existente es remoto, es altamente improbable que se produzca un desastre, dado que existen normas muy estrictas que son las mismas que se aplican en Noruega, Reino Unido y Holanda. Las prospecciones se realizan a menor profundidad que en el Golfo de Méjico y no se puede comparar porque en este caso hubo negligencia. Existe mayor riesgo con el transporte de petróleo que se produce desde el oeste africano. Además las prescripciones medioambientales que se aplican a las prospecciones son las dictadas por la Unión Europea que son las máximas en el mundo.

La extracción de petróleo no va a afectar al buceo ni a los fondos marinos porque el petróleo va a la superficie. No afectará a la biodiversidad más que otras actividades humanas como el tráfico naval ya que Canarias es un punto logístico entre 2 continentes.

##### b) Sociales

Se invertirán 10.000 millones de euros y se crearán 5.000 puestos de trabajo en Canarias. El abastecimiento de agua no será un problema porque el petróleo va arriba y las desaladoras toman el agua de la superficie.

##### c) Económicos

La posibilidad de diversificar la economía a través del sector primario, con la consecuente creación de puestos de trabajo. La ayuda a paliar el déficit comercial que tiene España como consecuencia de la exportación del petróleo. La posible creación de un tributo autonómico que favorezca a los canarios. El abaratamiento de la energía para Canarias en caso de encontrar gas. La alta dependencia del petróleo que tiene Canarias por el transporte exterior interior. Si no lo extraemos, lo extraerá Marruecos, por lo que el riesgo será el mismo pero sin beneficio económico para España.

##### d) Turísticos

El alojamiento de las personas que se desplazan a las islas para trabajar en las plataformas petrolíferas, favorecerá la actividad turística. La compatibilidad del petróleo y el turismo en otras zonas como Brasil y Noruega.

##### e) Político-Legales

Si se tienen en cuenta la normativa de Derecho Internacional, España tiene derecho a realizar las prospecciones en esas aguas que lindan con Marruecos, y tienen las competencias sobre ellas que no han sido transferidas a la Comunidad Autónoma.

#### Contras

a) Medioambientales

El riesgo de afectación de la biodiversidad marina como consecuencia las actividades de prospección, así la contaminación paisajística de las torres petrolíferas, las posibles consecuencias sobre los cetáceos y la influencia en la ruta de las aves migratorias. La apuesta por los hidrocarburos y no por las energías renovables influye en el problema del cambio climático.

b) Sociales

El riesgo que provocaría sobre la actividad turística que genera directamente e indirectamente más de 500.000 puestos de trabajo en Canarias. De los 5.000 puestos de trabajo que se generarían según Repsol, la mayoría serían de alta cualificación de las que los residentes en Canarias no disponen, según estimaciones de la Oficina de Acción Global en el mejor de los casos se generación 300 puestos de trabajo. Mientras que las energías renovables en Canarias están generando 5.000 puestos de trabajo a pesar de su escaso porcentaje.

c) Económicos

Los perjuicios que podría tener sobre la actividad turística que es el motor de la economía canaria, así como en la pesca como consecuencia de los riesgos de las prospecciones, que beneficiarían a una empresa privada y a sus accionistas. No existe beneficio directo económico para la Comunidad Autónoma sino que el beneficio es estatal a través del impuesto de sociedades. Los beneficios que produce una empresa privada como Repsol son para sus accionistas. No se refinará el petróleo en Canarias sino en otras refinerías de la empresa, por lo que no será revulsivo de la economía canaria.

d) Turísticos

El perjuicio de la actividad turística como consecuencia de un posible derrame de crudo que provocaría una marea negra en las costas, además de la influencia de las plataformas en el atractivo del destino. Todo esto con la oposición de los principales turoperadores ingleses y alemanes y de Naciones Unidas que alertan del riesgo que tendría sobre el turismo, que es una actividad retributiva. También la posible influencia en la imagen de destinos sostenibles. Además el gobierno español ha descartado las prospecciones en Baleares y Málaga por su incompatibilidad con el turismo. La oposición de los empresarios turísticos de Lanzarote a excepción de la Asociación Insular de Empresarios de Hoteles y Apartamentos de Lanzarote (Asolan) que se mantuvo en una posición neutral.

e) Político-Legales

No existe acuerdo con Marruecos sobre las aguas donde se quieren realizar las prospecciones petrolíferas. Repsol tiene prisa por empezar las prospecciones antes de que entre en vigor una nueva normativa europea que aumenta las condiciones de seguridad para poder realizar prospecciones.

En mi opinión, los argumentos aportados para defender las prospecciones carecen rigor porque se pone en riesgo el principal motor económico de las islas que es el turismo, que directa e indirectamente genera una gran parte del empleo en Canarias, por unos beneficios que en el mejor de los casos daría empleo a 300 personas debido a la alta cualificación que se requiere para trabajar en la industria petrolera. Otro de los aspectos a tener en cuenta es que en España los beneficios de la explotación petrolera hubiesen ido a parar a una empresa privada, y las islas no se hubiesen beneficiado de esta actividad por la ausencia de impuestos autonómicos sobre esta actividad. A mi juicio las



prospecciones en las costas canarias hubiesen tenido un inmenso riesgo sobre el turismo y la salud ambiental en comparación con su beneficio, que hubiese sido mínimo para Canarias, por lo que creo que las prospecciones en caso de haber proseguido, hubiesen tenido un gran impacto negativo sobre las islas.

### **7.3) Posibles efectos en la actividad turística**

Las prospecciones petrolíferas de haber continuado en las costas de Lanzarote y Fuerteventura podían haber generado consecuencias negativas sobre la actividad turística en el caso de que se hubiese producido un accidente, o ya solo por la percepción del turista sin necesidad de que se produjese ninguna accidente.

El posible deterioro de la imagen del destino turístico, de haber continuado con la extracción de crudo, se hubiese podido asociar por parte del turista a la no apuesta por la sostenibilidad, que es uno de los valores añadidos que utilizan estas islas para tratar de diferenciarse en el mundo tan competitivo de los mercados turísticos. Esto podía haber provocado desvío de turistas a destinos competidores por parte de los turoperadores ante la percepción de riesgo que hubiese producido un desastre, por lo que para evitar posibles riesgos prefieran escoger destinos donde existan riesgos menores. Los dos posibles efectos anteriores podrían haber generado el alejamiento de las inversiones previstas por las empresas, debido en gran medida al largo período de retorno de inversión necesario. Esto no solo afectaría a las nuevas instalaciones sino a la actual renovación que se está produciendo de la planta alojativa obsoleta, porque los propietarios ante esta incertidumbre podrían optar por no renovar o paralizar los actuales trabajos de renovación. Otro posible efecto es que hubiese influido en la satisfacción de los turistas en caso de que se hubiese producido un derrame de crudo que contaminase las playas y costas, por lo que turistas no hubiesen podido disfrutar de las playas que son junto con el clima, el principal motivo de su desplazamiento a las islas (León et al., 2013).

En el caso de que hubiese sucedido un derrame de petróleo que imposibilitase la desalación de aguas en ambas islas durante un tiempo indeterminado, por lo que al solo contar con reservas de agua desalada para dos días, la actividad turística se hubiese visto desprovista de un elemento imprescindible para poder ofertar los servicios a sus clientes (Gobierno de Canarias et al., 2013).

El posible efecto que hubiese tenido en los cetáceos se centra tanto en un posible vertido de crudo, como también en la influencia de los trabajos de perforación y extracción (ruido y lodos) sobre la vida de animales. En el caso de verse afectados, se podría haber producido un efecto directo sobre la modalidad turística de avistamiento de cetáceos que hubiesen visto en grave peligro la actividad económica, suponiendo según el estudio Luján (2013), para el año 2011, el 0,04% del PIB de Canarias, el 0,13 % del PIB turístico y casi 19 millones de euros de volumen de la actividad.

## **8) CONCLUSIONES**

Este estudio ha tenido como objetivo principal contextualizar la compleja relación entre turismo y petróleo, pero a lo largo de la elaboración del mismo se ha podido constatar que la incompatibilidad puede ir más allá de las consecuencias que podría causar un vertido de crudo en un destino. La gestión de los accidentes y percepciones (a veces

previas) de los turistas sobre un destino con incertidumbres, pueden ser condicionantes muy a tener en cuenta.

A partir de múltiples estudios de casos, se puede observar que los destinos turísticos se recuperan antes de los desastres antrópicos causados por el terrorismo que ante los desastres naturales y desastres antrópicos producidos por accidentes, generalmente porque su impacto sobre las infraestructuras es menor, además de que los turistas olvidan o interiorizan con facilidad el miedo a los atentados. La diferencia de recuperación entre los diferentes desastres también dependerá del tamaño de los impactos producidos por él en el destino y, casi tanto, el impacto producido en los medios de comunicación (tipo de cobertura mediática). Después de estos eventos surge, como modalidad de negocio, la posibilidad de ofertar el turismo de catástrofes (parte del *dark tourism*) motivada por visitar la zona del desastre. El Dark tourism ofrece una manera más o menos inmediata de compensar las pérdidas turísticas, convirtiendo en atractivo el motivo de sus crisis de demanda. El éxito de estos nuevos productos dependerá de la adecuada gestión de los responsables turísticos del destino, que tienen que saber reconducir la situación, para poderla aprovechar al máximo de sus posibilidades.

Es importante para el destino contar con los medios y equipos necesarios para la gestión de situaciones de accidente o desastre (al menos previsible), o con planes de respuesta a emergencias que prevean la aportación rápida de soluciones tanto paliativas como de aquellos equipos y medios necesarios para garantizar la seguridad del turista. Un ejemplo claro con el que podemos ver el riesgo que pueden llevar para los turistas en un destino si este no cuenta con los medios necesarios para realizar un rescate es el caso de los tres espeleólogos españoles en Marruecos en abril de este año, en el que uno de ellos pudo ser rescatado, otro murió con el impacto del accidente y un tercero murió como consecuencia de la falta de preparación y ausencia de los medios necesarios para realizar un rescate de estas características, debido en parte a los seis días que se tardó en la operación de rescate (<http://goo.gl/Sr9Wnz>).

Es posible convertir el riesgo con conocimiento, en una percepción positiva y en ocasiones motivo del viaje. Por ejemplo en el caso del posible riesgo de los volcanes, es conveniente aumentar el conocimiento de los empleados del sector turístico así como de los turistas, para que sean conscientes si se encuentran en una zona de peligro y de los riesgos a los que están expuestos en ella. Este aumento del conocimiento por parte del turista se podría convertir en una percepción positiva y ser el motivo del viaje si se gestiona adecuadamente. Por el contrario si se oculta información al turista y está desinformado y descubre por sí mismo los riesgos que corre durante su viaje, la percepción podría ser negativa, porque podría percibir un riesgo mayor. Evidentemente existen situaciones excepcionales como el cierre del espacio aéreo. Siendo la conectividad un requisito imprescindible para el turismo, requiere de una gestión en destino de los turistas atrapados, para estos imprevistos debería existir un plan o protocolo a seguir por parte de los destinos turísticos (y empresas alojativas/restauración), en los que se solucionen los problemas de alojamiento y estancia (¿gratuita?) a los turistas mientras se encuentren retenidos. De esta manera, el inconveniente puede contribuir a reforzar la imagen del destino turístico, apoyado sobre la buena gestión institucional y empresarial (Bird et al., 2009).

La inestabilidad política grave y los atentados terroristas perjudican seriamente a unos destinos, pero también benefician simultáneamente a otros. Según datos del Instituto

de Estudios Turísticos del Ministerio de Energía y Turismo, España se vio beneficiada en 2011 por el desvío de 2,1 millones de turistas de Egipto y Túnez, debido a la inestabilidad e inseguridad que existía en estos destinos. Canarias fue uno de los destinos turísticos españoles que incrementó su llegada de turistas con motivo de estos conflictos. Actualmente se repite esta situación con los nuevos atentados que sucedieron en Túnez en marzo de 2015, mostrándose además la fuerza de la touroperación que recolocó en un plazo muy corto a miles de turistas. De nuevo España y Canarias se vieron beneficiados. Este comportamiento en la demanda ante el terrorismo remarca la importancia de la estabilidad y la seguridad en la oferta turística, es decir, e indicándolo en positivo, la seguridad y la estabilidad contribuyen a reducir la incertidumbre del viaje turístico y posibilitan la elección del destino. Canarias, favorecida por la cercanía, el clima, la pertenencia a la Unión Europea y la ausencia de atentados y desastres naturales, se ha visto beneficiada en múltiples ocasiones frente a competidores más inestables (<http://goo.gl/5qluOV>).

La extensión de lo dicho a la incertidumbre que acarrea la explotación petrolífera es directa. La actividad económica relacionada con la industria petrolera tiene un fin en el tiempo, es decir, que está referida al corto o medio plazo, dado que las reservas de petróleo no son infinitas y la explotación rentable de los recursos no es siempre viable. La dependencia económica de este recurso debe ser analizada en cada caso, con sus pros y contras, tomando en consideración la distribución de beneficios, la afección al medio y a otros sectores económicos. Un caso de ejemplo es el de Aruba, que dependía casi exclusivamente del refinamiento de crudo. Cuando las cantidades de petróleo refinado se redujeron drásticamente debido al cese de la actividad de Exxon, la estructura económica se derrumbó, con graves afecciones sociales. Ante esta situación en Aruba se tomó la decisión de volcarse en el desarrollo turístico, que es su principal actividad hoy en día (Torres Marrero, 2006). La actividad turística es también incierta, no garantizando la pervivencia-rentabilidad a largo plazo (sucesos o cambios en la demanda, pérdida de competitividad, etc.), pero mediante una gestión adecuada del destino (convenientemente renovado) puede ser el motor económico de un territorio a largo plazo. Desde la incertidumbre propia de las actividades económicas, y comparando con la industria petrolera, se aprecia que el turismo puede ofrecer menores impactos medioambientales en su desarrollo, ser intensiva en fuerza de trabajo (con empleos que van desde la baja cualificación hasta los especialistas) y respuesta más rápida ante sucesos no deseados.

Pero ¿Qué ocurre en el caso de compatibilización de actividades? La gestión de imagen y su comunicación es tanto o más importante para la percepción turística que el accidente medioambiental en sí mismo. No sería necesario un derrame de petróleo en las prospecciones/perforaciones petrolíferas para que afecte al turismo en Canarias. Mal gestionadas las comunicaciones, solo la percepción de riesgo que pudiesen tener los turistas acerca del destino (posibilidad de que ocurra), podrían desviar la demanda a destinos competidores en el producto Sol y Playa. La inclusión en la imagen proyectada de un modelo energético alternativo al uso de combustibles fósiles (al menos que compense emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte) puede ayudar a contrarrestar los efectos negativos. Sin embargo, es notoria la ausencia de este tipo de acciones por parte del Cabildo de Lanzarote con anterioridad a las autorizaciones previas correspondientes a las prospecciones, así como aquellas que condujeran a incentivar las energías renovables (actualmente el porcentaje de renovables en la isla es menor al 5%). Las

iniciativas que se han aprobado en las últimas fechas son para el beneficio de una empresa privada, como el Canal Gestión Lanzarote, en vez de apostar por incentivar el microconsumo en los hogares, para favorecer la autosuficiencia e independencia de los ciudadanos.

Por otra parte, si se diera de un pequeño vertido de petróleo, los casos muestran que puede arruinar una temporada de un destino turístico de Sol y Playa, aunque las condiciones meteorológicas y el tiempo de reacción sea rápido. Por lo que llegamos a la conclusión de que cualquier accidente con vertido de petróleo, puede dañar gravemente un destino turístico con independencia de su tamaño (Cirer Costa, 2015). En estos casos el uso de actividades y servicios sustitutivos a los contratados, puede mejorar dicha percepción, por tanto influir positivamente en la satisfacción del turista (Cirer Costa, 2015).

Los gobiernos y autoridades de los países deben gestionar los desastres por vertidos de crudo producidos en los destinos turísticos, dándole prioridad a que los impactos sobre el medioambiente sean los menores posibles, con independencia de que afecte a una actividad económica en mayor o menor medida, en función de las decisiones adoptadas por los gestores de la catástrofe. Un claro ejemplo de cómo se actuado de manera incorrecta para proteger a una actividad económica, ha sido el del pesquero ruso Oleg Naydenov que el pasado 14 de abril de 2015 fue hundido cerca del sur de Gran Canaria. Se determina una zona donde se aseguraban de que el vertido no llegaría a la costa o llegaría en menor cantidad por las corrientes oceánicas presentes en esta zona, por lo que no afectaría o afectaría en menor medida a la actividad turística en las islas. Ello no indicaba que fuera a minimizarse el riesgo de vertido, ni sus consecuencias medioambientales (muchos mayores por la dispersión en una corriente oceánica). De nuevo, unos intereses sobre otros. Pero no son incompatibles si intermedia la prevención y la buena gestión. Este caso puso de manifiesto la necesidad de contar con planes de contingencia realistas, disposición de una rada, contar con medios técnicos propios o de acceso inmediato en el Archipiélago, etc. No se trata tanto de si los accidentes pueden ocurrir o no, sino de cuándo ocurrirán. No se trata de energías alternativas o basadas en los combustibles fósiles, porque en las alternativas está el único futuro conocido a largo plazo. Se plantea así la cuestión como un dilema ético que enfrenta la dependencia y desarrollo aportado por esta fuente de energía fósil frente a los daños que puedan causar los accidentes o catástrofes. En último término, serán las estrategias a futuro y la gestión de los usos y mal usos del presente las que determinen los impactos del petróleo sobre el turismo y, más allá, sobre el medioambiente y sus usuarios.

## **9) BIBLIOGRAFÍA**

- Alenta Medio Ambiente (2013) Informe sobre el estudio de impacto ambiental «sondeos exploratorios marinos en canarias» 25 de julio de 2013.
- Allenby, B. R. (2000). Environmental Security: Concept and Implementation, International Political Science Review / Revue internationale de science politique Vol. 21, No. 1, pp. 5-21
- Boletín Oficial del Estado. Núm. 196 miércoles 13 de agosto de 2014
- Babinge, F. (2012). Tourism facing the challenge of recurring natural hazards: a view from Cancún.

- Barrado Timón, Diego A. (2004). El Concepto de Destino Turístico. Una Aproximación Geográfico-Territorial, *Estudios Turísticos*, n.º 160 (2004), pp. 45-68.
- Beirman, D., (2003), *Restoring Tourism Destination in Crisis: A Strategic Management Approach*, Allen & Unwin, Crows Nest, Australia
- Bermúdez, M. (2010). Contaminación y turismo sostenible
- Biran, A., Liu, W., Li, G., Eichborn, V. (2014). Consuming post-disaster destinations: The case of Sichuan, China. *Annals of Tourism Research* 47.pp. 1–17.
- Bird, D.K., Gisladdottir, G., Dominey-Howes, D. (2010) Volcanic risk and tourism in southern Iceland: Implications for hazard, risk and emergency response education and training. *Journal of Volcanology and Geothermal Research* 189 (2010) 33–48
- Castañó Blanco, J.M., Moreno Sáez, A., García Dauder, S. y Crego Díaz, A. (2003). Aproximación psicosocial a la motivación turística: variables implicadas en la elección de Madrid como destino. *Estudios Turísticos*, 158, 5-41.
- Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel-Ull. (2013). *Prospecciones Petrolíferas en Canarias*. Sin Publicar.
- Cirer Costa, J. C. (2015). Tourism and its hypersensitivity to oil spills. *Marine Pollution Bulletin*.
- Coshall, J. (2005). Interventions on UK earnings and expenditures overseas. *Annals of Tourism Research*, Vol. 32, nº 3, pgs. 592-609.
- Faulkner, B. (2001). Towards a framework for tourism disaster management.
- Gandara, J. M. (2008). La imagen de los destinos turísticos urbanos. *Núcleo de Estudios Turísticos de Paraná*.
- Gobierno de Canarias y Cabildos de Lanzarote y Fuerteventura (2013). *Argumentario General Prospecciones Petrolíferas en Canarias*. Sin Publicar.
- González, M. y León, C. (1998). Turismo y Medio Ambiente: la perspectiva de las empresas hoteleras. En: Melchior Navarro, M.M. (coordinadora) (1998): *El Turismo en Canarias; Colección Investigación Empresarial*. FYDE-CajaCanarias, Santa Cruz de Tenerife.
- Grönroos, C. (1994). *Marketing y gestión de servicios. La gestión de los momentos de la verdad y la competencia en los servicios*. Madrid: Ed. Díaz de Santos.
- Gut, P. y Jarrell, S. (2007). Silver Lining on Dark Cloud: The Impact of 9/11 on a Regional Tourist Destination. *Journal Travel Research*, Vol. 46 nº 2, pgs. 147-153.
- Hapenciuc, V., Stanciu, C., Condratov, J., Nistoreanu P, (2009). Relaunching of Romania's Tourism, The Controversy of Safe Tourism during Global Economic Crisis, *Journal of Tourism* No.7
- Horner, S., Swarbrooke, J. (2004). International Cases in Tourism Management. *Tourism and Terrorism*. Case Study 35.
- Huan, T., Beaman, J., Shelby, L. (2004). No-escape Natural Disaster. Mitigating Impacts on Tourism. *Annals of Tourism Research*, Vol. 31, No. 2, pp. 255–273, 2004.
- Korstanje, M. (2012). ¿Cómo se construye el viaje-producto?: el turismo como herramienta de recuperación post desastre de Fukuyima, Japón.
- Korstanje, M. y Olsen, D. H. (2011). The discourse of risk in horror movies post 9/11: hospitality and hostility in perspective. *International Journal of Tourism Anthropology*.
- Laws, E., and B. Prideaux B. (2000). Crisis Management: A Suggested Typology”, *Journal of Travel & Tourism Marketing*, pp. 1-8

- León González, Carmelo; Araña Padilla, Jorge; González Hernández, Matías y Suárez Reina, Beatriz (2013) "Impactos en el turismo y valoración económica de riesgos socioeconómicos y ambientales", Informe Instituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible, TiDES Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
- Levy, J. L. y Gopalakrishnan, C. (2010). Promoting Ecological Sustainability and Community Resilience in the US Gulf Coast after the 2010 Deepwater Horizon Oil Spill
- Loos, M. E. (2011). Ground Zero: Tourism, Terrorism, and Global Imagination.
- Luján Mohamed, Y. (2013). Turismo de Avistamiento de Cetáceos en las Islas canarias: Estudio sobre la realidad actual del sector, el perfil de la demanda y el impacto económico de la actividad. ULPGC
- Maditinos Z., Vassiliadi, C. (2008) Crises and Disasters in Tourism Industry: Happen locally - Affect globally.
- Muñoz Mazón, A. (2002). La Imagen de un Destino Turístico: Concepto e Instrumentalización. Una Aproximación a la Comunicación como Instrumento de Política.
- Novoa, M. (2006). Percepción humana de las catástrofes.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (1994). Informe sobre el desarrollo humano.
- Rey Castro, A. y Rodríguez Rodríguez, G. (2009). Turismo de Desastres: Aproximación a la explotación turística del desastre del Prestige en la Costa da Morte Universidad de Santiago de Compostela, 2009
- Ritchie, B. (2004). Chaos, crises and disasters: a strategic approach to crisis management in the tourism Industry.
- Ritchie, B. W., Crotts, C. J., Zehrer, A. y Volsky, G. T. (2013). Understanding the Effects of a Tourism Crisis: The Impact of the BP Oil Spill on Regional Lodging Demand.
- Rittichainuwat, B. N. (2006). "Tsunami recovery: A case study of Thailand's Tourism". Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly, Vol. 47, nº 4, pgs. 390-404.
- Rodríguez Palomino, A. (2014). La seducción del Dark Tourism. Universidad de Málaga.
- Sackett, H. y Botterill, D. (2006). "Perception of International Travel Risk: an exploratory study of the influence of proximity to terrorist attack". E-review of tourism Research. Vol. 4 (2): 44-49. A&M Texas University, Estados Unidos
- Salcedo, J. (2006). Oleoductos
- Savia (2005). Dinero y turistas no cambian el paso por el terror", Revista Savia, septiembre, pgs. 6-7.
- Sin Autor S/A (2010). Oxford Economics. Potential Impact of the Gulf Oil Spill on Tourism.
- Stone, P. (2006). A Dark Tourism Spectrum: towards a typology of death and macabre related tourist sites, attractions and exhibitions.
- Tomić N., Gavrilov M. B., Božić, S., Stojsavljević R. and Marković B.S. (2013). The Impact of Hurricane Katrina on the United States Tourism Industry.
- Torres Marrero, D. M. (2006). Aruba: del petróleo al turismo. Los sucesos del mundo. A fondo. Universidad del Sagrado Corazón. Año 1. Nº 1.
- Valls, F. (2000), Gestión de destinos turísticos, Ed. Gestión.
- Zerva, K. (2011). Turismo oscuro y destinos: en búsqueda de una experiencia auténtica. Investigación en Ciencia Regional, 1(1): 63-72

## ANEXOS

### Anexo I: Recursos electrónicos

ABC. (<http://www.abc.es/local-canarias/20150408/abci-madrid-prospecciones-canarias-201504081701.html>) Fecha de consulta: 13/04/2015

ABC. (<http://www.abc.es/economia/20150402/abci-turismo-espana-primavera-arabe-201504012203.html>) Fecha de consulta: 19/04/2015

Canarias7. (<http://www.canarias7.es/articulo.cfm?id=369130>) Fecha de consulta: 21/03/2015

Centro de documentación, de investigación y experimentación. (<http://www.cedre.fr/es/accidentes/cosco-busan/cosco-busan.php>) Fecha de consulta: 08/02/2015

Desarrollo Sostenible. (<http://www.desarrollosostenible.es/desastres-naturales/tsunami-de-indonesia-una-catastrofe-devastadora.html>) Fecha de consulta: 05/02/2015

Ecología Verde (<http://www.ecologiaverde.com/un-petrolero-naufraga-en-noruega/#ixzz3QyZmdgEm>) Fecha de consulta: 12/02/2015

Ecured. ([http://www.ecured.cu/index.php/Portaviones\\_Almirante\\_Kuznetsov](http://www.ecured.cu/index.php/Portaviones_Almirante_Kuznetsov))

El Confidencial. ([http://www.elconfidencial.com/espana/2015-04-09/el-espeleologo-superviviente-describe-el-rescate-negligente-de-marruecos\\_756616/](http://www.elconfidencial.com/espana/2015-04-09/el-espeleologo-superviviente-describe-el-rescate-negligente-de-marruecos_756616/)) Fecha de consulta: 14/04/2015

El Antivirus. (<http://elantivirus.com/letra-d/derrame-de-petroleo-de-deepwater-horizon.php>) Fecha de consulta: 12/02/2015

El Diario. ([http://www.eldiario.es/canariasahora/especial/petroleo/Industria-Repsol-buscando-petroleo-Canarias\\_0\\_347515620.html](http://www.eldiario.es/canariasahora/especial/petroleo/Industria-Repsol-buscando-petroleo-Canarias_0_347515620.html)) Fecha de consulta: 25/02/2015

El Economista. (<http://www.eleconomista.es/energia/noticias/6396183/01/15/2/Repsol-abandona-las-prospecciones-en-Canarias-el-hallazgo-de-gas-es-insuficiente.html>) Fecha de consulta: 05/03/2015

El Comercio. (<http://elcomercio.pe/mundo/actualidad/como-cambio-mundo-ataque-terrorista-11-s-noticia-1294431>) Fecha de consulta: 10/02/2015

El Mundo. (<http://www.elmundo.es/elmundo/2013/05/21/espana/1369143456.html>) Fecha de consulta: 13/02/2015

El País. (<http://www.elpais.com/comunes/2005/londres/>) Fecha de consulta: 01/02/2015

El País. ([http://sociedad.elpais.com/sociedad/2010/03/21/actualidad/1269126004\\_850215.html](http://sociedad.elpais.com/sociedad/2010/03/21/actualidad/1269126004_850215.html)) Fecha de consulta: 31/03/2015

El País. ([http://internacional.elpais.com/internacional/2015/03/18/actualidad/1426680354\\_220858.html](http://internacional.elpais.com/internacional/2015/03/18/actualidad/1426680354_220858.html)) Fecha de consulta: 20/03/2015

El País. ([http://politica.elpais.com/politica/2015/04/15/actualidad/1429085266\\_654658.html](http://politica.elpais.com/politica/2015/04/15/actualidad/1429085266_654658.html)) Fecha de consulta: 16/04/2015

El País. (<http://www.elmundo.es/elmundosalud/2013/03/07/biociencia/1362656753.htm>) Fecha de consulta: 01/04/2015

El País ([http://elpais.com/elpais/2014/12/16/opinion/1418754762\\_242091.html](http://elpais.com/elpais/2014/12/16/opinion/1418754762_242091.html))  
Fecha de consulta: 19/04/2015

Hosteltur. ([http://www.hosteltur.com/110305\\_recomiendan-extremar-precaucion-destinos-arabes.html](http://www.hosteltur.com/110305_recomiendan-extremar-precaucion-destinos-arabes.html)) Fecha de consulta: 21/03/2014

Instituto Nacional de Estadística (<http://www.ine.es/>) Fecha de consulta: 10/04/2014

La Información. ([http://noticias.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/transporte-aereo/eurocontrol-rebaja-los-efectos-del-volcan-islandes-para-la-aviacion\\_3MjOYf9VZkV3aMqjtm4o3/](http://noticias.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/transporte-aereo/eurocontrol-rebaja-los-efectos-del-volcan-islandes-para-la-aviacion_3MjOYf9VZkV3aMqjtm4o3/)) Fecha de consulta: 31/03/2014

MDZ Online. (<http://www.mdzol.com/nota/186090-choque-entre-dos-barcos-produjo-derrame-de-petroleo-en-texas/>) Fecha de consulta: 11/02/2015

Náutica y Embarcaciones. (<http://www.nauticayembarcaciones.com/buques/buques-petroleros.html>). Fecha de consulta: 05/02/2015

Oficina de Acción Global: Memoria. Anexo VIII Arrecife. Cabildo de Lanzarote. ([https://www.dropbox.com/sh/ar6040suvp3u81h/AADK8eVXpsBrIBcRhc\\_JnNjla/Anexo%20VIII/Cronolog%C3%ADa/Cronolog%C3%ADa%20sintetizada%202000-2015.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/sh/ar6040suvp3u81h/AADK8eVXpsBrIBcRhc_JnNjla/Anexo%20VIII/Cronolog%C3%ADa/Cronolog%C3%ADa%20sintetizada%202000-2015.pdf?dl=0)). Fecha de consulta: 01/04/2015

Perfil. (<http://turismo.perfil.com/7601-nueva-orleans-se-abre-al-turismo-tras-el-paso-de-katrina/>) Fecha de consulta: 10/02/2015

Radio Televisión Española. (<http://www.rtve.es/noticias/20090223/buque-don-pedro-permanecera-sumergido-ante-costas-ibiza/236048.shtml>). Fecha de consulta: 28/03/2015

Skyscanner. (<http://www.skyscanner.es/noticias/pueden-los-desastres-naturales-tener-un-efecto-positivo-sobre-el-turismo>) Fecha de consulta: 08/02/2015

Skyscanner. (<http://www.skyscanner.es/noticias/los-turistas-les-desanima-mas-para-viajar-una-epidemia-que-un-ataque-terrorista>) Fecha de consulta: 20/04/2015

Te Interesa. ([http://www.teinteresa.es/mundo/egipcios-saben-calle-arma\\_0\\_1072093919.html](http://www.teinteresa.es/mundo/egipcios-saben-calle-arma_0_1072093919.html)) Fecha de consulta: 19/04/2015

Terra. ([http://noticias.terra.com/noticias/statoilhydro\\_derrama\\_25\\_000\\_brl\\_crudo\\_mar\\_del\\_norte/act1068290](http://noticias.terra.com/noticias/statoilhydro_derrama_25_000_brl_crudo_mar_del_norte/act1068290)) Fecha de consulta: 11/02/2015

Todo Interesante. (<http://www.todointeresante.com/2009/04/como-son-y-funcionan-las-plataformas.html>). Fecha de consulta: 25/02/2015

Wikimedia Commons. ([http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:New\\_Orleans\\_oil\\_spill,\\_July\\_2008](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:New_Orleans_oil_spill,_July_2008))  
Fecha de consulta: 17/02/2015

20 Minutos (<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)  
Fecha de consulta: 15/02/2015

## **Anexo II: Casos de contaminación por oleoductos**

### -Ecuador

"El 26 de febrero 2009 se vertieron unos 14.000 barriles de crudo (2.226 toneladas) en el sector de Santa Rosa, a 100 kilómetros de Quito (Ecuador), al romperse un oleoducto a causa de "un fenómeno natural". Aunque se controló la fuga, algunas manchas de petróleo"

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

### -Rusia



“En agosto de 1994, la rotura de un oleoducto en la república autónoma de Komi, en el norte de Rusia causó una catástrofe ecológica de grandes dimensiones, al derramar entre 200.000 y 300.000 toneladas de petróleo sobre los campos de Usinsk y los ríos Usa y Kolva. El accidente se ocultó durante varios meses.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

### **Anexo III: Casos de contaminación por buque**

#### **-Shen Neng 1**

“El buque chino Shen Neng 1, que transportaba 65.000 toneladas de carbón y 975 toneladas de carburante, provoca un derrame de dos toneladas de combustible y genera una marea negra de tres kilómetros de largo y 100 metros de ancho, al quedar varado en un banco de arena cerca de la costa de la isla de Great Keipel, en la zona protegida de los arrecifes de la Gran Barrera de Coral.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### **-Port Arthur**

Un buque cisterna chocó con un barco grúa que arrastraba dos barcazas cerca de Port Arthur -sureste de Texas-, lo que generó un derrame de aproximadamente 1,7 millones de litros de crudo. La Guardia Costera de Estados Unidos anunció que el derrame fue controlado y que no cree que haya afectado a la fauna local.

(<http://www.mdzol.com/nota/186090-choque-entre-dos-barcos-produjo-derrame-de-petroleo-en-texas/>)

#### **-Full city**

“Un petrolero cargado con 1.200 toneladas de petróleo naufragó anoche cerca de la localidad de Langesund (al sur del país) a causa del mal temporal. La nave, llamada “Full City” y custodiada por una bandera panameña (aunque tanto el capitán como la tripulación son chinos), no pudo evitar la tragedia”.

(<http://www.ecologiaverde.com/un-petrolero-naufraga-en-noruega/#ixzz3QyZmdgEm>)

#### **-Almirante kuznetsov**

“El 16 de febrero de 2009 el "Almirante Kuznetsov", junto con otros dos buques de guerra rusos se vio envuelto en el derrame de unas 500 toneladas de fuel mientras estaba siendo abastecido al sur de la costa irlandesa”

([http://www.ecured.cu/index.php/Portaviones\\_Almirante\\_Kuznetsov](http://www.ecured.cu/index.php/Portaviones_Almirante_Kuznetsov))

#### **-Nueva Orleans**

El 23 de julio de 2008 un petrolero que choco con el Barge DM932 derramo unos 280.000 galones en el Río Mississippi.

([http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:New\\_Orleans\\_oil\\_spill,\\_July\\_2008](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:New_Orleans_oil_spill,_July_2008))

#### **-Hong Kong Hebei Spirit**

“El 7 de diciembre de 2007, el choque con la grúa de un carguero surcoreano de 11.800 toneladas provoca tres agujeros en el casco del petrolero de Hong Kong Hebei Spirit, de 146.000 toneladas, perforando tres de sus cinco depósitos, que vertieron al mar más de 12.000 toneladas de crudo y causaron una marea negra que afectó a una amplia zona costera de Corea del Sur. Es el peor vertido de crudo en este país, que además contaminó su único parque natural marino.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### **-MV Tasman Spirit**

“El 14 agosto de 2003, el buque The MV Tasman Spirit, de bandera griega, varado a 100 metros del puerto de Karachi (Pakistán) desde el 27 de julio, se parte en dos y vierte 28.000 toneladas de crudo, de las 63.000 toneladas que transportaba.”  
(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Sea Empress

“El 15 de febrero de 1996 El petrolero de bandera liberiana Sea Empress embarrancó en la costa suroeste de Gales, derramando 70.000 toneladas de crudo. El Gobierno británico decretó el estado de emergencia”  
(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Castillo de Bellver

“El 5 de agosto de 1983, el naufragio del petrolero español Castillo de Bellver frente al cabo de Buena Esperanza, en la costa sudafricana, causó el vertido al mar de 250.000 toneladas de crudo, que provocaron una mancha de más de 40 Km2. Tres de sus tripulantes murieron.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Amoco Cádiz

“El 16 de marzo de 1978, el petrolero de bandera liberiana Amoco Cádiz naufragó en las costas de la Bretaña francesa, derramando 223.000 toneladas de crudo, que contaminaron 360 Km2 de las playas galas.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Urquiola

“El 12 de mayo de 1976, unas 100.000 toneladas de crudo se derramaron frente a las costas coruñesas al incendiarse el superpetrolero español Urquiola, tras encallar de forma no aclarada (se especuló con la posibilidad de una mala señalización de una aguja rocosa) y mientras se intentaba alejarlo de la costa.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Olimpyc Braveary

“El 24 de enero de 1976, el buque francés Olimpyc Braveary, con una carga de 250.000 toneladas de petróleo, se partió en dos frente a la costa norte de Quessant, en Francia. Se necesitaron tres meses para limpiar la costa.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Showa Maru

“El 7 de Junio de 1975, el petrolero japonés Showa Maru naufragó en el estrecho de Malaca, en el océano Indico, con sus 237.000 toneladas de petróleo.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Taxanita y Oswego Guardian

El 21 de agosto de 1972, la colisión de dos petroleros liberianos, el Taxanita y el Oswego Guardian, en el litoral de Sudáfrica, provocó el derrame de 100.000 toneladas de crudo.

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Torrey Canyon

“El 18 de marzo de 1967, el naufragio del petrolero liberiano Torrey Canyon frente a la costa de Bretaña causó una marea negra de 300 Km2 al derramarse 123.000 toneladas de petróleo.”

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

#### -Bahía de San Francisco

“El 7 de noviembre de 2007, aproximadamente a las 08:30, el buque porta contenedores M / V Cosco Busan golpeó un pilar de Bay Bridge, en la Bahía de San Francisco, California.

El accidente dio lugar a una brecha de aproximadamente unos 30 metros de largo en el casco del buque, dejando más de 220 escapar m<sup>3</sup> de fuel-oil pesado (IFO 380) en la bahía." (<http://www.cedre.fr/es/accidentes/cosco-busan/cosco-busan.php>)

-Exxon Valdez

"El 24 de marzo de 1989, el buque estadounidense Exxon Valdez chocó contra un arrecife, en el estuario de Prince William Sound, en Valdez (Alaska), y vertió al agua más de 42 millones de litros de petróleo, causando una marea negra de unos 250 Km<sup>2</sup>, en el mayor desastre ecológico de toda la historia de Estados Unidos hasta entonces."

(<http://www.20minutos.es/noticia/728547/0/vertidos/petroleo/claves/>)

**Anexo IV: Casos de contaminación por plataforma**

-Statfjord

"El 12 de diciembre de 2007, mientras se cargaba crudo desde la plataforma A de Statfjord en el Mar del Norte, unos 4.000 metros cúbicos estándar de crudo se filtraron al mar," dijo la compañía de energía noruega StatoilHydro en un comunicado."

([http://noticias.terra.com/noticias/statoilhydro\\_derrama\\_25\\_000\\_brl\\_crudo\\_mar\\_del\\_norte/act1068290](http://noticias.terra.com/noticias/statoilhydro_derrama_25_000_brl_crudo_mar_del_norte/act1068290))