



**UNIVERSIDAD DE LA HABANA
CENTRO DE ESTUDIOS TURISTICOS**

**Tesis en opción al Título de
Licenciada en Turismo**

**LA MODALIDAD DE TURISMO
DE CRUCEROS: EVOLUCION, DESEMPEÑO
Y PERSPECTIVAS**

Autora:

Loileth Mercedes Fernández Duménigo

Tutora:

Ing. Mayra M. Penichet Loret de Mola

Ciudad de La Habana, junio de 2008.

“Realmente no creo más en los videocasetes, porque una cosa es verlo en videocasete y otra es verlo con los propios ojos, a pesar de que no hacía mucho tiempo yo había empleado el argumento —conversando con un visitante a quien le preguntaba para qué servían esos viajes de Crucero que llevaban a una pequeña isla del Caribe hasta un millón de turistas y cada turista dejaba 20 dólares en ese viaje, que es nada; al final, claro, esa isla recibe como 2 millones de turistas, un millón se hospeda allí, con un turismo de calidad, indiscutiblemente. El me dijo: “Bueno, los cruceros sirven para promover el turismo”— y dije que con imprimir unos cuantos miles de cassetes se podía promover también el turismo. Ahora tengo que rectificar: con los cassetes no se promueve suficientemente el turismo, porque la impresión personal que uno saca al llegar a este lugar es totalmente diferente”.

Fidel Castro Ruz

Discurso inaugural del Hotel Guitart-Cayo Coco, en Ciego
de Avila, el 12 de Noviembre de 1993.
"Año 35 de la Revolución".

*Apapi y mami, por ser mi guía, mi
ejemplo y mi razón de existencia.*

Agradecimientos:

*A mi tutora la profesora Mayra, especialista y
amiga; a Daimis Miranda por sus ideas.*

*Al profesor José Luis Perelló, por su tiempo y su
intercambio de experiencias.*

A mis amigas por haber sido mi familia durante todo este tiempo.

A Rafa, por estar a mi lado y enseñarme a ver la vida diferente.

*A muchos otros que me han ayudado desinteresadamente con el único
deseo de verme crecer.*

El turismo de crucero es la modalidad turística de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de placer. Históricamente, el Caribe ha estado posicionado entre los destinos de preferencia para los cruceristas. Nuestro archipiélago, presenta condiciones objetivas favorables para el desarrollo de esta modalidad. El desarrollo del crucerismo en el país esta limitado por restricciones del Gobierno de los Estados Unidos.

La presente investigación está encaminada al estudio de la modalidad de cruceros en todas sus dimensiones. El documento expone en una primera parte el surgimiento de dicha modalidad, así como, las características del desempeño del crucerismo a nivel mundial. En un segundo capítulo, se evalúa el turismo de cruceros como un producto de alto desarrollo para la Región Caribeña y las potencialidades de dicha modalidad para nuestro país. Finalmente, se muestran las prioridades para la preservación del medio ambiente y la sustentabilidad del turismo ante el desarrollo del crucerismo.

INTRODUCCIÓN .../1

CAPITULO 1. EL TURISMO DE CRUCEROS. ANTECEDENTES Y CONCEPTUALIZACION TEORICA.../6

- 1.1. Evolución y Desarrollo del crucerismo.../ 8
- 1.2. Clasificación de los buques de crucero.../12
- 1.3. El crucerismo en la actualidad.../17
- 1.4. Desempeño futuro del crucerismo a nivel mundial../22

CAPITULO 2. EL TURISMO DE CRUCEROS EN EL CARIBE Y CUBA. REALIDAD Y PERSPECTIVAS... /26

- 2.1. El Desempeño del Crucerismo en el Caribe.../26.
- 2.2 Desempeño del turismo de cruceros en Cuba.../32
- 2.3. Potencialidad del mercado norteamericano para la modalidad Turismo de Cruceros en Cuba.../42

CAPITULO 3. LA PRESERVACION DEL MEDIOAMBIENTE Y LA SUSTENTABILIDAD DEL TURISMO ANTE LA MODALIDAD DEL TURISMO DE CRUCEROS.../ 47

- 3.1. Desarrollo sustentable del turismo de cruceros.../47

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.../ 61

BIBLIOGRAFÍA .../63

INTRODUCCION

El turismo es una actividad clave en muchos países, constituyendo en la mayoría de las naciones caribeñas la principal fuente generadora de divisas y de empleo. Reiteradamente, los estudios realizados por la Organización Mundial de Turismo, sitúan la actividad turística entre las cinco categorías más importantes dentro de las exportaciones mundiales. Esta evolución favorable del turismo internacional no puede ser entendida sin tener en cuenta otros factores que han incidido de forma permanente; esencialmente el proceso de globalización. Es precisamente en este escenario donde se sitúa de manera primordial la modalidad del turismo de cruceros.

La economía del siglo XXI se caracteriza por la globalización de los mercados, la era del conocimiento y un acelerado cambio tecnológico, lo cual ha dado lugar a una gran competencia global en los mercados internacional y local. En este contexto, tanto las economías avanzadas como en desarrollo enfrentan el desafío de integrarse a la economía global y del conocimiento, es el reto para el desarrollo del turismo internacional. Sin embargo, para los países de América Latina –como para el resto de los países en vías de desarrollo— el camino de la apertura e integración a la economía del conocimiento es fundamental.

En el nuevo contexto mundial de hipercompetencia global en los mercados, el jugador más rápido es el que impone el ritmo de la competencia. De esta forma obliga a los demás jugadores a incrementar su capacidad y agilidad de respuesta a los cambios que enfrentan los mercados.

La industria de cruceros cuenta hoy en día con una serie de novedades que impulsan la decisión de compra de los turistas: trampolines gigantes, pistas de patinaje, muros para escalar y hasta una ola artificial para deslizarse dentro del crucero, son parte de las diversiones que pueden disfrutar los cruceristas.

Se dice que la próxima maravilla que se introducirá en los cruceros es una montaña rusa; en una encuesta de la página web CruiseCritic.com, se constató que la sugerencia más popular realizada, es un restaurante giratorio en la parte alta de la cubierta y balcones con piscinas privadas.

Entre las tendencias para la industria de cruceros se encuentran el crecimiento de vacaciones familiares entre los cruceristas, la creciente popularidad de los puertos europeos y el aumento constante en el número de pasajeros.

Europa Central obtuvo buenos resultados en 2007 con los cruceros fluviales, para Europa Meridional y Mediterránea, los mejores resultados se debieron en buena parte a la popularidad de los cruceros por el Mediterráneo y a la tendencia a efectuar previa o posteriormente estancias en los puertos más populares o en destinos cercanos. Costa Cruceros dispone actualmente de dos buques que operan en la zona de Dubai y la demanda está creciendo con rapidez a medida que otros emiratos árabes se incorporan al negocio.

Para México, el número de pasajeros de cruceros creció un 8%, lo que contribuyó a que los ingresos crecieran un 7%. Mientras que en Bahamas disminuyeron las pernoctaciones de pasajeros de cruceros, pues Nassau no dispone de capacidad suficiente para los nuevos buques de mayor tamaño.

Por otra parte, el Departamento de Estado de los Estados Unidos ha dado el visto bueno a la tecnología de emisión de tarjetas-pasaporte, que los ciudadanos estadounidenses podrán utilizar para viajar entre los Estados Unidos y el Caribe, Canadá, México y las Bermudas. En la actualidad, se prevé que el Gobierno de los Estados Unidos limite el uso de dichas tarjetas-pasaporte a los viajes por mar y tierra, por lo que sólo surtirá efectos inmediatos en el sector de los cruceros.

En este nuevo entorno; turismo, cultura y sociedad son una relación que implica mucho más que desarrollar productos, instrumentar programas de promoción, inversión o publicidad; implica un esfuerzo por reconvertir desde lo normativo, lo educativo, el medio ambiente natural hasta lo étnico y cultural, sustentable y cualitativo de tal práctica. Por lo tanto, la especialización es necesaria conforme la disciplina progresa y pasa de enfoques especulativos generales a estudios más empíricos y a la verificación de hipótesis.

Ningún estudioso puede dominar toda la realidad empírica y el paso del nivel de la abstracción a lo concreto nos obliga naturalmente a limitarnos, a especializarnos. La adecuación dentro del turismo se ha manifestado en los estudios clásicos y/o tradicionales en los que se destacan definiciones provenientes de otros campos. Lo que ocurre es que demasiados generalistas en el saber confunden el razonamiento científico con la estrategia de investigación y el instrumental técnico.

Hoy día, la principal fuente de disputas entre los generalistas y los especialistas en turismo no es, como muchos creen, la teorización sino la metodología adaptada.

La adopción de métodos y técnicas estadísticos no es siempre beneficiosa. Muchos estudiosos del turismo utilizan métodos cuantitativos para ampliar las fronteras del saber movidos por la técnica, en lugar del cimiento del saber producido. A otros, en cambio, les mueve principalmente el interés por el diseño de los modelos econométricos, incluso inverificables, cuantifican más de la cuenta y se exceden concibiendo modelos.

En estos momentos se están llevando a cabo multitud de programas de desarrollo turístico en distintas partes del mundo. La finalidad de estos programas, según declaran las políticas, es el *desarrollo del nivel y la calidad de vida de la población* que vive en las zonas receptoras y el *disfrute de los turistas*. Ambas finalidades han de conseguirse dentro de los cánones de la sostenibilidad. Aunque el objetivo enunciado es el deseable, en los análisis sobre los *objetivos* que se deben de conseguir mediante dichos programas y los *medios* para conseguirlos existen varias teorías y varias posturas políticas que condicionan la toma de decisiones.

Algunos confunden el objetivo de los programas con sólo uno de ellos, primando normalmente el disfrute de los turistas, olvidándose de los anfitriones y para ello basan los análisis de calidad en medir lo que se dio en llamar la calidad total, y en concreto la satisfacción de los turistas con los hoteles, cruceros, agencias, servicios de entretenimiento y aspectos similares. A nivel académico sabemos, por la experiencia, que si no tenemos en cuenta los anfitriones, al final el turismo acaba decayendo.

Otro de los graves problemas de las teorías actuales para explicar la realidad es el excesivo fraccionamiento que lleva a una falta de comprensión en su conjunto. En un intento de eludir este problema se alza la teoría de sistemas. Nosotros, como muchos

otros, consideramos la sociedad como un sistema social —también denominado por algunos autores espacio social— el cual consta de varios subsistemas o campos. Las posibilidades de desarrollo de una sociedad, de alcanzar ciertos objetivos, está en relación con la riqueza que tengan dichos subsistemas, con el capital que tengan dichos campos.

Reconociendo la complejidad del tema objeto de estudio, la modalidad turismo de cruceros dentro del ámbito de nuestro desarrollo turístico, es que se ubica nuestro problema científico. Este trabajo no representa más que un primer paso hacia la iniciación del tema del crucerismo, aprovechando la oportunidad brindada por nuestro ejercicio para optar por el título de Licenciado en Turismo. Al mismo tiempo, que en sus contenidos, otros que nos siguen, encuentren un asidero para dar continuación y profundización al estudio de esta modalidad, una *especialización* llamada a convertirse en una de las principales fuentes de ingresos y de promoción de nuestro país como destino turístico élite del Caribe.

HIPOTESIS

El conocimiento de la modalidad objeto de estudio, su incorporación como especialización curricular en los estudios de pre y postgrado; así como la profundización de los especialistas en el tema, permitirá ampliar el cimiento del saber producido de una de las modalidades turística de más rápido desarrollo y en la cual el destino Cuba puede jugar un importante y ventajoso papel en la subregión.

OBJETIVOS

El objetivo general se enmarca en la necesidad de crear una base documental que permita resumir el conocimiento de la evolución, desarrollo y perspectivas del crucerismo como modalidad turística de amplias oportunidades para nuestro país y que este trabajo contribuya, como síntesis de referencia a los especialistas del sistema de turismo encargados del desarrollo de este turismo; así como a los futuros profesionales que se forman en nuestra universidad. Para lograr el objetivo expuesto, hemos trazado los siguientes objetivos específicos.

- Estudiar el surgimiento y caracterizar el desempeño del crucerismo como modalidad turística a nivel mundial.
- Evaluar la modalidad Turismo de Cruceros como un producto de amplio desarrollo en el Caribe y sus potencialidades para Cuba.

—Establecer las prioridades para la preservación del medioambiente y la sustentabilidad del turismo ante la modalidad del turismo de cruceros.

Para el cumplimiento de nuestro objetivo se realizó una exhaustiva búsqueda de la información secundaria, tanto interna como externa. Se concertaron reuniones con los especialistas de las entidades que directamente se relacionan con la modalidad, tanto del sistema de turismo, como de otros organismos del Estado.

Se realizó la búsqueda de la información pertinente en Internet mediante la utilización de metabuscadores, de buscadores temáticos y a través de directorios informatizados.

El trabajo se estructura en tres capítulos, en correspondencia con los objetivos específicos y se arriba a conclusiones y recomendaciones.

CAPITULO 1.

EL TURISMO DE CRUCEROS.

ANTECEDENTES Y CONCEPTUALIZACION TEORICA.

“El crucero tiene como finalidad exclusiva la satisfacción y entretenimiento de los pasajeros, no efectuándose ninguna clase de operación comercial. El equipo náutico, sistemas de seguridad y alojamientos del buque dotados con alto grado de confort, garantizan el máximo grado de satisfacción. Las escalas en los puertos en cuanto a la duración de las mismas, estarán sujetas a los deseos de los pasajeros”.

Leipziger Illustrierte Zeitung
Hamburgo, enero de 1845

El cruceismo existía aunque muy poco difundido, ya que pertenecía a una clase económicamente fuerte que en la mayoría de los casos se integraba dentro los buques de línea regular de pasajeros. En los principios del cruceismo, éstos solían estar organizados por agencias de viajes y no por los armadores directamente, sino que su participación se limitaba a la operatividad náutica del buque. Una de las mas conocidas en este campo fue la agencia británica Thomas Cook. Es generalmente aceptada como la primera compañía que en 1841, organizaba tanto cruceros como viajes terrestres.

Es importante distinguir entre transporte de pasajeros y cruceistas, ya que tienen un significado totalmente distinto. Pasajero es aquella persona que embarca en un determinado puerto con el único objetivo de trasladarse a otro donde desembarca. Es decir, se trata de la persona que viaja únicamente de un punto a otro. Por el contrario *cruceista*, palabra aceptada modernamente, es la persona que embarca en un puerto con el fin de efectuar un itinerario, previamente determinado o no, para visitar varios puertos y, general aunque no necesariamente, desembarcando en el mismo puerto en que embarcó. Su único objetivo es disfrutar de una vacaciones marítimas diferentes a las convencionales en tierra.

Los orígenes del cruceismo van a depender de la invención de los buques a vapor. Recoge la historia que Robert Fulton (1765-1815) fue el inventor del primer barco de vapor, cuando en 1803 construyó una embarcación de vapor en Francia, que navegó por el Sena a cuatro millas por hora. Rápidamente se asoció, en América, con un político

llamado Livingstone y de esta compañía salió el *Clermont* (1807), cuyas pruebas resultaron muy satisfactorias.

La historia también refiere que el jefe de la armada inglesa en la Guerra de Crimea, Charles Napier, hizo el primer buque de hierro y vapor, el *Aaron Manby*, que navegó de Londres a París, pero la travesía no tuvo éxito como empresa, por falta de pasajeros.

En 1825, los ingleses intentaron un viaje a las Indias con el buque *Halcón* y más tarde con el *Enterprise* cubriendo la travesía de Falmouth a Calcuta en 113 días de navegación. En aquel mismo año, un buque holandés cubría el trayecto Ámsterdam a Curaçao, en el Caribe; con magnífico éxito de estos viajes.

Se registra que el *Lightning* cruzó el Atlántico a 18,75 nudos como promedio. El primer clipper postal entre Gran Bretaña y Australia tardó sesenta y tres días, llevando 700 pasajeros, 1.400 toneladas de carga y 350 sacos de correspondencia.

La historia de la navegación considera como precursor de los trasatlánticos al vapor *Great Eastern* (llamado inicialmente *Leviathan*); botado en 1857 y con 22.500 toneladas de desplazamiento, tenía 210 metros de eslora y 25 de manga; sus máquinas de 8.000 caballos eran de propulsión mixta: hélices y ruedas. Las enormes dimensiones de este barco, para aquel entonces, impidieron su utilización práctica y acabó siendo cedido a una compañía que lo consagró a un destino histórico: colocar el primer cable telegráfico entre Europa y América. Este cable de 3.000 kilómetros de extensión pesaba 5.000 toneladas. El *Great Eastern*, fue reducido a chatarra poco después.

Los más famosos trasatlánticos que han cruzado los mares se nombran *El Aquitania*, buque inglés de 45.647 toneladas; los italianos *Conte di Savoia* (48.502 ton.) y *Rex* (51.062 ton.); el alemán *Bremen* (51.656 ton.); el francés *Normandie* (79.280 ton.); el inglés *Queen Mary* (80.773 ton.) con capacidad para 4.000 pasajeros. Terminada la segunda guerra mundial, entraron en servicio los trasatlánticos norteamericanos *Constitution*, *Independence* y *United States*, más rápidos y perfeccionados que sus homólogos europeos. A partir de estos tiempos, el lujo deslumbrante hace que la vida a bordo de estos barcos sea mejor que la de los más lujosos hoteles.

En la segunda mitad del siglo XX, tras la aparición y perfeccionamiento de la industria aeronáutica, el auge alcanzado por el transporte marítimo, hasta el momento, se vio frenado. La inesperada situación trajo como consecuencia la desaparición de muchas compañías navieras que optaron por deshacerse de sus buques, otras mantuvieron los servicios inter-insulares en algunos países, mientras que algunas decidieron reconvertirlos y estructurarlos. Éstas últimas se convirtieron en el germen de la actual industria de cruceros.

A raíz de dichos cambios y reestructuraciones, surgen las principales compañías modernas: Nowegian Cruise Line, Carnival, Royal Caribbean, Cruise Line o Princess, que desde su surgimiento se han mantenido liderando este mercado. Desde entonces, con el paso del tiempo dicha industria ha ido en ascenso, y para los expertos resulta aún impresionante la curva de crecimiento que muestra, no presentando todavía signos de haber alcanzado su punto máximo.

1.1. Evolución y Desarrollo del crucerismo

Para ordenar metodológicamente el estudio de la evolución y desarrollo de la industria de cruceros, es necesario tener en cuenta cuatro períodos caracterizados por acontecimientos históricos que marcaron pautas en la industria del transporte marítimo de pasajeros. A continuación se muestra una tabla que relaciona dichos períodos:

Tabla 1.1. Períodos que denominan el desarrollo del transporte marítimo de pasajeros:

Años	Denominación	Período
1845-1914	Período anteguerras	Desde 1845 hasta la primera guerra mundial.
1914-1939	Período entreguerras	Desde la primera a la segunda guerra mundial.
1945-1960	Período posguerras	Desde la segunda guerra mundial hasta el año 1960.
1960-2001	Período moderno	Desde 1960 a 2001 desarrollo de la moderna industria.

Fuente: Murias López, 2002.

Período anteguerras

Al iniciar este capítulo se hizo referencia a una nota fechada en Hamburgo en 1845, se anunciaba un crucero. En el año 1858 se tienen noticias de oferta de cruceros por parte de una compañía británica con su buque *Ceylon*, desde el Reino Unido a Italia, Grecia, Turquía y Egipto.

La compañía noruega Bergen Line comenzó sus operaciones de cruceros en 1883 desde Bergen, Noruega, visitando los fiordos noruegos y Cabo Norte. La naviera británica Wilson Line ofrecía cruceros desde Hull a Copenhagen orientados al segmento de pasajeros británicos. A partir de 1880, operados por diversas compañías, se incorporaron a la industria varios buques entre los que se destacaron St. Rognvald, St. Sunniva, Argonauta y Midnight Sun.

Durante este periodo, surgen grandes compañías navieras, algunas de ellas, aún operan en la actividad de cruceros. Dentro de tantas se ha decidido nombrar sólo las que marcaron pautas en el surgimiento de dicha industria. Tal es el caso de Orient Line, Hamburg Amerika, Royal Mail, Cunard Line, White Star Line, Wilson Line, North of Scotland&Shetland Co., Bergen Line y Nordenfjeldske.

Período entreguerras

Puede considerarse que el concepto moderno de crucero marítimo turístico se concibió durante este período. Las más importantes navieras de pasajeros entraron en la industria entre los años 1920 y 1930, obligadas en la mayoría de los casos por la falta de demanda de pasajeros en los buques de línea en viajes trasatlánticos. Sin embargo los viajes de cruceros eran todavía exclusivos de la clase alta o media alta. En su mayoría las compañías navieras eran europeas, puesto que en este periodo el viejo continente era el que lideraba la industria.

Período posguerras

El estallido de la segunda guerra mundial en 1939, transformó la industria interrumpiendo su desarrollo. Aunque durante la guerra el transporte de pasajeros continuó, la mayor parte de los buques estaban dedicados al transporte de tropas o a otros servicios logísticos. La industria del crucero turístico era inexistente.

Al final de la guerra en 1945, la gran mayoría de los barcos de pasaje y carga, habían sido hundidos o se encontraban gravemente averiados. Los barcos supervivientes estaban dedicados al transporte de tropas, material y otros servicios posbélicos.

El servicio marítimo era la única vía de transporte masivo disponible puesto que el transporte aéreo estaba en sus albores y con muy limitada capacidad de arrastre de carga y pasajeros, insuficiente a todas luces para cubrir la demanda. Para solventar esta importante carencia, las compañías navieras comenzaron una masiva construcción de buques de pasaje y carga. Ante esta situación, la industria del crucero turístico no se reanudó hasta la década de los cincuenta, cuando desaparecieron las circunstancias que motivaron su interrupción.

Período moderno

Los viajes aéreos trasatlánticos en el período posterior a la segunda guerra mundial eran servidos por aviones de hélice, lentos y poco confortables. En 1952 British Airways comenzó a operar con los nuevos *Comets* de propulsión a chorro, que tampoco tuvieron gran aceptación. El panorama no comenzó a cambiar hasta la entrada en servicio de Pan American con sus nuevos Boeing 707 de 150 pasajeros muy superiores a los Comet con sus 44 pasajeros de la primera serie y los 94 de la segunda.

Posteriormente entraron en servicio los DC8 y a continuación los Boeing 747, conocidos como *Jumbos* que con sus más de 400 pasajeros, superior velocidad de crucero, confort y precios asequibles, transformaron totalmente el panorama de los vuelos trasatlánticos, comenzando la lenta desaparición del servicio marítimo y de los grandes buques de línea como transporte de pasajeros.

Sin embargo, el definitivo declive del servicio trasatlántico fue realmente el drástico recorte en la admisión, cuando no la prohibición total, de inmigrantes por parte de Norteamérica, Canadá y Argentina, a partir de la década de los años veinte ya que la demanda de pasajeros quedó limitada a la normal de viajeros, insuficiente a todas luces para cubrir una mínima parte de la oferta.

Fue entonces cuando las compañías navieras se vieron forzadas a conseguir nuevos mercados para rentabilizar las muy elevadas y recientes inversiones en buques de nueva construcción. La gran mayoría de las compañías comenzaron a transformar sus buques de línea en barcos de cruceros turísticos con el fin de explotar nuevos mercados.

Tabla 1.2. Principales Compañías navieras por período

Anteguerras 1845 a 1914	Entreguerras 1918 a 1939	Posguerras 1939 a 1960	Era moderna 1960 a 2001
Orient Line P & O Hamburg Amerika Royal Mail Cunard Line White Star Line Wilson Line North of Scotland & Shetland Co. Bergen Line Nordenfjeldske	Cunard Line Royal Mail White Star Line Blue Star Line P & O Orient Line Canadian Pacific Anchor Line Lamport Holt Ellerman Wilson Line Pacific Steam Nav. Co French Line Holland Amerika Line Lloyd Triestino Hamburg America Line Norddeutscher Lloyd Hamburg Amerika Line Hamburg Sud-America Bergen Line	P & O Cunard Line Canadian Pacific Royal Mail French Lin8e Swedish America Norwegian America Holland America Line Costa Line Chandris /Celebrity Epirotiki	Carnival Corporation Carnival Cruise Lines Royal Caribbean Norwegian Caribbean Princess Cruises P&O Princess Crystal Cruises Star Cruises Deutsche Seetouristk Hapag Lloyd Peter Deilmann Sea Cloud Cruises Sun Lines Fred Olsen Cruises Airtours Arcalia Aida Cruises Festival Cruises Fred Olsen Lines

Fuente: Tomado de Modalidades Turísticas "Cruceros" Monografía Docente CETUR, 2006.

Sin embargo, estos buques diseñados para el transporte de pasajeros estaban muy lejos de reunir las condiciones y características de los barcos de cruceros, tales como espacios públicos amplios y confortables, salas de juegos, salones de estar, bares, salas de espectáculos y otros donde se pudiera ofrecer al nuevo pasajero de clase única, suficientes actividades lúdicas para el disfrute de sus vacaciones, única finalidad del viaje, siendo necesario invertir grandes cantidades de dinero para su adaptación.



Figura 1. Crucero Millenium.

A partir del año 1960 el mercado mundial y en especial el americano, experimenta un tremendo auge debido a la nueva estrategia de las compañías de ofrecer precios mucho más asequibles con buques de más capacidad, lo que dio entrada en el mercado al segmento de pasajeros de clase media, por lo que las vacaciones en un buque de crucero dejaron de ser exclusivas de una sociedad privilegiada.



Figura 2. Splendour of the Seas

Desde el año 1960 hasta la actualidad, tanto la oferta como la demanda se han multiplicado varias veces. El crecimiento medio ha sido del 8% anual desde 1980. Sin embargo, el número de personas que ha realizado un crucero está muy por debajo del enorme potencial existente en todo el mundo.

En la actualidad, y en lo que se puede calificar como la nueva era del crucerismo, existen potentísimos grupos navieros que prácticamente dominan el mercado mundial.



Figura 3. Camarote de gran lujo suites del "Freedom of the Seas" el mayor Crucero actual (Royal Caribbean)

1.2. Clasificación de los buques de crucero

Los cruceros se pueden clasificar atendiendo a varios criterios. En este epígrafe se expondrán los diferentes tipos de clasificación, así como, una breve caracterización de las mismas.

Clasificación por la duración del viaje:

Los cruceros según la duración del viaje que efectúen, se pueden clasificar en de corta o de larga duración. Los de larga duración son aquellos que permanecen navegando durante un periodo de entre 7 y 21 días, mientras que los de corta duración lo hacen entre 4 o 5 días. En los últimos años, se ha puesto de moda los viajes de pocos días, mientras que los de muchos días van en descenso.

Clasificación por tamaño y capacidad de pasajeros:

Existe un primer criterio de clasificación por capacidad de pasajeros. Según esta clasificación, los buques crucero son considerados como pequeños, medianos, y grandes.

A) Buques pequeños: Con capacidad para un máximo de 500 pasajeros, tienen un registro bruto entre 2.000 y 20.000 tm. Diseñados para clientes que desean la intimidad y navegar con un reducido número de pasajeros, con gustos parecidos.

Algunos de los buques más exclusivos del mundo pertenecen a este grupo, así como los que realizan cruceros de expedición. Generalmente, los horarios y programas diarios son mucho más flexibles y el nivel de servicio es superior. En contrapartida los espacios públicos son más limitados que en los grandes buques. El ambiente a bordo recrea el de un club privado.

B) Buques medianos: Con capacidad para alojar entre 500 y 1.500 pasajeros, tienen un registro bruto entre 20.000 y 50.000 tm. Son muy estables en alta mar y proporcionan un gran número de espacios públicos, diversas opciones de entretenimiento y un programa de actividades más estructurado.

C) Grandes buques: Tienen capacidad para alojar más de 3.000 pasajeros y entre 50.000 y 150.000 tm. de registro bruto. Este tipo de buques reúne todas las condiciones para que el cliente disfrute de una experiencia llena de diversiones en un entorno que prácticamente recrea una ciudad en alta mar.

La mayoría ofrece una gran variedad de actividades para familias y espectáculos nocturnos de gran calidad. Funcionan con un programa muy variado de horarios, tanto

en el restaurante como en las actividades comunes. Algunos incluso disponen de mini-golf, pistas de tenis, pista de patinaje sobre hielo, grandes y espectaculares teatros, centros de belleza integral, discotecas, etc. El crucero más grande del mundo, en la actualidad, es el *Freedom of the Seas*¹ perteneciente a la megaempresa de cruceros Royal Caribbean, fue construido por la compañía noruega Aker Yards ASA.



Figura 4. Campo de minigolf del "Freedom of the Seas" el mayor Crucero actual (Royal Caribbean)

Clasificación por segmento de mercado

Esta clasificación define la categoría del barco dentro del mercado y de la industria de cruceros. Hasta hace poco tiempo la variedad y tipo de buques unida al tipo de ofertas los dividía en seis diferentes categorías: Budget, Contemporary, Premium, Luxury, Luxury Sailing Vessels y Niche Cruising.

A) *Budget*: Corresponde a la clase más económica. Normalmente los barcos utilizados son barcos antiguos remozados y con pocos equipamientos. Esta clase de barco era

¹ El Freedom of the Seas, construido en 2006 a un costo de 800 millones de dólares, es una embarcación de 72 metros de altura y 339 metros de eslora, con 15 cubiertas para pasajeros. Cuenta con 2661 camarotes y 120 suites. El registro bruto es de 160.000 toneladas de desplazamiento. En el comedor de tres niveles pueden sentarse 2.140 pasajeros. En sus cubiertas hay más de 2.000 asientos y una pista de patinaje sobre hielo. El gimnasio mide unos 2.900 metros cuadrados y tiene un ring de boxeo. Ofrece además servicios lujosos como blanqueo de dientes y masajes. En el piso 13 tiene una pared preparada para quienes quieran escalar una montaña y una piscina de olas inmensas para los fanáticos del surf. El Flow Rider Surf Park, una piscina para la práctica de surf que simula la sensación de montar una ola del océano de 3 metros que se mueve a 20 millas por hora.

Los precios para un viaje de siete días por el Caribe, van desde los 1.900 dólares para una pareja en un cuarto interior en la temporada baja, hasta los 2.500 dólares por la misma cabina con balcón durante la temporada alta.

minoritaria en el mercado y en la actualidad casi ha desaparecido. El precio medio del pasaje se encontraba entre 150 y 200 dólares diarios.

B) Contemporary: Dominante en el mercado. El precio diario del pasaje oscilaba entre los 200 y 300 dólares. Este segmento era servido por buques medios o grandes, aunque todavía utilizando barcos transformados con buenos niveles de confort y servicio.

C) Premium: Segmento de nivel entre el contemporary y el de lujo. El precio del pasaje se encontraba entre los \$300 y 500 diarios. Este servicio era servido por barcos nuevos y con muy buen nivel de servicios.

D) Luxury: Categoría más elevada del segmento. El precio diario era superior a \$500.

E) Luxury sailing vessels: Similar a la clase anterior pero por lo general, se trata de buques de pocos pasajeros y, en la mayoría de los casos, de tamaño pequeño.

F) Niche Cruising: Se trata del segmento que ofrece viajes singulares y distintos a los cruceros habituales, como por ejemplo viajes temáticos, polares, musicales, literarios, etc. El costo diario suele estar equiparado al del segmento de lujo.

Las compañías de cruceros han optado por el sistema de aumentar la oferta construyendo buques de mayor capacidad a la vez que más calidad y con menor coste de mantenimiento, lo que ha permitido iniciar una agresiva oferta de precios mucho más económicos. A continuación se muestra las diferentes clasificaciones y el por ciento que cada una representa del total de embarcaciones que operan actualmente.

Budget - 6,60 %	Contemporary - 58,20 %	Premium - 27,20 %
Luxury - 2,20 %	Luxury Sail - 0,60 %	Niche - 5,20 %

Las nuevas construcciones no tienen nada que ver en cuanto a confort, servicios, y seguridad, con la mayoría de los existentes en el mercado hace solamente diez años atrás. Y no únicamente las nuevas construcciones, ya que las antiguas unidades en servicio han sido mejoradas notablemente mediante importantes inversiones y transformaciones. Los segmentos se han ido aproximando y reducido a tres: Luxury, Premium y Standard.

El segmento *Luxury*, el segmento que corresponde al más caro, permanece sin variación tanto en tipo de buques como en oferta. A pesar de que este segmento es propio de una

clase de nivel económico alto, siempre existirá demanda para buques de esta categoría. Según ciertos analistas especializados, existe en este segmento un mercado fijo de aproximadamente el 5% de todo el potencial de la industria. (*Pimentel 2001*). Los buques que componen el segmento comienzan a partir de cuatro estrellas plus, cinco estrellas y cinco estrellas plus.

El segmento *Premium* no ha variado notablemente. Está compuesto por buques de cuatro estrellas y cuatro estrellas plus. No obstante, si el mercado lo exige, ofrecen cruceros del segmento *Standard* a precios reducidos para cubrir ciertas carencias de demanda en determinadas épocas y áreas.

En la actualidad es difícil distinguir entre el segmento *Standard* y *Premium*, ya que en muchas ocasiones los dos se confunden. Hay que tener en cuenta que completar un barco de 3.000 pax o más es muy difícil en ciertas temporadas. Completar veinte buques de las mismas características, en la misma área y con varias compañías en hipercompetencia, es mucho más difícil.

El aumento de la flota es tan espectacular que para cubrir la oferta es necesario atraer una gran cantidad de nuevos cruceristas, facilitando el acceso al crucero a nuevos estratos de la sociedad. Para ello hay que ofertar productos atractivos y asequibles por precio.

Clasificación por categoría

A continuación se expone de forma tabulada la clasificación por categoría de los buques de cruceros.

★★★★★ +	Corresponde a un barco con la máxima calificación. La decoración, confort en los camarotes, comedores, salones y espacios públicos están a la altura del más sofisticado hotel de súper lujo en tierra. La tripulación y el servicio están compuestos por personal de la más alta calificación profesional y sus servicios y atenciones están en correspondencia.
★★★★★	Buques de excelente calidad con muy poca diferencia con respecto a los cinco estrellas plus. Los servicios y atenciones se corresponden con los altos precios pagados por el pasaje. Disponen de excelentes camarotes con todos los servicios para hacer del mismo un confortabilísimo lugar. Los espectáculos, excursiones y atracciones son de primera calidad.
★★★★ +	De estos buques se puede esperar un excelente crucero en todos los aspectos. De hecho la diferencia con los buques de cinco estrellas es mínima. Corresponden todavía al grupo de buques de lujo y suelen ser buques de nueva construcción equipados con la última tecnología.
★★★★	Por lo general se trata de buques de nueva construcción y de calidad muy cercana a los de cuatro estrellas plus. Todas las instalaciones y servicios son de moderna concepción y en número suficiente. El servicio está bien organizado y, aunque no de tanta calidad como los anteriores, ofrece un nivel muy alto.
★★★ +	De estos buques puede esperarse una calidad superior sin llegar a la de los buques anteriores. Se conservan unos niveles de servicios muy aceptables. La profesionalidad de la tripulación tiene el nivel de los buques de cuatro y cinco estrellas. El crucero todavía puede considerarse de un nivel suficiente para que llegue a ser satisfactorio.

★★★	La oferta en esta clase de cruceros continúa siendo razonable, pero poco más. El nivel de instalaciones es aceptable. Los camarotes suelen ser poco espaciosos. La actitud de la tripulación podría ser mejorada y el nivel de limpieza, sin llegar a ser deficiente, no es el deseable. Los barcos suelen ser de bastante edad, reconstruidos y con las carencias propias de buques de este tipo.
★★ +	El pasajero que embarque en este tipo de buques debe estar preparado para una experiencia de crucero por debajo de la media. Los niveles de servicio y experiencia de la tripulación suelen estar por debajo de los mínimos. Por debajo de dos estrellas plus, los servicios, calidad del buque en general y atenciones se deterioran notablemente.

1.3. El crucerismo en la actualidad.

La industria de cruceros es la categoría de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de ocio y placer. A partir de 1980, la industria ha experimentado una tasa de crecimiento promedio de pasajeros superior al 8%² anual.

Desde 1990, más de 103 millones de pasajeros han realizado un crucero de más de 2 días. De esta cifra, casi el 75% del total de pasajeros se ha generado en los últimos 10 años y el 45.6% en los últimos 5 años.

La extensión promedio de los itinerarios es casi 7 días (6,9 días). Desde el punto de vista de capacidad, la utilización se mantiene por encima del 100%.

La industria de cruceros transportó durante el pasado año 2007, a 12.6 millones de pasajeros en todo el mundo, un aumento del 4.6% respecto del 2006.

Los expertos consideran que la demanda se mantendrá, con una proyección de 12.8 millones de pasajeros para el 2008 pese a la debilitada economía de muchos países emisores de cruceristas, esta cifra equivale a un crecimiento del 2,4% respecto a 2007. El bajo crecimiento previsto en el número de pasajeros para 2008 está relacionado con la disminución de capacidad respecto a años anteriores³.

Una reciente encuesta que hizo la Caribbean Line Internacional Association (CLIA) a 500 agentes de viajes halló que el 90% espera que las ventas de cruceros en el 2008 sean iguales o mejores que las del 2007⁴.

Estas naves ofrecen una nueva generación de características a bordo y de innovaciones, incluyendo piscinas para la práctica del surfing, planetarios, pantallas de

² Florida Caribbean Cruise Association. (FCCA) 2007. "Resumen de la industria de cruceros 2007". Disponible en: <http://www.f-cca.com/research.html>.

³ Artículo: "El turismo de cruceros mundial tendrá un modesto crecimiento este año" Hosteltur. Enero del 2008. Disponible en <http://www.cidtur.eaehat.tur.cu/publicaciones>.

⁴ Artículo: "Más lujo, más opciones en cruceros del 2008" Nueva Cork, EE.UU. (AP) 14 de febrero del 2008. Disponible en <http://www.cidtur.eaehat.tur.cu/publicaciones>.

cine situadas en cubiertas, simuladores de golf, parques acuáticos, cocinas demostrativas, mesas de billar que se auto equilibran, villas con varias habitaciones y piscinas privadas, spa y jacuzzis en las suites, pistas de patinaje sobre hielo, paredes para escalamiento, trampolines para la práctica de saltos libres y otras atracciones. Los buques de hoy en día también ofrecen facilidades para acomodar a familiares de todas las generaciones que viajan juntos, mercado que resulta idealmente apropiado para los cruceros en el Caribe.

1.3.1 La oferta

El producto de cruceros está diversificado. A través de su historia la industria ha respondido a los deseos vacacionales de sus huéspedes y ha admitido innovaciones para el desarrollo de nuevos destinos, nuevos diseños de naves, nuevas y diversas amenidades a bordo, así como facilidades y servicios, además de un amplio margen de actividades colaterales en tierra. Las compañías de cruceros también han ofrecido a sus clientes nuevos temas crucerísticos y duración de los recorridos a fin de satisfacer los cambiantes patrones de vacaciones de los viajeros actuales.

Desde los inicios de la actividad de cruceros se crearon asociaciones con el propósito de organizar y, de cierta manera, controlar y planificar dicha industria. Por su destacada labor, se ha decidido citar dos de ellas: la *Florida Caribbean Cruise Association* (FCCA) y la *Caribbean Line Internacional Association* (CLIA).

La FCCA es una organización comercial que representa a 12 Miembros de las Compañías de Cruceros en La Florida, El Caribe y América Latina. La FCCA constituye el símbolo de la unidad entre la industria de cruceros y el Caribe, México y Latinoamérica. Desde su surgimiento en 1972, esta asociación tiene como misión el promover el crecimiento y desarrollo de la industria de cruceros de manera que beneficie de manera colectiva tanto a los destinos como a las compañías de cruceros.

La CLIA fue creada en 1972. Se trata de una organización dedicada al marketing y a la formación. Su actividad se centra principalmente en seminarios de formación para los agentes de viajes y su correspondiente certificación, campañas de relaciones públicas, una importante campaña de publicidad, así como diversas publicaciones periódicas. La

CLIA y la FCCA son las asociaciones que funcionan en nuestro continente. Existen otras que organizan la actividad de cruceros en otras partes del mundo⁵.

Las compañías de cruceros más importantes del mundo se encuentran en Norteamérica. En el año 2002 existían en el mundo 70 compañías, con 223 buques y 238.417 pasajeros. Sin embargo, solamente cuatro grupos de compañías dominan el mercado mundial ya que controlan el 79,7 % del gran mercado. A continuación se muestra una tabla que relaciona las principales características de dichas compañías.

Tabla 1.3: Principales Compañías Navieras

Compañía Naviera	Año de Fundación	Origen	Flota
Carnival Corporation (CCL)	1972	EE.UU.	22 Buques. 49394 plazas
Royal Caribbean Cruises (RCC)	1979	EE.UU.	19 Buques. 53500 plazas
P&O Princess Group (POC)	1965	EE.UU.	15 Buques. 27710 plazas
Star Cruises	1993	Malasia, Asia	18 Buques. Más de 23000 camas

Fuente: Revista Hosteltur, septiembre 2004

Para conocer como está distribuida la flota internacional, se muestra a continuación una tabla que resume el número de buques y de pasajeros con los que operan las principales compañías navieras, así como, la cuota de mercado que les pertenece.

Tabla 1.4: Principales Compañías del mundo: 2002 y 2006

Compañías	2002			2006		
	Barcos	Pasajeros	Cuota de Mercado	Barcos	Pasajeros	Cuota de Mercado
Carnival Corporation	46	67.088	32,4%	58	94.583	33,5%
Royal Caribbean Cruises	25	50.854	23,6%	31	65.054	23,4%
P&O Princess Group	20	32.343	10,8%	23	43.022	12,9%
Star Cruises	16	24.93	12,9%	16	24.93	12,3%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Hosteltur (ob. cit).

Históricamente, el área del Caribe ha sido el destino favorito de los cruceros. Se observa en el Caribe una relativa disminución de la participación de los turistas de estancia con respecto a los turistas de cruceros. Si bien en 1990 los turistas de estancia constituían el 61% del total de visitantes, ya en el 2004 esta participación se reduce al 52%. Los ritmos de crecimiento del crucerismo duplican o triplican los del turismo de estancia en la región: Seis millones de turistas anualmente escogen esta modalidad para su descanso y abordan los 145 cruceros que surcan el Mar Caribe cada año (Perelló, 2006).

⁵ En Europa funcionan la Passenger Shipping Association (PSA), la Verband der Faehrschiffahrt und Faehrtouristik (VFF), y la Asociación Crucerista de España (ACE); en Asia y Oceanía están operando actualmente la Internacional Cruise Council Australasia y la Japan Oceangoing Passenger Ship Association. En: *Principales Asociaciones Navieras*. Hosteltur, septiembre, 2004. p.12.

Tabla 1.5: Destinos de cruceros más populares en el 2007

El Caribe / Caribe Mexicano	47%
Alaska	28%
Bahamas	22%
Bermudas	16%
Hawai	16%
Mediterráneo	13%
Europa	10%
México (Costa occidental)	9%
Trans Canal	9%
Canadá/Nueva Inglaterra	6%
América del Sur	4%

Fuente: Informe FCCA, 2007.

En la segunda posición se encuentra el destino Alaska con un 28 %, por encima de Bahamas (22%), Bermudas (16%), Hawai (16%) e incluso el Mediterráneo (13%) que permaneció en la segunda posición por varios años. Este destino, relativamente nuevo ha alcanzado un elevado nivel de aceptación, puesto que resulta un atractivo indiscutible el visitar una isla cubierta de hielo y fotografiar los icebergs, que dentro de unos años, posiblemente, desaparecerán.

1.3.2 La Demanda

Para el estudio de la demanda es necesario, primeramente, conocer las características de los pasajeros de cruceros. Por tanto, se muestra un resumen de su perfil.

Perfil psicográfico de los cruceristas

El mercado fundamental del crucerismo está dirigido a los adultos de 25 años de edad o más, con ingresos superiores a los \$40,000.

Los cruceristas gastan aproximadamente \$1,690 por pax, por semana en gastos por su crucero, en comparación con los vacacionistas que no disfrutan de esta actividad, quiénes invierten un promedio de \$1,180.

La edad promedio de los cruceristas es de 49 años. El 57% son graduados universitarios y el 23% son postgraduados. El 83% está casado.

Más del 85% de los pasajeros piensa que un crucero constituye un vehículo importante para conocer áreas de destino a las cuales ellos pueden regresar. Casi el 50% tiene la completa certeza de con toda seguridad regresar para disfrutar de las áreas geográficas/destinos durante unas vacaciones en tierra.

Los cruceristas por lo general planifican sus viajes en cruceros con 5 meses de antelación.

Los cruceristas principalmente viajan con sus cónyuges (77%), seguidos por los hijos menores de 18 años (30%), amistades (25%), y otros miembros de la familia (23%).

Las fuentes internas que substancialmente ejercen la mayor influencia tanto para las vacaciones como para cruceros son: *Comentarios* (38%); *Siempre deseó ir allí* (38%); *Deseos del cónyuge o acompañante* (35%); *Sitios web de destino* (37%).

Existen marcadas diferencias entre cruceristas y vacacionistas con respecto a las fuentes de información que influyen en la selección de sus últimas vacaciones/cruceros. Los cruceristas responden a un mayor grado de comercialización/promociones externas. Los cruceristas son mayormente influenciados por: Sitios web de cruceros; Agentes de viajes recomendados; Revistas de viajes; Anuncios en Internet; Anuncios en revistas; Correo directo (marketing relacional).

Al comparar los viajes en cruceros con otras formas de vacaciones, los cruceristas muestran mayor inclinación que los no cruceristas, a considerar esa forma de vacaciones por: a) Buen valor para el dinero; b) Confiabilidad; c) Seguridad; d) Facilidad para planificar y organizar; e) Relajamiento/escapar lejos de todo; f) Explorar un área vacacional para regresar después.

Casi todos los pasajeros de cruceros (80%), reservan al menos algunos de sus recorridos a través de agencias de viajes.

Tabla 1.6: Criterios a tener en cuenta los cruceristas para decidir donde vacacionar.

Criterios para decidir donde vacacionar	Crucerista	Vacacionista No Crucerista
Destino	8.1	8.3
Precio	6.8	6.6
Mejor oportunidad para relajar y descansar	6.4	6.2
Correspondencia con mi disponibilidad de días y vacaciones útiles	5.8	5.9
Ofrece una experiencia incomparable	6.1	5.6
Beneficio	6.0	5.8
El hotel/opción de descanso o crucero en particular	5.9	4.6
Buenos programas para niños y familia	4.0	4.1

Los datos que aparecen en la tabla son los resultados de una encuesta elaborada por FCCA, mediante una escala de Likert de 10 posiciones, donde 10 es "mayor influencia" y 1 es "no ejerce ninguna influencia". Fuente: Informe FCCA, 2007.

1.3.3. Mercados Emisores más importantes:

Desde los inicios de la actividad de cruceros, Estado Unidos ha sido el principal emisor a nivel mundial. En la actualidad, dicho mercado continúa creciendo vertiginosamente, a una tasa anual del 8.1%, acumulativo desde 1980 hasta el 2003. Para este año se pronostica que del 12.8 de cruceristas que viajarán, 10.5 serán de origen Norteamericano.

El Mercado Europeo es otro a considerar. Actualmente las ventas de cruceros en Europa están creciendo sustancialmente ya que los turistas se sienten más atraídos por estos productos, gracias al aumento de la demanda y el descenso en los precios.

En este segmento mercado se goza de unos períodos vacacionales más amplios y se destina una parte considerable de los ingresos al turismo. Los principales mercados emisores en Europa son Alemania, Italia, Francia y España. De estos, el último es el que más ha aumentado en los últimos años, este año superó la cifra de medio millón. Según MSC Cruceros, la cuarta naviera a nivel mundial y primera de capital puramente europeo, registró el pasado año un crecimiento en el volumen de españoles del 50% respecto a 2006 y espera alcanzar un resultado similar al cierre del presente año, con un avance de un 40% o un 45%, hasta 70.000 pasajeros transportados⁶.

Para este año se suma el mercado británico, que según dijera el director ejecutivo de Carnival UK, *David Dinge* en una entrevista a la *Revista Hosteltur* de febrero de 2008, se estima que para el presente año la naviera transportará 1,55 millones de pasajeros pronosticando un ascenso de la cifra a 2 millones para 2012⁷.

1.4. Desempeño futuro del crucerismo a nivel mundial.

Las predicciones son alentadoras para esta modalidad. Según estudios de la OMT para el 2020 se estima un crecimiento de los viajes de cruceros. Existe una gran demanda potencial de este tipo de actividad que se verá beneficiada por la baja de los precios.

⁶ Artículo: "Rivalidad entre navieras por el mercado español con el alza anual de dos dígitos" Madrid (EFE) 6 de febrero del 2008. Disponible en <http://www.cidtur.eaehat.tur.cu/publicaciones>.

⁷ Artículo: "El conocimiento del agente de viajes a la hora de vender un crucero nunca ha sido tan importante" Hosteltur. Febrero, 2008. Disponible en <http://www.cidtur.eaehat.tur.cu/publicaciones>.

La disminución de los precios es consecuencia de la inestabilidad de la economía, fuertemente influenciado por el precio del petróleo; por tanto, se pronostica que las mejores ofertas serán en los barcos más antiguos y no en los modelos más nuevos y más grandes, ya que estos últimos en su afán de recuperar el capital invertido elevarán sus tarifas.

Ante tales pronósticos, las grandes corporaciones navieras han decidido aumentar su flota, de acuerdo con los pedidos hechos por dichas navieras, desde el 2008 hasta el 2012 serán construidos 42 barcos de crucero que, en su conjunto, suponen una capacidad semanal adicional de 100.000 plazas. Esta proporción equivale a casi un barco mensual durante los próximos cuatro años y consolida a Europa como líder de la fabricación naval mundial. La inversión total se calcula en más de 18.000 millones de euros⁸.

La media de estos buques es de 100.000 toneladas de desplazamiento y 2.500 pasajeros, aunque sería muy superior si no se tuviese en cuenta los pequeños navíos encargados para el segmento de lujo que tienen una capacidad entre 210 y 450 cruceristas. En el otro extremo, se encuentra el descomunal proyecto *Génesis* diseñado para alojar 5.400 pasajeros.

1.4.1 Principales amenazas para su desarrollo.

Como otros productos en desarrollo, el crucerismo actual se ve directamente afectado por cuestiones que, con el tiempo, pueden interferir de modo negativo en el rendimiento del producto turístico. Dentro de las principales afectaciones se encuentra la estructura de costos, su incidencia en el medio ambiente, la concentración de la oferta y la demanda y la estacionalidad.

Estructura de Costos

Los elevados costos caracterizan a la actual industria de cruceros. Desde los inicios de dicha actividad, este aspecto ha sido una preocupación latente en las corporaciones navieras. La construcción de un buque tiene un costo promedio de €365 millones.

⁸ Artículo: "Europa construirá casi un barco de cruceros al mes en los próximos cuatro años" Hosteltur. Febrero, 2008. Disponible en <http://www.cidtur.eaehat.tur.cu/publicaciones>.

Una vez terminada una embarcación entra a jugar un papel primordial la contratación de la tripulación (técnicos, especialistas, navegantes, trabajadores de servicio, etc.). Este, es también un costo, pero variable, que en cierta medida compensa el costo fijo que produce la construcción. Se dice que compensa porque la mano de obra que se contrata es muy barata.

En la actualidad la gran mayoría de las tripulaciones de las áreas de servicios proceden de los países del denominado “tercer mundo”, principalmente de Filipinas, India, y otros asiáticos. Últimamente China ha entrado con mucha fuerza en el mercado de las tripulaciones, sin embargo, todavía uno de cada cinco tripulantes es de nacionalidad filipina.

Estas obligaciones incrementan la necesidad de personal calificado en el ofrecimiento de los servicios, lo que significaría costos adicionales en la capacitación del personal existente o en la contratación de nuevo personal.

Una tripulación preparada y con buena calificación puede marcar la diferencia entre el éxito y el fracaso de la operatividad de la nave, ya que en la industria del crucero la competencia y profesionalidad de la tripulación juega un papel importante, puesto que incide directamente en la satisfacción del pasajero, único generador de ingresos.

Incidencia en el Medio Ambiente

Es indudable que como otras modalidades del tráfico marítimo, los barcos cruceros representan una amenaza para el medio ambiente. Quizás este sea uno de los problemas que inciden directamente en el sano desarrollo de la industria. Ante tal afectación se han creado regulaciones medioambientales que rigen a nivel internacional, con el objetivo de disminuir, en un por ciento, el daño a los mares y fondos marinos, incluyendo la flora y fauna. A pesar de ello, son casi continuas las sanciones millonarias a los buques por el incumplimiento de dichas normas⁹. Aunque existen leyes y sanciones a los responsables de este tipo de accidentes, no resultan ser suficientes para contrarrestar el daño que las distintas compañías causan al medio ambiente.

⁹ Recientemente, el grupo Carnival ha sido sancionado por un delito continuado de vertido de aguas sucias al mar, con la cantidad de 40 millones de dólares.

Concentración

Otra de las grandes características de la industria moderna es la concentración de la oferta. Como se ha mencionado en epígrafes anteriores, aproximadamente el 80% de los cruceros del mundo están controlados por cuatro grandes grupos.

Las barreras de entrada que imponen dichas compañías son enormes por la estructura oligopólica con las que operan. Como consecuencia un importante grupo de operadores pequeños está explotando el llamado cruceo especializado que tiende a la tematización de los viajes y la explotación de segmentos más especializados como por ejemplo el cruceo fluvial¹⁰.

Estacionalidad

El cruceo como cualquier otra esfera de la actividad turística se ve afectado por la estacionalidad. Como se ha mencionado con anterioridad, el Caribe, es la zona cruceística más importante del mundo, y se reconoce como un destino de invierno; ejerciendo sus efectos negativos la temporada ciclónica. Por su parte, el Mediterráneo es un destino de verano. Este fenómeno ha provocado que las grandes compañías operen en el Caribe en la época de invierno y algunas de ellas, se mueven hacia Europa durante el verano.

Una segunda consecuencia de la estacionalidad es el cambio de estrategias comerciales de las empresas durante los periodos de baja, fundamentalmente dirigidas hacia la baja de los precios y el ofrecimiento de descuentos y ofertas especiales. Esta situación provoca que la oferta se mantenga en constante movimiento.



¹⁰ Miranda, Daimis, Perelló Cabrera, José Luis. (2006) "*Turismo de Cruceros*" CETUR, Bibliografía Docente.

CAPITULO 2.

EL TURISMO DE CRUCEROS EN EL CARIBE Y CUBA. REALIDAD Y PERSPECTIVAS.

El archipiélago cubano está geográficamente situado en el Mar Caribe, y pertenece, por tanto, a un conjunto de islas que conforman la denominada Región Caribeña. Como se ha mencionado en el capítulo anterior, esta región se ha mantenido, desde los inicios de la actividad crucerística, como el destino de preferencia para el turismo de cruceros. Con el fin de analizar el desarrollo, oportunidades y amenazas que han caracterizado a la modalidad en Cuba se hace imprescindible que se traten aspectos muy generales del desarrollo actual de la modalidad de cruceros en el Caribe, por constituir éste, el escenario del desempeño del turismo de cruceros.

2.1. El Desempeño del Cruceismo en el Caribe.

El denominado Gran Caribe encabeza el crecimiento de la industria de cruceros. Según el resumen del desarrollo del cruceismo emitido por la FCCA a inicios del 2007, el Caribe representa el 46.4% de los itinerarios a nivel mundial. De la gran demanda, el 85% se concentra en 12 grandes empresas que integran la asociación denominada FCCA (Florida-Caribbean Cruise Association) que con más de 100 barcos, controlan el 95% del mercado norteamericano y el 85% del mercado mundial¹¹.

De acuerdo con la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) más de un millón de niños y jóvenes de menos de 18 años viajan cada año en los cruceros. Otro dato interesante es el mito de que los cruceros son solo para adultos mayores pues en una encuesta realizada por el propio sitio Web resultó que un 68 por ciento de las personas pertenecientes a la llamada Generación X (nacidos entre 1965 y 1978) están interesados en tomar un crucero al igual que un 65 por ciento de los *baby boomers* (nacidos entre 1946 y 1964) y un 59 por ciento de los adultos mayores.

¹¹ Florida Caribbean Cruise Association (1999/2000). Caribbean Economic Impact Analysis. Consultado en <http://www.f-cca.com/pages/research.html>.

Según cifras emitidas por la CTO (Caribbean Tourism Organization)¹² en el año 2006 la región Caribeña recibió un total de 18 millones de visitantes. A continuación se muestra una tabla con los arribos de cruceristas al Caribe por países.

Tabla 2.1. Arribos de cruceristas al Caribe por países.

Países	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Aruba	582 195	542 327	576 320	470 765	507 458	404 721
Bahamas	2 802 112	2 970 174	3 360 012	2 681 664	2 509 263	2 400 115
Barbados	529 319	559 122	721 270	397 462	351 574	511 996
Belize	319 690	575 196	851 436	800 331	656 638	622 753
Bermuda	200 156	226 097	206 133	246 762	335 874	354 024
Bonaire	42 181	44 601	53 343	40 077	61 844	N/d
British Virgin Islands	230 067	304 338	466 601	449 152	443 987	472 743
Cayman Islands	1 574 750	1 818 979	1 693 293	1 798 999	1 930 136	1 752 392
Cozumel (Mexico)	2 227 690	2 708 913	2 862 039	2 519 179	N/d	874 074
Curacao	319 067	279 378	219 385	276 217	321 551	239 433
Dominica	136 859	177 044	383 614	301 294	379 503	237 857
Dominican Republic	246 992	398 263	456 321	225 208	231 990	274 649
Grenada	135 061	146 925	229 800	275 082	218 838	216 961
Jamaica	865 419	1 132 596	1 099 773	1 135 843	1 315 333	1 093 018
Martinique	200 847	268 542	159 416	93 060	95 812	46 781
Puerto Rico	1 203 911	1 234 992	1 390 343	1 163 626	1 164 622	786 543
St. Lucia	387 180	393 240	481 279	394 364	359 593	610 165
St. Marteen	1 055 040	1 171 734	1 348 450	1 039 163	1 027 047	1 431 906
St. Vincent & Grenadines	70 314	64 965	74 657	69 391	106 474	107 885
Trinidad & Tobago	60 047	55 532	54 254	67 193	62 897	58 684
US Virgin Islands	1 738 703	1 773 948	1 964 689	1 912 539	1 901 275	1 917 878

Fuente: Elaboración propia a partir de informes del Observatorio Turístico, MINTUR.

Los actuales itinerarios en el área hacen escalas puntuales en 4 o 5 países. Según informe de la FCCA del 2006, los destinos participantes en este año incluyeron a: Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Islas Caimán, Cartagena-Colombia, Costa Maya-México, Cozumel-México, Curazao, Dominica, Granada, Cayo Hueso-Florida, Martinica, San Juan-Puerto Rico, St. Kitts, Santa Lucía, St. Martín e Islas Vírgenes Estadounidenses.¹³

El hecho de que el Caribe se haya mantenido como el destino de preferencia para los cruceros se debe, en gran medida, a sus recursos naturales. Las islas que conforman

¹² Información facilitada por el Observatorio Turístico del MINTUR.

¹³ Informe resumen de la actividad de cruceros. FCCA. Julio, 2007. Consultado en <http://www.f-cca.com/research.html>.

el área ofrecen un clima cálido durante casi todo el año, con playas y una naturaleza privilegiada, adaptable a una amplia gama de actividades recreativas y posibilidades diversas de disfrute de excursiones para los cruceristas.

Los tres itinerarios básicos de los barcos cruceros en la región son: Caribe occidental, Caribe oriental y Caribe sur. La siguiente tabla reúne las características principales de la actividad de cruceros en dichas regiones.

Tabla 2.2. Características de la actividad de Cruceros en las principales regiones del Caribe.

<u>Principales Regiones del Caribe</u>	<u>Caribe Occidental</u>	<u>Caribe Oriental</u>	<u>Caribe Sur</u>
<u>Número de itinerarios</u>	96	51	45
<u>Principales destinos</u>	Bahamas, Jamaica, Gran Caimán, Belice, México	Bahamas, Puerto Rico, República Dominicana, St Marteen, Tortola, Martinica, St. Kiss, Barbados, Antigua y Dominica.	St Thomas, Dominica, Barbados, Aruba, St Bartelemy, St Marteen, Granada, Venezuela, St. Lucia.
<u>Compañías con más presencia</u>	Carnival (32%), Royal Caribbean (22,9%), Holland America Line (13,5%) y Princess Cruise Line (10%)	Royal Caribbean (21,0%), Holland America Line (17,6%), Carnival (11,7%), Princess Cruise Line (11,7%).	Royal Caribbean (28,8%), Celebrity Cruises(15,5%), Princess Cruise Line (13,3%).
<u>Puertos Madre</u>	Florida: Miami Port Canaveral, Tampa, Fort Lauderdale, Jacksonville. Texas: Galveston, Loisia: New Orleans.	Florida: Miami Port Canaveral, Fort Laurerdale, y Tampa.	Florida: Miami Port Laurerdale, Tampa y Jacksonville. New York, Norfolk Virginia, San Juan (14), Bridgetown Barbados (3), St. Thomas (2).

Fuente: Elaboración propia a partir de datos seleccionados de Informe MINTUR (2006)

El Caribe occidental representa un 50% de los itinerarios totales en el área, esta situación es de gran beneficio para nuestro país debido a su posición geográfica. Por otra parte, las rutas del Caribe occidental tienen como puertos madres los estadounidenses del sur, especialmente los de La Florida.

En el último informe emitido por la FCCA se exponen cifras alentadoras que muestran que la actividad crucerística continúa en ascenso para el Caribe. Durante este año se generaron 1.8 billones en gastos directos por pasajeros, tripulantes y compañías armadoras, considerablemente superior a los reportados en el 2006, que fueron de 1.4 billones.¹⁴

Los gastos relacionados con los cruceros generaron 41,500 empleos en todo el Caribe. Estos empleos generados por los cruceros pagaron \$600 millones de dólares en salarios que cobraron residentes del Caribe.

¹⁴ Informe FCCA. (2007).

El gasto promedio reportado en cada puerto de escala por cada pasajero de cruceros fue de \$98.01 dólares, y por tripulante fue de \$74.56 dólares. Si se comparan con los datos del 2006 se pueden percibir pequeños cambios, pues en este año los gastos promedio reportados fueron 103.88 y 72.06, respectivamente.

Resulta imprescindible definir qué se consideran gastos directos a las compensaciones y empleos que genera el turismo de cruceros a los residentes que producen bienes y servicios destinados al sector. Los gastos directos más recurridos por los turistas que visitan el Caribe son: Comidas y bebidas, Entretenimiento incluido casinos de juego, Paseos, observación y excursiones, Taxis y medios de transportes locales, Compras libres de impuestos (*duty free*).

Se considera gasto indirecto en bienes y servicios que realizan los negocios locales y sus empleados dentro del propio país para poder ofrecer los mismos a los visitantes, lo que incluyen gastos de almacenamiento, transportación, servicios públicos y comunicaciones, y bienes de consumo producidos en el área.

Si se totalizan ambos gastos, es decir, directos e indirectos, se obtiene un aproximado de lo que se recauda por desarrollar la actividad de cruceros. Siguiendo este análisis y siendo la última cifra que se dispone, se resumen que en el año 2006 el turismo de cruceros produjo un ingreso de 2.6 billones de dólares, 1.4 por gastos directos y 1.2 por indirectos.

2.1.1. Aspectos negativos del crucerismo en el Caribe.

No obstante lo reportado por las Asociaciones que agrupan a las compañías navieras que controlan la modalidad de cruceros en el Caribe, Perelló (2006) plantea las amenazas que puede representar el desarrollo desmedido del crucerismo en el Caribe, en detrimento del turismo de estancia, el sector hotelero y la preservación de los recursos naturales y culturales. Perelló señala que a partir de 2004 se produce un auge en la llegada de cruceros, situación que supone en algunas islas un verdadero desafío para garantizar la permanencia del flujo de turistas aprovechando las principales ventajas comparativas —sol, mar y playas— y los encadenamientos posibles con el resto de la economía como el turismo hotelero, los restaurantes, los centros de negocios y diversión, las excursiones guiadas, el transporte, entre otros.

En algunas islas, la proporción de pasajeros de crucero por habitantes es particularmente elevada, llegando a representar un factor importante de cerca de 11 turistas por cada habitante para Bahamas; 8 para Aruba; 7 para Antigua & Barbuda y 5 para Dominica; y alrededor de 4 para una muestra de once países.



Figura 1. Crucero en Aruba.

Uno de los principales retos es conjugar la actividad de la industria de Cruceros con el desarrollo de un turismo sustentable que minimice los impactos adversos sobre el medioambiente, la cultura y la normalidad ciudadana.

Existen obstáculos asociados a la explosión vertiginosa de la llegada masiva de turistas, situación que hace dificultosa la conservación del patrimonio histórico, muy dependiente del tratamiento que los visitantes den a museos, fauna y ecosistemas en general, en sus viajes. Lograr un equilibrio entre los flujos masivos de visitantes y el respeto a la conservación del ambiente y su cultura (turismo sustentable) son elementos clave de este proceso.

En el caso de Belice, en el Caribe Centroamericano, se han revelado graves problemas de congestionamiento y amenazas a la integridad de sitios arqueológicos mayas, y la renuencia de la comunidad hotelera, cuyo crecimiento fue de poco menos de una décima parte de la experimentada por el sector de cruceros, ya que este tipo de turista no utiliza sus instalaciones.

Otro caso interesante es el de Aruba, una isla de 193 km², con cerca de 72.000 habitantes y una costa marítima de 68.5 km, la terminal de pasajeros de crucero, de su

capital Oranjestad, puede recibir simultáneamente hasta tres megacruceros, superiores a 250 metros de eslora y dos cruceros menores (figura 1). El pasado año más de 600.000 pasajeros de crucero visitaron Aruba.



Figura 2. Cruceros en Curaçao. En la foto aparecen cuatro cruceros.

Del 2006 al 2009 un total de 28 nuevos cruceros estarán en construcción en el mundo, por un valor de 16,411 millones de dólares, a un costo medio de unos 200 mil dólares por cama. En la segunda mitad del 2008, el crucero mayor del mundo, el *Freedom of the Seas*, perteneciente a la naviera norteamericana Royal Caribbean, comenzará sus itinerarios por el Caribe.

El mercado de cruceros es el segmento turístico que ha tenido en los últimos años el mayor incremento, con un crecimiento promedio anual entre un 8 y 10%, duplicando el ritmo de crecimiento del turismo de estancia.

Aun cuando se desarrollan en el turismo de cruceros otras zonas del mundo como Alaska, Mediterráneo y Asia; el Caribe (*51% de todo el tráfico mundial*), se considera la principal zona geográfica donde operan los cruceros, cuyos puertos madres están en su mayoría en Estados Unidos.

Desde Estados Unidos, el 51,2% de los pasajeros de cruceros residen en seis estados: Florida (18,4%), California (12,4%), Texas (6,1%), New York (6,1%), Pennsylvania (4,4%) y Massachusetts (4,3%), de un gran total de 8,0 millones de pasajeros.

Las líneas de cruceros que operan en el Caribe, son fundamentalmente de capital norteamericano y disponen de una flota de más de 120 barcos con una capacidad superior a las 220 mil camas. El 88,4% de los barcos están agrupados en la Carnival Corporation, la Royal Caribbean, Holland America y la Norwegian Cruise Line, estos grupos operan más del 95% de las camas disponibles. Navegan también en la región buques de compañías europeas de cruceros.

La industria de cruceros, basificada y abastecida principalmente en el estado de la Florida, genera ingresos inducidos para este Estado, por 9 mil millones de dólares y en relación a la totalidad para los EE.UU., se estiman en 20 mil millones.

Como se comentó al principio de este epígrafe, indicadores elaborados por firmas consultoras internacionales (FCCA), estimaban un ingreso promedio de 103.83 dólares por crucerista/día desembarcado en cada país. La mayoría de los estudios señalan que, en gran parte de los países caribeños el ingreso promedio por crucerista/día es inferior a los 50 usd. Aún tomando la cifra de 103 dólares por crucerista y considerando una visita media a 4 destinos, por un 50% aproximado de los 11,6 millones de cruceristas (para todo el Caribe) del año 2006, los ingresos dejados en toda la región, no alcanzarían la cifra de 3,000 millones de dólares, que viene siendo la tercera parte de lo captado por la Florida.

2.2 Desempeño del turismo de cruceros en Cuba

La modalidad turismo de cruceros en Cuba reapareció durante el período especial en el año 1993, en un momento donde el turismo era retomado como alternativa económica. La modalidad se inició por el Grupo Empresarial Cubanacán que de conjunto con otras compañías tomó al buque Santiago de Cuba para realizar recorridos por algunos puntos del país y del Caribe. Un año más tarde, en 1994, se logra atraer a la compañía Italiana Costa Cruises que estuvo operando en el país durante tres años consecutivos hasta que fue comprada por la norteamericana Carnival Corporation y la obligó a salir de Cuba.

Un nuevo paso en la operación en Cuba de cruceros se dio cuatro años más tarde con la formación de la asociación mixta entre la empresa cubana Cubanco, S.A. y la inversionista Silares Terminales del Caribe de Italia en el año 1998, con el objetivo de administrar las terminales de cruceros en los puertos de La Habana, Santiago de Cuba

y Punta Francés en Isla de la Juventud. Según informaciones del Ministerio de Transportes (que es el organismo que atiende el crucerismo en Cuba); en el período entre 1998 y el 2005 operaron en Cuba cerca de 14 compañías de cruceros: Italianas, Alemanas, Francesas y Británicas, en un proyecto que además contempló la ampliación de la terminal Sierra Maestra de La Habana, para recibir embarcaciones de gran calado y otros proyectos como la construcción de un centro comercial en la misma terminal para ser administrado por la empresa Habaguanex, S.A.

La empresa Cubanco surge en marzo de 1995, y se suscribió por un período de nueve años, con el objeto social de organizar y operar en los Muelles Sierra Maestra No. 1 y exteriores del Muelle Sierra Maestra No. 2, las tareas relativas al atraque de cruceros y ferries con turismo internacional, para lo cual podían importar partes, equipos, medios e insumos necesarios a la etapa inversionista y para la operación continuada de los muelles, así como arrendar los muelles objeto de contrato y otros que los socios acordaran.¹⁵

Por el Acuerdo No. 3377 del Comité Ejecutivo, el 20 octubre de 1998, se otorgaron las Concesiones administrativas para administrar varios muelles, espigones y operaciones marítimas necesarios para el atraque de cruceros y ferries en régimen de exclusividad a Cubanco por medio de arrendamiento a Silares S.A, con concesiones administrativas por 20 años y con posibilidad de prorrogar 20 años más.¹⁶

- Muelle Sierra Maestra No. 1.
- Exteriores Muelle Sierra Maestra No. 2.
- Muelle Sierra Maestra No. 3.
- Mariel – Espigón Osvaldo Padrón.
- Santiago de Cuba – Muelle Rolando Roca Pacheco.
- Punta Francés –operación de embarque y desembarque relativo al tráfico de barcos de cruceros y ferries hacia los puntos de atraque y las áreas de playas.
- Puerto de Matanzas – Operaciones de embarque y desembarque relativo al tráfico de barcos de cruceros y ferries desde la rada hasta que se construyan las terminales de pasajeros.

Por decisión del país, en el año 2005 las Resoluciones y Contratos se cancelaron y la operación de cruceros está dirigida por una empresa totalmente cubana perteneciente al Ministerio de Transporte, denominada Aries Transporte S.A.

¹⁵ Informe sobre cruceros (2000) MINTUR.

¹⁶ Idem

Básicamente, el mercado europeo es con el que ha operado nuestro país desde la apertura al turismo de cruceros, a diferencia del mercado norteamericano, que no ha podido ser considerado por regulaciones y leyes implantadas por el gobierno de EE.UU. Además de la imposición del bloqueo económico, la llamada Ley Torricelli, sanciona a los buques de cualquier nacionalidad que arriben a puertos cubanos a no tocar radas de los Estados Unidos por 180 días, priva a Cuba del tráfico de cruceros en la región, basificados en La Florida, al que se le suman las compañías que puedan tener intereses norteamericanos.

Con la participación solamente del mercado europeo, se logró el crecimiento de la actividad de cruceros en la isla entre 1998 y el 2005. Tanto las cifras de arribos recibidos como la profesionalidad en la atención a los cruceristas, barcos y tripulaciones demuestran la capacidad de Cuba para insertarse en la industria, a partir de un mercado casi marginal, que geográficamente no es ni por mucho, su natural.

Entre los años 1995 y el 2005, se dieron importantes pasos en Cuba acondicionando la infraestructura portuaria, atrayendo importantes compañías europeas, comercializando las operaciones de cruceros en varios destinos de la isla destacándose La Habana, Santiago de Cuba e Isla de la Juventud como puertos y/o puntos de atraque, en conjunto con importantes entidades receptoras de Turismo. Durante este período, trabajaron fundamentalmente la empresa mixta Silares Terminales del Caribe—Cubanco S.A que operó en el país, Ministerio de Transporte, el Instituto de la Aeronáutica Civil de Cuba y las empresas Cubatur, Cubanacán y otros receptivos que tuvieron a su cargo la atención general a los visitantes, ofreciendo programas variados de excursiones y visitas a sitios de interés histórico, cultural, natural y recreativo.

Tabla 2.3. Escalas de cruceros y cruceristas que visitaron Cuba

Año	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Escalas	16	108	108	47	170	154	250	49	56	44	122	100	23
Pax	5 218	45 187	67 206	17 935	68 426	66 363	75 274	45 640	42 273	32 449	102 440	92 236	923
Pax/Esc	326	418	622	382	403	431	301	931	755	737	840	11 416	496

Fuente: Elaboración a partir de informes internos del MITRANS.

En el año 2001, el incipiente turismo de cruceros cubano se vio afectado cuando muchas de las frágiles compañías que operaban en aquel momento en el país, quebraron luego de los sucesos del 11 de septiembre; sin embargo para el año 2002 se produjo cierta recuperación produciéndose 60 escalas de cruceros con 45.000 pasajeros gracias a la participación de compañías con buques de capacidad mayor

como la griega *Sun Cruises* con el buque *SunBird* de 1.200 capacidades o la *Seeturs* alemana con la embarcación *A´Rosa Blu*, de 1.700 capacidades, también realizó escalas en Santiago de Cuba el buque *Mistral* para 1.200 pasajeros de la compañía italiana *Festival*, todos anclando en más de un puerto cubano y realizando escalas en otros destinos del Caribe.

En el año 2003, con más de 700 pax alemanes a bordo ancló en puerto santiaguero el crucero *Delphin Renaissance* de la Compañía alemana *Delphin Seereisen*. Durante la escala se vendieron más de 400 excursiones de recorridos por la ciudad combinados con estancias en Granma, la Gran Piedra y el Santuario del Cobre, así como el espectáculo del Cabaret Tropicana Santiago.

En este mismo año visitó la isla la embarcación *Princess Danae* de la Compañía *Arcalia Shipping* con capacidad para 690 pasajeros. Se debe destacar la participación de la prestigiosa compañía inglesa de ferries rápidos y cruceros Fred Olsen, la cual realizó escalas en el país con las embarcaciones *Saga Rose* y *Black Watch* para 540 y 800 pasajeros respectivamente.

Durante el 2003, realizó su primera escala en Santiago de Cuba la embarcación *Caribe* con 500 pasajeros de los cuales 300 optaron por excursiones que incluyeron sitios como el Cuartel Moncada, el cementerio de Santa Ifigenia, la Plaza de la Revolución Antonio Maceo, el Parque Céspedes y el Castillo del Morro. El barco de la Compañía italiana *Festival* se mantuvo realizando escalas hasta el 2004. Se debe destacar en ese mismo año el arribo a puerto de la embarcación *European Vision* de la misma Compañía, una de las más grandes de su tipo en aquel entonces con capacidad para 1.890 pasajeros.



En Diciembre del 2004 la compañía española *Pullmantur Cruises* comenzó sus operaciones en la isla con el buque *Holiday Dream* de 1.047 pasajeros de capacidad, usando a La Habana como puerto madre. A partir de ese momento, el aumento de la gestión y operación de barcos cruceros se reflejó en los arribos de turistas por

diferentes puertos nacionales a la isla, los cuales alcanzaron la cifra record de 90.000 cruceristas. Según cifras facilitadas por el Ministerio de Transporte cubano, el gasto promedio en tierra por crucerista en el país fue de 158.00 dólares por día de escala, de los cuales el 60% se realizó en tierra, a esto se le debe agregar un promedio de gasto por tripulación de 72 dólares por escala.¹⁷ Cuba se convirtió en puerto madre para la compañía *Pullmantur*, la embarcación hacía escala en tres puntos alrededor de la isla: La Habana, Cienfuegos e Isla de la Juventud, a la cual, la Compañía, llamó comercialmente “Isla Paraíso”.

Pullmantur, a pesar de ser una compañía joven en el negocio de los cruceros comercializó en Cuba tres de sus fortalezas como compañía:

- Utilizar su línea aérea Pullmantur Air.
- Tener la posibilidad de utilizar La Habana como puerto madre.
- Vender, a través de su red de agencias de viaje, estancias pre y post cruceros en hoteles de Ciudad de La Habana y Varadero. Aproximadamente el 20% de los cruceristas hacían estancias en tierra.

Dicha estrategia le permitía a los pasajeros extender su estancia y conocer mejor la capital cubana y otras localidades cercanas de interés, como es el caso de la occidental provincia de Pinar del Río que posee una variada naturaleza caracterizada por mogotes, cultivos del mejor tabaco del mundo y reservas ecológicas, o el balneario de Varadero.

De esa forma se pudo combinar el itinerario del *Holiday Dream* durante una semana, con otros siete días en un hotel cubano para de allí emprender el descubrimiento de otros muchos rincones de belleza incomparable. La operación iniciada con turistas españoles se amplió en diciembre con la llegada a La Habana de aeronaves de *Pullmantur* desde Sao Paulo y Ciudad de México llenas de vacacionistas brasileiros y mexicanos para abordar el *Holiday Dream*.¹⁸

Durante estos años de operación, las opcionales a los cruceristas en los diferentes puntos del país han sido bien aceptadas, de tal manera, el 82% de los cruceristas que visitaron Santiago de Cuba durante el año 2003 realizaron una excursión con un grado

¹⁷ Informe sobre cruceros MITRANS. (2004).

¹⁸ Rodríguez, Ilsa (2004). Pullmantur Cruises en Cuba. Consultado en <http://cruceista.com/v3.0/noticias/news3.htm>.

de aceptación de un 92%¹⁹. Los servicios fundamentales que prestan los receptivos cubanos a los cruceristas y/o tripulantes que así lo soliciten son los siguientes:

- Receptivo en los puertos y aeropuertos de arribo al país.
- Transfer in/out para individuales y colectivos, hacia los diferentes destinos de la isla.
- Traslado seguro de equipajes (puerto-aeropuerto y aeropuerto-puerto).
- Reservación de alojamiento en todos los hoteles del país.
- Excursiones con guía, a lugares de reconocido valor cultural, histórico y natural.
- Guías turísticos con dominio de varios idiomas.

Entre los receptivos cubanos (Viajes Cubanacán, Cubatur, Havanatur, Paradiso y Amistur fundamentalmente); la agencia Viajes Cubanacán ha sido la que mayor número de cruceros ha atendido, aún cuando es de significar que en el caso del Holiday Dream la acción de receptivo correspondía a Cubatur.

Durante el proceso de negociación con los cruceros, los receptivos cubanos les presentan a los representantes de ventas de excursiones a bordo, un variado grupo de opcionales. Entre ambas partes, se seleccionan las ofertas, dirigidas a mostrar nuestras bondades como destino. Entre ellas se pueden citar las siguientes:

La Habana:

• City Tour.
• Oferta Nocturna Show de Tropicana.
• Excursión a Varadero.
• Jardín Botánico.
• Excursión a la playa Tarará.
• Reencuentro con Hemingway.

Cienfuegos:

• Guamá-Bahía de Cochinos.
• Recorrido de ciudad en Cienfuegos.
• City Tour Trinidad.

Santiago de Cuba:

• City Tour.
• Tour a El Cobre.
• Show de Tropicana Santiago.
• Excursión a El Saltón.
• Baconao especial.
• Excursión Gran Piedra-Baconao.
• Excursión a Baracoa.

¹⁹ Batista, Celene Milanés (2004). Incidencias del turismo de cruceros en la ciudad de Santiago de Cuba. Consultado en 2006 en <http://www.santiago.cu/cienciapc/numeros/2004/3/articulo02.htm>.

El arribo a Punta Francés, se destaca por ser “una playa solitaria y paradisíaca”²⁰. Tiene aproximadamente 2 km de playa, combinados con farallones y barreras de arrecifes para satisfacer las diferentes actividades acuáticas, tanto del baño y toma de sol, como *snorkeling* sobre las barreras coralinas y el *buceo* donde se pueden observar paisajes subacuáticos matizados por una singular fauna marina. Una amplia oferta gastronómica, cuatro puntos de venta, la inserción de tiendas Caracol, del Fondo Cubano de Bienes Culturales, y la confección de productos por artesanales; igualmente se han habilitado servicios de señalización para orientar a los visitantes, así como dos buroes de turismo para la información al turista.²¹

Durante el año 2003, según declaraciones ofrecidas por *Gianluca Suprani*, director de *Silares* en ese entonces, se registró un gasto promedio por pasajero de cruceros que llegaron al país de 158 dólares diarios y en el caso de los tripulantes de 72 dólares²². Esa cifra muestra primeramente, la exclusividad de Cuba como destino turístico y en segundo lugar que el negocio de los cruceros se puede convertir en un agregado altamente rentable del turismo cubano y uno de los mayores gastos en tierra. Si se tiene en cuenta que el tiempo de desarrollo de este producto en la isla es poco, y que éste se ha desarrollado básicamente a partir de un mercado marginal, es notable este ingreso.

El *Pax Fee* es el impuesto que fijan los destinos a las embarcaciones de cruceros por el arribo de cada crucerista a tierra. Además de constituir un ingreso neto para los puertos, el *Pax Fee* es utilizado por las radas de alta demanda como un elemento regulador a la entrada de embarcaciones.

Actualmente el *Pax Fee* que aplican las terminales cubanas a los barcos cruceros se puede considerar alto dentro del Caribe, alcanzando los 15 USD por arribo de cruceristas en la Terminal de Cruceros de La Habana. Durante el 2005, se registró el record de 102.440 arribos de cruceristas a nivel nacional, cifra que posibilitó que se generaran ingresos importantes por concepto de *Pax Fee* como lo demuestra la siguiente tabla.

²⁰ Opiniones de cruceristas. Informe resultado de encuestas, Terminal de Cruceros, MITRANS. (2005)

²¹ <http://www.cubanacan.cu/ESPANOL/AGENCIA/cruceros/cruceros.htm>

²² Reportaje Anuncian visitas de más cruceros de turismo a Cuba. (2003). Terra. Cuba-Turismo. Consultado en <http://www.invertia.com/noticias/noticia.asp?subclasis=&clasis=&idNoticia=982164>.

Tabla 2.4. Ingreso en U\$ generado por concepto de Pax Fee a Cuba (2005)

	La Habana	Santiago de Cuba	Punta Francés	Cienfuegos
Enero	5 829	1 219	2 099	3 221
Febrero	5 206	1 098	2 131	2 141
Marzo	4 897	738	2 833	-
Abril	4 202	-	3 514	-
Mayo	5 126	-	2 446	-
Junio	4 012	-	1 246	-
Julio	5 856	-	3 855	-
Agosto	4 622	-	3 122	-
Septiembre	4 119	-	3 409	-
Octubre	4 795	1 664	1 088	-
Noviembre	6 144	304	2 511	-
Diciembre	5 180	707	3 108	-
Total arribos	59 988	5 730	31 362	5 362
Ingresos Pax	899 820	45 840	156 810	42 896
Ingreso total	1 145 366 (Cuba total)			
Puertos	La Habana	Santiago de Cuba	Punta Francés	Cienfuegos
Pax Fee	15 USD	8 USD	5 USD	8 USD

Fuente: Elaboración propia con datos tomados por R. Rivas (2007) para su Tesis de Maestría.

Como se muestra en la tabla anterior, el país ingresó 1.145.366 USD por concepto de *Pax Fee* en el período. El monto es la suma de los cuatro puertos más importantes de la isla. Es importante señalar que lo relevante de estos ingresos lo permitió el contrato con la compañía española Pullmantur Cruises, la cual a través del atraque de la embarcación Holliday Dream, en la Terminal de Cruceros de La Habana, aportaba semanalmente alrededor de 15.000 USD por motivo de impuesto por desembarco de cruceristas. Esta operación se realizaba con la misma frecuencia en el destino Punta Francés generando cerca de 5.000 USD semanales.

Tabla 2.5. Balance Costo-Ingreso (USD) del indicador Ingreso portuario (2005).

Ingreso bruto	1 900 000
Costos	1 000 000
Utilidades	900 000

Fuente: Rivas, Roberto. (2007) (idem a tabla anterior)

Para poder ampliar las consideraciones relacionadas con los beneficios que produce la actividad de los cruceros para la economía de nuestro país se muestra un balance en divisas del año 2005. Los tres indicadores que se utilizan en la tabla 2.5 son el *ingreso portuario*, el *gasto en tierra de los cruceristas* y el *gasto en tierra de los tripulantes*.

Ingreso portuario: El crucerismo puede ser considerado básicamente una actividad turístico-portuaria en tanto una parte sustancial de los beneficios que reporta la misma se producen en los puertos. Los ingresos portuarios que se generan en este renglón, además del *Pax Fee*, se producen a través de los servicios que se ofrecen a las embarcaciones entre los cuales se incluyen: Servicios de Prácticos; Muellaje; Abastecimiento de agua; Abastecimiento de combustible; Abastecimiento de alimentos

y avituallamiento; Recogida, clasificación y eliminación de basura y residuos sólidos; Servicio de reparación y/o mantenimiento de buques.

Según datos aportados por especialistas del Ministerio de Turismo en el año 2005 la actividad de cruceros generó ingresos del orden de 1.900.000 USD a través de los puertos²³ a la vez que los costos de estos servicios están en el entorno de 1.000.000 de dólares.

Gasto en tierra de los cruceristas. Si tomamos la cifra de 158 USD de cuales el 60% se realizan en tierra como gasto promedio de los cruceristas durante la estancia en nuestro país - 28 USD son gastos en compra en las cadenas de tiendas nacionales- se puede realizar entonces un balance costo-ingreso que nos permita tener una percepción de la ganancia neta que ha generado la actividad en ese indicador. Según datos emitidos por el Ministerio de Transporte de Cuba durante el año 2005 el 82 % de los cruceristas que tocaron puertos cubanos pagaron una excursión²⁴.

Las excursiones que se le ofertan a los cruceristas constituyen un indicador de gran relevancia para el incremento de los beneficios de esta actividad en Cuba. Las cifras pueden ser incrementadas aún más a través de la diversificación y calidad de estos servicios y la concepción de productos de opcionales a la medida.

En el caso de las compras de las mercancías que se ofertan actualmente en nuestras cadenas de tiendas a excursionistas es de 2.4 veces su costo. (11.60 USD por cliente).

Tabla 2.6. Balance Costo-Ingreso del indicador Gasto en tierra (2005).

	Excursiones	Compras
Gasto por crucerista	130	28
Ingresos	10 920 104	2 868 320
Costos	4 368 041	1 195 133
Ganancias	6 552 063	1 673 187
Total	8 225 250	
Total en tierra	4 935 150	

Fuente: Elaboración propia datos MITRANS - MINTUR

Gasto en tierra de los tripulantes. El tercer indicador que se debe analizar es el gasto en tierra de los tripulantes de las embarcaciones de cruceros. El tripulante es un visitante que se puede considerar un consumidor potencial en el puerto de escala. El número de tripulantes de una embarcación de crucero es aproximadamente la mitad de la cantidad de los pasajeros que navegan en ella. Según reportes del Ministerio de

²³ Estimado de especialistas. MITRANS.

²⁴ Batista, Celene Milanés (2004). Incidencias del turismo de cruceros en la ciudad de Santiago de Cuba. Consultado en <http://www.santiago.cu/cienciapc/numeros/2004/3/articulo02.htm>.

Turismo actualmente se percibe en nuestro país un gasto de bolsillo en tierra de 70 dólares²⁵ por tripulante.

De modo que si tomamos un 45% de la cantidad de arribos de cruceristas registrados en nuestro país —cifra conservadora— se obtiene un número preciso del ingreso por concepto de tripulación. A esto se le agrega también que el precio de las mercancías que se le ofertan a los cruceristas es de 2.4 veces su costo (*según Resolución 72 del Ministerio de Finanzas y Precios*).

Tabla 2.7. Balance Costo- Ingreso del indicador Gasto en tierra de los tripulantes (USD) (2005).

Arribo de tripulantes	46 098
Ingreso	3 226 860
Costo	1 344 525
Ganancia	1 882 335

Fuente: Informe MITRANS. (2005)

Teniendo en cuenta estas cifras, la ganancia total que generan dichos indicadores alcanza el monto de 7.717.485 dólares, número significativo atendiendo que se logró a través del ingreso a los puertos de 102.440 cruceristas durante el 2005. Este análisis conduce a concluir que el crucerismo aporta beneficios netos al país por 75.30 USD por crucerista en tierra, durante un lapso aproximado de 8 horas de estancia.

Tabla 2.8. Ganancia generada durante el año 2005 por Pax Fee-Gasto en tierra (excursiones y compras) (USD)

Ingreso portuario	900 000
Gasto en tierra de los cruceristas	4 935 150
Gasto en tierra de los tripulantes	1 882 335
Total	7 717 485

Fuente: Elaboración a partir de los datos analizados.

Cuba mantuvo un contrato hasta octubre del 2006 con la compañía *Pullmantur Cruises*, y fue la embarcación *Holliday Dream* la última que ha operado con puerto madre en Cuba. La adquisición de las acciones de la compañía por parte de una compañía norteamericana (*Royal Caribbean*) y la aplicación de la Ley Helms-Burton, ha impedido que siga atracando cada fin de semana, como hacía hasta octubre de 2006, el *Holiday Dreams*, lo que ha implicado perder las visitas de más de 12.000 cruceristas.”²⁶ Actualmente se realizan escalas puntuales en diferentes puertos del país. No obstante, embarcaciones de otras compañías europeas como la *Black Prince*, *Delphin*, *Humboldt* o la *Breamar*, continúan realizando escalas eventuales en nuestros puertos.

²⁵ Informe sobre cruceros. MITRANS.

²⁶ Reportaje “Cuba estima en 12 M€ y 230 empleos las pérdidas...” En: *Hosteltur*. Octubre, 2007.

En cuanto a arribos de cruceristas, durante el 2005, se consolidó un cierre anual de 102.400 arribos en los puertos cubanos.

Tabla 2.9. Arribos de cruceristas a los diferentes puertos del país (2006-2007)

Terminal	2006		2007	
	Escalas	Pax	Escalas	Pax
La Habana	49	56 383	9	4 308
S. de Cuba	11	6 845	10	6 746
Punta Francés	40	29 008	2	154
Cienfuegos	-	-	2	208

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en Informe MITRANS, 2007.

2.3. Potencialidad del mercado norteamericano para la modalidad Turismo de Cruceros en Cuba

Las relaciones Cuba–Estados Unidos imposibilitan el desarrollo de cruceros entre los dos países. Para analizar las potencialidades de Cuba frente a la industria de cruceros de los Estados Unidos es necesario citar algunas ideas a partir de la posibilidad de ser levantadas las restricciones y autorizar operaciones comerciales que incluyan a las compañías navieras estadounidenses:

- Solo por su posición geográfica, Cuba tiene grandes potencialidades de convertirse en el destino número uno del turismo norteamericano.
- Se puede afirmar que la industria turística norteamericana conoce muy bien las potencialidades del mercado cubano partiendo de varios estudios elaborados por universidades, consultores, agencias gubernamentales y asociaciones de agentes de viaje; además reconoce la capacidad de las autoridades cubanas de imponer su estrategia negociadora; por tal motivo dichos estudios parten de la perspectiva de insertarse ajustándose a las condiciones de Cuba en la entrada de los cruceros a sus puertos.

Según un informe de U.S. Trade Commission, unos 480.000 cruceristas podrían visitar Cuba una vez rectificada la absurda política del gobierno de EE.UU.²⁷ Estas cifras coinciden con los trabajos y pronósticos elaborados por Figueras²⁸

Teniendo en cuenta la posible demanda y con el fin de poder satisfacer dicha cantidad de arribos se han contemplado condiciones de atraque para ocho a diez naves

²⁷ U.S. International Trade Commission (2007): "U.S. Agricultural Sales to Cuba: Certain Economic Effects of U.S. Restrictions". Investigation No. 332-489. Original Documents USICT-3932. 180 pages. July, 2007. Washington, D.C.

²⁸ Comunicación personal del profesor J.L. Perelló (2008), acerca de informes de M.A. Figueras, asesor del Ministro de Turismo.

simultáneamente. En el puerto de la Habana se han localizado de 5 a 6 puntos de atraque para embarcaciones de 1800 a 3600 pasajeros que en su conjunto aportarían a la isla de 10 000 a 15 000 pasajeros -3 millones anuales. Se utilizarían los puertos de Mariel y Matanzas como puertos complementarios así como, los de Santiago de Cuba y Cienfuegos.

Durante la década del '50 Cuba recibía un promedio del 21% del turismo norteamericano que visitaba el Caribe. Si Cuba lograra recuperar esa cantidad total de arribos, entonces, esa cifra se movería en un rango entre 3,7 y 4,3 millones de arribos anuales. En un plazo de cinco años, los Estados Unidos podrían ocupar el 70% de los arribos de turistas a la isla, cifra que es ligeramente inferior a la de turistas del mismo origen que visita al Caribe.

En el 2002, los académicos norteamericanos Ed Sanders y Patrick Long del Centro para el Turismo Sustentable de la Universidad de Colorado presentaron un estudio titulado "Economic Benefits to the United States from Lifting the Ban on Travel to Cuba"²⁹ en el cual se plasman las posibilidades de inserción de la industria turística norteamericana en Cuba en tres escenarios diferentes. Partiendo de tres escenarios hipotéticos se realiza un análisis encaminado a demostrar el alto potencial de nuestro país para el desarrollo del crucerismo, así como, de la posición ventajosa con que cuenta Cuba en un supuesto escenario de negociación.

Escenario 1: El gobierno norteamericano permite los viajes de ciudadanos norteamericanos a Cuba, pero mantiene el resto de las restricciones.

Escenario 2: El gobierno de los Estados Unidos permite a las compañías de viaje transportar pasajeros a Cuba pero mantienen el bloqueo al comercio y las inversiones norteamericanas en el país.

Escenario 3: Levantamiento total del embargo a Cuba.

Los tres escenarios provocarían, de una manera u otra, ventajas para el país. El escenario 1 permite a los ciudadanos norteamericanos viajar a Cuba, sin embargo, al mantenerse el resto de las restricciones (a líneas aéreas, tour operadores, cruceros,

²⁹ Ed Sanders and Patrick Long. Economic Benefits to the United States from Lifting the Ban on Travel to Cuba. Center for Sustainable Tourism. Leeds School of Business. University of Colorado at Boulder. Presentado a la Cuba Policy Foundation. Washington, DC June 2002.

ferries) obligaría a los turistas realizar los viajes por terceros países, lo que reduciría el potencial de flujo de turistas a Cuba.

Por su parte, el escenario 2 le permite a las compañías norteamericanas, agentes de viaje y armadoras transportar pasajeros a Cuba, sin embargo, esta situación no sería tampoco el óptimo puesto que dichas empresas tendrían que apelar a contrapartes no norteamericanas en operaciones portuarias y aeroportuarias, apoyo logístico, y tour operadores in situ. Tampoco habría la posibilidad de ofertar contratos para gestión o asesorías al mercado cubano.

La variante 3 sería el escenario ideal para la industria turística norteamericana pues, explotaría al máximo su potencial económico; cualquier compañía norteamericana sería libre para invertir en Cuba, incluida la construcción de hoteles y la promoción de viajes al país. Este escenario es poco probable ya que implica la aplicación de medidas políticas desde Washington encaminadas a destruir la Revolución.

Partiendo de la descripción de los dos primeros escenarios, se muestran a continuación estimados de la cantidad de arribos a Cuba:

Escenario 1: El estimado que recibiría Cuba es de 600 000 norteamericanos en el primer año y 1,7 millones en el quinto año. Estas cifras se basan en la significativa reducción del flujo de turistas que significaría en tiempo y dinero adicional realizar los viajes por un tercer país, lo que desalentaría a parte de los viajeros norteamericanos a visitar la isla.

Escenario 2: Se estima que el total de turistas norteamericanos que visitarían la isla serían 950 000 en el primer año y 2,7 millones al quinto año. En este caso el elemento que no permite alcanzar la cifra de un millón en el primer año es el perfil de una parte sustancial del turista norteamericano que exige hospedarse exclusivamente en hoteles de estándar reconocido y requiere solamente los servicios de restaurantes, rentadoras de autos o tour operadores con estándares de ese país.

Para la industria turística norteamericana la posibilidad de actuar en el mercado cubano sin restricciones representaría un potencial enorme generando ingresos multimillonarios, cercanos a los 1.972 millones de dólares y alrededor de 12.180 puestos de trabajo en actividades directas e indirectas relacionadas al sector.

Uno de los temas más recurridos por los especialistas norteamericanos en la perspectiva de una futura incursión de sus cruceros en Cuba es el de las tarifas por desembarco de pasajeros o pax fee dada la competencia que puede generar la alta demanda que podrían alcanzar los puertos cubanos. Aunque es difícil de precisar, para los puertos del Caribe, la cifra se mueve entre los 10 y 25 USD aproximadamente por pasajero en embarque, desembarque y tránsito, existiendo algunos casos como Panamá que paga a las compañías de cruceros entre 8 y 12 USD por pasajero que se mueva en sus puertos.

En un informe del Ministerio de Transporte sobre las afectaciones del bloqueo de los Estados Unidos se señala:

*“Esta actividad, sufrió durante el período analizado las siguientes afectaciones. Los buques cruceros que operan teniendo como “Puerto Madre” la Florida (Miami, Fort Lauderdale, Cabo Cañaveral y Tampa) no incluyen puertos cubanos en sus recorridos semanales. Dichas empresas en el período que se analiza, pudieron haber recibido 625 arribos de buques adicionales, calculados a unos 12 buques cruceros semanales y 500 000 pasajeros, lo que representan ingresos dejados de percibir por concepto de muellaje, equivalentes a 918,8 MUSD y por concepto de Pax Fee, calculado a 15.00 USD por pax, una cifra equivalente a 7 500,0 MUSD”.*³⁰

Este análisis nos lleva a asegurar que de acceder al mercado mundial de cruceros, especialmente La Florida, por la situación geográfica de Cuba para ese mercado y el alto atractivo de nuestro país como destino turístico no importa cuan alto se pueda elevar el pax fee al desembarco de los cruceristas, muchas compañías estarán dispuestas a pagarlo. A diferencia de otros destinos del Caribe donde apelan al rejuego y la especulación con las tarifas portuarias con el objetivo de atraer a las compañías, Cuba podría incluso usar los pax fee como un elemento regulador a la entrada de cruceros en sus puertos.

Recientemente, la Cruise Critic lanzó en Internet una encuesta en la que se evaluaban las intenciones, de los que navegaban en su página, de viajar a Cuba una vez levantadas las restricciones. De un total de 567.983 encuestados, aproximadamente el 48% era residente en EE. UU. Ante tal interrogante el 53% del total afirmó que siempre

³⁰ Ministerio de Transporte (2004). Informe del Ministerio de Transporte. Consultado en <http://www.cubavsbloqueo.cu/>

había anhelado viajar en un crucero que recorriera el archipiélago mientras que el 24% contestó que no le interesaba.³¹

Existe un evidente interés no sólo del mercado norteamericano en general, sino también por parte de la industria turística norteamericana por el destino cubano. Para los académicos norteamericanos que estudian el tema queda claro que la inserción de la industria norteamericana de cruceros en nuestro país será exitosa en la medida en que ellos puedan ajustarse a la política negociadora de las autoridades cubanas y de ninguna manera podrán imponer sus condiciones como sucede con otros Estados del Caribe.

CUBA EN EL CARIBE



³¹ Reportaje "Cruising to Cuba? Not so fast." (Febrero, 2008). Consultado en <http://www.cruisecritic.com/news/news.cfm?ID=2408>

CAPITULO 3.

LA PRESERVACION DEL MEDIOAMBIENTE Y LA SUSTENTABILIDAD DEL TURISMO ANTE LA MODALIDAD DEL TURISMO DE CRUCEROS.

Uno de los aspectos que se debaten en el ámbito internacional con gran fuerza, se refiere a la preservación del medioambiente, la contaminación de los mares y el cambio climático. La aspiración de las organizaciones regionales radica en el logro de la sustentabilidad turística y medioambiental en el área del Caribe. En todas las reuniones Cumbres de Jefes de Estado y Gobierno de la Asociación de Estados del Caribe (AEC); en las reuniones y seminarios de la Organización de Turismo del Caribe (CTO por sus siglas en inglés) y la Comunidad Caribeña (CARICOM); estos temas se mantienen en las agendas y mantienen una preocupación creciente.

Para Cuba, este tema es priorizado desde los inicios mismos del triunfo revolucionario y en los tiempos actuales, nuestro país es referencia regional para las políticas de preservación y sustentabilidad del medioambiente natural y sociocultural.

El 12 de junio de 1992, el líder de la Revolución Cubana, el compañero Fidel expresó: *“A partir de la prioridad estratégica concedida al turismo como instrumento de desarrollo en las condiciones concretas del país, todas las obras que se acometen en playas, cayos y otras zonas de potencial turístico se ejecutan tras una cuidadosa evaluación de sus posibles impactos ambientales”*³².

3.1. Desarrollo sustentable del turismo de cruceros

Para analizar las potencialidades de Cuba para desarrollar el turismo de cruceros sin impactos al Medio Ambiente y al patrimonio histórico-cultural y social del país se puede partir de las siguientes premisas.

El cuidado del Medio Ambiente es una dimensión siempre presente en los Planes de Ordenamiento Territorial, los cuales constituyen un requisito previo imprescindible para iniciar el desarrollo de un Polo turístico. Se establecen normas y medidas orientadas a

³² Fidel Castro Ruz. Discurso pronunciado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medioambiente y Desarrollo; celebrada en Río de Janeiro, Brasil, 12 de junio de 1992. Disponible en: <http://www.cuba.cu/gobierno/discursos/1992/esp/120692e.html>

la protección de las dunas en las playas, preservación de la flora y la fauna, a partir de regulaciones en los límites de construcción, distancias mínimas de la línea de costa para producir intervenciones, alturas máximas permisibles en las edificaciones, tipos de sistemas constructivo a emplear y otras.

La inversión turística en medio ambiente se traduce en un efecto positivo para la protección y puesta en valor de los recursos medioambientales, erogándose 1,7 % del PIB turístico³³.

El Caribe ha recibido tradicionalmente el impacto ecológico negativo de la industria de cruceros. Sin embargo existen un conjunto de regulaciones marítimas y medio ambientales que, agregadas al desarrollo tecnológico dirigido a la recolección, clasificación y procesamiento de los desechos sólidos que producen los buques, posibilita la minimización del impacto al medioambiente; para ello es importante estudiar la actividad de muchos destinos como Alaska, que han sabido desarrollar la industria con impactos poco apreciables, así como compañías que desarrollan la actividad de forma sostenible.

El desarrollo de la industria de cruceros sin afectaciones al medioambiente en Cuba es posible siempre que se desarrolle sosteniblemente, contemplando la cantidad y rotación de las embarcaciones que toquen puertos o destinos, atendiendo al control y aplicación de las regulaciones internacionales que existen con ese fin, que se cuente con la infraestructura tecnológica para la clasificación y reciclaje de los desechos y atendiendo a que parte de los ingresos que genera la industria se ponga en función del desarrollo de proyectos encaminados a la protección y mejoramiento del entorno ecológico del país.

La Habana Colonial, Patrimonio Cultural de la Humanidad, es un ejemplo a tener en cuenta de interacción perfecta de turismo y patrimonio histórico, cultural y social, no solo por los ingresos que genera el turismo que se revierten en la localidad, también es que la reconstrucción y conservación de la misma se fundamenta en la búsqueda y el rescate de las más profundas tradiciones de la historia, la cultura y sociedad cubana, ofreciéndole a los visitantes un producto exclusivo cuyo eje temático es la interacción con la centenaria arquitectura, reliquias históricas, las diversas manifestaciones del arte cubano y la pintoresca población que allí habita.

³³ Figueras, M.A. "Impactos del Turismo en la Sociedad y Economía Cubana". Informe de trabajo. Septiembre de 2007.

Muchos especialistas aducen el “efecto nocivo” que representan los cruceros para la industria hotelera tomando como argumento el hecho real de que muchos países caribeños el arribo de cruceristas duplica al de turistas de estancia, sin embargo, muchos destinos caribeños han sabido desarrollar la industria de cruceros progresivamente si afectar el turismo tradicional. Los destinos caribeños que han sido exitosos como destino de cruceros, como República Dominicana, Jamaica y Cancún, no han sido afectados en la recepción de turistas de estancia.

Se estima que el 24% de los desechos sólidos en los mares a nivel mundial los generan los cruceros, 17.767.442.761 toneladas de “basura” son arrojadas anualmente, solo por este tipo de embarcación. De esa cifra el Caribe es perjudicado con el 42,8%.

Tabla 3.1. Por ciento de emisión de los desechos sólidos por los barcos cruceros en el Caribe dentro del contexto global mundial.

	Pasajeros Camas/ días	Aguas grises	Aguas Negras	Sentinas	Basura	Residuos Tóxicos	Total
Caribe	21 510 142	6.453.042.600	860.405.680	215.101.420	75.285.497	645.304	7.604.480.501
Total Mundial	50.257.242	15.077.172.600	2.010.289.680	502.572.420	175.900.344	1.507.717	17.767.442.761
Por ciento	42,8	42,9	42,8	42,8	42,8	42,8	42,8
Aguas grises. Procedentes de las piscinas, lavabos, duchas, lavadoras, etc. Residuos de detergentes, cloro, flúor y todos los residuos químicos que produzcan las áreas sanitarias del crucero.							
Aguas negras. Comprenden todos los residuos introducidos en los retretes desde heces fecales, restos orgánicos y papel.							
Sentina. Producida por los motores de propulsión y otros sistemas de generación de los buques que incluyen aceites e hidrocarburos.							
Basura. De la comida y productos de consumo humano durante la travesía que incluyen plásticos con hidrocarburos, residuos sólidos y orgánicos.							
Tóxicos. Producidos por el revelado de fotografías en los estudios con que cuentan los barcos, productos farmacéuticos, tintas, materiales electrónicos, pintura, disolventes, etc los cuales contienen químicos altamente tóxicos como Tributil estano, percloroetileno, ácidos y metales pesados del material fotográfico, tolueno, xileno, benceno procedentes además de pilas eléctricas, bombillos, baterías, cablería , etcétera.							

Fuente: Elaboración a partir de datos de www.imo.org/ y Secretaría de Medio Ambiente de República Dominicana.

Como resultado de la Conferencia internacional de la contaminación del mar, en el año 1973 se subscribió el Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques; Tres años más tarde el mismo fue modificado durante la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, del 6 al 17 de febrero de 1978; entonces quedó con el nombre Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, conocido por su abreviatura MARPOL 73/78³⁴.

³⁴ Ver documentos en: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258

Está establecido que todos los barcos deben contar con accesorios diseñados para evitar los vertimientos de aguas residuales —según las normas establecidas— sin embargo, este control puede ser realizado hasta tres millas mar afuera, a partir de allí no existe un control de estos vertimientos.

Está establecido igualmente que los vertimientos de basura están prohibidos en un rango entre 3 y 25 millas de la costa y en el caso de los residuos plásticos no degradables está terminantemente prohibido en cualquier parte del mar. Los barcos igualmente deben contar con un libro en el cual se lleve un control de la basura desechada o incinerada.³⁵



Figura 1. Crucero de Carnival Corp. en el Puerto de Trujillo, en el Caribe Hondureño.

En el caso de los *residuos tóxicos*, lo que se establece es que deben ser empacados y etiquetados para ser clasificados para luego ser desechados apropiadamente a través de accesorios dispuestos en las zonas costeras para ese fin; mientras que en el caso de las *sentinas* y los *aceites* se establece que no pueden ser vertidos a menos de 200 millas de la zona costera más cercana, a no ser que el buque cuente con un equipamiento que separe el agua del aceite capaz de reducir la concentración de este último en 15 partes por millón; de ser así, entonces la descarga puede ser realizada hasta una distancia de doce millas. Al igual que en el caso de la *basura* y los *desechos*

³⁵ Idem. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258

tóxicos se exige un control por escrito de cada vertimiento. En el caso de las *aguas grises* no existe control de algún tipo.

A pesar de que existen reglas para la emisión a la atmósfera sobre las emisiones de los motores diesel a la atmósfera, los mecanismos para su cumplimiento aún son muy pobres de modo que el control sobre las mismas es casi nulo, en especial en el área del Caribe.

El mayor problema de las leyes para el control de los vertimientos y las emisiones tóxicas, radica en los mecanismos para cumplimiento de las mismas. Por ejemplo, el Estado de La Florida, líder en bases de cruceros en los Estados Unidos, que solicitarle a los barcos que cumplan “voluntariamente” con los estándares establecidos de vertimientos y emisión. De cualquier forma, el hecho de que el control de vertimientos y emisiones se realice solo en la periferia, implica que no hay un control de lo que se realiza en aguas internacionales. Se estima que la guardia costera de los Estados Unidos solo emplea el 1% de sus recursos en esta actividad de control.

Sin embargo, el control sobre la actividad contaminante de algunas compañías ha sido eficaz. Luego de un pleito judicial, en abril del año 2003 las fundaciones ecologistas norteamericanas *Bluewater Network*, *Environmental Law Foundation*, *San Diego Baykeeper* y *Surfrider Foundation*, contra las poderosas Carnival Corp., Princess Cruise Lines, Royal Caribbean, Holland America, entre otras, por vertimiento de desechos tóxicos y aguas de lastre, finalizó con el compromiso de cada compañía de aportar 75.000 dólares, cada una, para el financiamiento de proyectos de investigación para el desarrollo de tecnologías para el control de vertimientos, lo cual sumaba un capítulo más a la historia de demandas contra las grandes líneas de cruceros transgresoras de las normas marítimas internacionales.

Entre 1993 y 1998 los barcos cruceros ya habían tenido que desembolsar más de 30 millones de dólares en multas como consecuencia de 87 casos confirmados de vertimientos de aceites, basura y desperdicios peligrosos en aguas territoriales norteamericanas. Muchos de estos casos implicaban la reiteración por un mismo caso de este delito en múltiples ocasiones en una cifra de cien.³⁶

- En el año 2001 la poderosa compañía Royal Caribbean debió pagar multas que totalizaron la cifra de 35 millones de dólares luego de admitir en corte haber

³⁶ Surfrider Foundation (2005). Cruise Ship Pollution. . Consultado en 2006 en <http://www.surfrider.org/a-z/cruise.asp>.

instalado en el período 1994-1998 tuberías especiales para transgredir los controles de polución y vertimiento.

- Otra de las grandes compañías envueltas en caso de transgresión de controles es la Carnival Cruise Lines, luego de que en Abril del año 2002 fuera demandada por 18 millones de dólares por falsificar durante varios años las estadísticas de vertimiento y polución de seis de sus buques.
- En Julio del 2002, la Norwegian Cruise Lines debió pagar una multa de un millón de dólares sumado al acuerdo de aportar 500 mil adicionales a las organizaciones medioambientales en La Florida.
- En Septiembre del 2002, luego de ser despedido, un ex-ejecutivo de la Carnival Cruise Lines interpuso una denuncia a la compañía alegando un conjunto de violaciones medioambientales entre las cuales se incluía el vertimiento de químicos tóxicos.³⁷

Sin embargo, se ha demostrado que el turismo de cruceros puede ser una actividad sostenible, sin grandes impactos para el medio ambiente. Un ejemplo importante está en la Antártica, en esta región, gracias a la actividad de la Asociación Internacional de Operadores Turísticos Antárticos (IAATO) fundada en 1991, la que hace cumplir –entre otras funciones, con un código de conducta que incluye el desarrollo sostenible del turismo de cruceros a través de medidas encaminadas a enfrentar los posibles problemas entre los cuales se incluye el desarrollo de proyectos de estudio de impacto ambiental. De hecho llama la atención que fue en el año 2001 donde se empezó a permitir la entrada al área de grandes buques como el *Rotterdam* de la línea Holland America Line a los cuales se les limita el desembarco de los pasajeros exclusivamente a áreas donde los daños puedan ser mínimos.

Aunque se pueda pensar que es una constante de todas las líneas de crucero la irresponsabilidad, es una tendencia real que cada vez más, las compañías mantengan una actitud consecuente ante la preservación del medioambiente. Un ejemplo de ello es la línea de cruceros *Linblad Expeditions*. Con un promedio de 12.000 pasajeros anuales el 20% de sus paseos son a las Islas Galápagos. Con la creación del Galapagos Conservation Foundation (GCF), en español Fondo para la Conservación de las Galápagos, la Linblad aporta alrededor de 5.000 dólares semanales para la

³⁷ Idem. Surfrider Foundation (2005). .

conservación, con una aportación adicional de 250.000 dólares de sus invitados, lo cual es una cifra considerable cuando la comparamos con los 600.000 dólares anuales del presupuesto anual del Parque Nacional de Las Galápagos. Teniendo en cuenta la preocupación por la conservación del medio ambiente de sus destinos y la promoción del turismo sostenible, su dueño, Sven Olof Linblad fue reconocido con el Premio Global 500 de la UNEP, siglas inglés del Programa Medio Ambiental de las Naciones Unidas.

La ya mencionada compañía Holland America ha tomado importantes medidas como la implementación de cestos de reciclaje en diversos locales de las embarcaciones y se recuerda a los pasajeros de reciclar los cartuchos de película fotográfica y las baterías de las cámaras alentándoles, por ejemplo, a no cambiar sus toallas y sábanas diariamente. Igualmente ha colocado en las barrigas de los barcos innovadores sistemas para la clasificación empaque y posterior reciclaje de cristal, plástico, metal y papel, entre otras medidas. Recientemente la compañía instaló en seis de sus barcos, a un costo de 2,5 millones de USD, un revolucionario sistema de tratamiento de agua capaz de purificar aguas albañales y de duchas a niveles casi potables. Actualmente llevan adelante proyectos más complejos pero con éxitos tangibles como la colocación en las naves de tecnologías, para el tratamiento filtrado y potabilización de las aguas de desecho en un número que ya sobrepasa las veinte embarcaciones.

En Cuba se destaca el trabajo que realiza el destino de Punta Francés en la Isla de la Juventud que con 56 puntos localizados, funciona, hace más de veinticinco años como destino de buceo recreativo siendo considerado por los especialistas como uno de los 60 mejores sitios de buceo en el mundo. El destino Punta Francés genera 400.000 dólares anuales con la visita de 13.000 clientes buzos y 14.000 cruceristas. Se considera que desde Noviembre hasta Abril (20 semanas) este destino ingresaba 142.000 USD por concepto de la visita del crucero *Holliday Dream* de la compañía española *Pullmantur Cruises*.

Un grupo de especialistas atienden el área en cuanto a factores como contaminación, introducción de especies exóticas por agua de lastre, anclaje de las embarcaciones, sedimentación y el impacto producido por el ruido de los motores de los barcos.

El anclaje de las embarcaciones de gran calado representan un potencial peligro; se considera que cuando el ancla es lanzada debe recorrer al menos una distancia de 200 metros para poder frenar el barco de modo que en su recorrido destruye la barrera

coralina infligiendo daños severos al fondo marino; por otra parte la acción de las potentes propelas de las embarcaciones y el ruido que generan los motores de los barcos tienen un efecto similar revolviendo y sedimentando el fondo de la plataforma.

A pesar de que no están creadas las infraestructuras para el atraque de la embarcaciones de cruceros, se toman las medidas para que los mismos no afecten la plataforma costera tomando como primera medida obligarlos a mantenerse alejados a la distancia de una milla de la misma sin apagar los motores. Igualmente se ha propuesto realizar una rotación de los puntos de buceo en la zona a modo de repartir el impacto a que pueda ser sometido el destino por la actividad de los inmersionistas; sin embargo quedan cosas por hacer, por ejemplo, los ingresos que genera la actividad en este destino de buceo ya sea por el turismo en tierra con el hotel Colony o la visita de los cruceros no se revierten en control del impacto de la actividad en la zona, el apoyo a las instituciones que atienden el tema allí o desarrollo de proyectos con ese fin como lo señala el informe “Consideraciones sobre la actividad de cruceros en Punta Francés. Actualización del tema hasta 1 de abril del 2005”.³⁸

“(...) Un tema a destacar es que los ingresos por concepto de buceo no se emplean en el mantenimiento y la conservación del parque sino que forman parte del sistema general de ingresos turísticos de Cuba. Es válido señalar que de los dos usuarios principales del PNMPF solo uno paga por el uso de este: la compañía de cruceros Cubanco. Antes de 1999, Cubanco pagaba a CITMA 500 dólares por mes, a partir de ese año el contrato cambió y actualmente la compañía paga 50 centavos de dólar por cada crucerista que desembarca en la playa. Estos ingresos, además de que son insuficientes tomando en cuenta la relevancia de los atributos naturales del PNMPF, tampoco son invertidos en labores de conservación en la zona(...).”

Durante el año 2004, como parte de una abrupta apertura de Belice al turismo de cruceros con el arribo de 800.000 pasajeros ocurrieron serios problemas de congestionamiento que devinieron entre otras consecuencias en la agresión de importantes espacios arqueológicos (Perelló, 2006). Tomando en consideración hechos como este, muchas poblaciones han comenzado a ver a los turistas como agresores del patrimonio histórico; esto no es una generalidad y no tiene que ocurrir siempre que

³⁸ Consideraciones sobre la actividad de cruceros en Punta Francés. Actualización del tema hasta 1 de abril del 2005. Informe.

el crecimiento de la actividad se haga de forma progresiva y sostenible. En nuestro país existe preocupación al respecto y existen ejemplos de relación turismo-sociedad y patrimonio histórico positivos como el Centro Histórico de la Habana.

Tabla 3.2 Arribo de cruceristas al Centro Histórico de La Habana año 2003³⁹

No.	Embarcación	Fecha de Arribo	Periodicidad	Tiempo de estancia	Nacionalidad	Total de Tripulantes
1	Sunbird	02.01.03	21Días	10 horas	Inglés	784
2	Arosa Blu	08.01.03	21Días	16 horas	Alemán	986
3	Saga Rose	20.01.03	Eventual	12 horas	Inglés	452
4	Arosa Blu	22.01.03	21Días	16 horas	Alemán	1078
5	Sunbird	23.01.03	21Días	10 horas	Inglés	1421
6	Universe Explorer	23.01.03	Eventual	56 horas	USA	753
7	Mona Lisa	28.01.03	21Días	12 horas	Alemán	652
8	Arosa Blu	05.02.03	14 Días	16 horas	Alemán	1268
9	Sunbird	13.02.03	21Días	10 horas	Inglés	1384
10	Arosa Blu	19.02.03	14 Días	16 horas	Alemán	1224
11	Arosa Blu	05.03.03	14 Días	16 horas	Alemán	1321
12	Sunbird	06.03.03	21Días	14 horas	Inglés	1464
13	Arosa Blu	19.03.03	14 Días	16 horas	Alemán	1321
14	Sunbird	27.03.03	21Días	14 horas	Inglés	1356
15	Sunbird	17.04.03	21Días	14 horas	Inglés	1389
16	Bremar	26.10.03	Eventual	66 Horas	Inglés	658
17	Hanseatic	05.11.03	Eventual	6 Horas	Inglés	90
18	Universe Explorer	01.12.03	Eventual	56 Horas	USA	670
19	Sundream	11.12.03	Eventual	14 Horas	Inglés	956
20	Saga Rose	23.12.03	Eventual	30 Horas	Inglés	552

Fuente: MINTUR, 2004.

En la actualidad el criterio de la sostenibilidad y de la creación de Zonas de turismo sustentable no solo se restringe al problema inicial de la incidencia de la actividad para el Medioambiente sino que comienzan a evaluarse otros indicadores como el crecimiento anárquico del turismo que deviene para algunos países en la congestión, las fallas logísticas y en el deterioro del Patrimonio Histórico, la desvalorización del propio producto turístico por la afectación de la ecología y de los atractivos autóctonos, la exclusión de las comunidades en el desarrollo de la actividad en tanto los beneficios de la misma no se revierten en la mejora de la calidad de vida de las poblaciones

³⁹ Informe (2004) MINTUR.

locales así como flagelos que azotan a muchos destinos a nivel global como el SIDA, la delincuencia, la prostitución y la inseguridad ciudadana en general.

Es así que organismos internacionales como la Organización Mundial del Turismo y la Asociación de Estados del Caribe se han dado a la tarea de desarrollar programas que contribuyan a vigorizar las infraestructuras económicas y sociales de los países y del desarrollo tecnológico en función de indicadores como el Medio Ambiente así como de financiar y asesorar a las regiones y países individualmente en la delineación de políticas encaminadas a la implementación aplicación y evaluación de programas encaminados al desarrollo de Zonas de Turismo Sustentables, lo cual requiere de establecer determinadas sinergias como la interacción del sector público y privado de los países con la sociedad civil, lo cual requiere el compromiso social de los actores involucrados.

La Habana Colonial, Patrimonio de la Humanidad, puede ser considerado un ejemplo de la implementación positiva de las nuevas tendencias del desarrollo de turismo sustentable. La Habana Colonial presenta una oferta al turista auténtica y exclusiva que tiene como fundamento la conservación de su patrimonio histórico, la defensa de las expresiones de la cultura y tradiciones nacionales más genuinas con la participación de los habitantes de la localidad. Este proyecto dirigido por la Oficina del Historiador de la Ciudad se vale de dependencias especializadas que complementan ese objetivo.

La compañía turística Habaguanex, fundada por la Oficina del Historiador como fuente de financiamiento para su programa de conservación y restauración del Centro Histórico, cuenta con 16 hoteles y 30 restaurantes además de servicios de cafeterías, bares y tiendas de calidad internacional. La agencia de viajes San Cristóbal especializada en turismo cultural, la compañía inmobiliaria Áurea S.A. empresa conjunta de la Oficina del Historiador y la corporación bancaria española Argentaria y la compañía Fénix dirigida a brindar servicios de alquiler de oficinas, viviendas y locales comerciales complementan la actividad financiera y de servicios de la joven compañía.⁴⁰

El proceso de restauración y conservación de la Habana Colonial se rige por el Plan Maestro para la Revitalización Integral de la Habana Colonial, integrado por un consejo multidisciplinario que estudia las problemáticas de la localidad e implementa planes

⁴⁰ <http://www.historiadordelahabana.cubasi.cu/>

estratégicos para la recuperación de la misma. Para el apoyo a esta actividad cuenta con departamentos como la Dirección de Arquitectura Patrimonial, dependencia especializada en la reconstrucción y conservación del patrimonio arquitectónico, la Dirección de Proyectos de la Oficina del Historiador la cual se ocupa de diseñar e implementar propuestas de restauración y construcción de edificios, la Dirección del Patrimonio Cultural, dependencia que cuenta con alrededor de veinte instituciones especializadas las cuales conservan el archivo más antiguo y amplio del país y a través de la cual se imparten conferencias, cursos y asesorías así como se desarrolla un amplio programa cultural con gran participación comunitaria.

La tarea de la restauración y conservación del Centro Histórico de la Habana es fuente de empleo para la población necesitada, por ejemplo, la constructora Puerto Carenas dedicada a la obra de restauración dentro y fuera del Centro Histórico cuenta actualmente con más de 1.200 trabajadores. Dada la especialización que requiere la actividad una parte sustancial de este personal se capacita en la Escuela Taller "Gaspar Melchor de Jovellanos", escuela de oficios fundada como resultado del convenio de colaboración entre la Agencia Española de Cooperación Internacional y la Oficina del Historiador, la cual adiestra y califica a jóvenes como albañiles, carpinteros, forjadores, vidrieros, electricidad, plomeros, escayoles, restauradores auxiliares de arqueología entre otros. La graduación de estos jóvenes –90 anuales- no solo representa el recurso necesario para llevar a cabo la labor de restauración sino que es una generadora de puestos de trabajo para la comunidad.

La actividad de restauración de La Habana es un proceso que cuenta con la participación activa de la población local que lejos de ser aislada se integra a la misma lo cual se revierte en el mejoramiento de su calidad de vida. El Plan Malecón, proyecto dirigido a la rehabilitación del espacio urbano que comprende catorce manzanas del Malecón habanero, incluye la habilitación de espacios para el turismo y el mejoramiento de las condiciones habitacionales de la población local, igualmente el Proyecto del Barrio San Isidro integra y da participación a la comunidad a la labor restauradora, apoyándose en el rescate de los valores y tradiciones más auténticas del barrio habanero. Entre otras iniciativas se deben destacar igualmente Habana Radio, emisora adscrita a la Oficina del Historiador y la Revista Opus, ambas dedicadas a reflexionar y promover la historia y el proyecto de restauración de la Habana Colonial así como el acontecer cultural y social que allí se suscita.

Una de las consecuencias más negativas que ha tenido la irrupción de los cruceros para muchos Estados del Caribe es el impacto al turismo de estancia donde la cantidad de visitas de cruceristas casi duplican a los huéspedes de hoteles. Durante el año 2004 los barcos cruceros tenían en su conjunto 39.4 millones camas bajas, entre el 25 y el 30 por ciento del total de las capacidades habitacionales del turismo en el Caribe.⁴¹



Figura 2. Terminal de Cruceros en Islas Vírgenes US.

La llegada de los barcos cruceros en el contexto caribeño ha representado una nueva modalidad turística que por su movilidad ofrece al viajero la singularidad de visitar varios destinos en un solo paquete turístico; el turista visita varios países apenas sin moverse del hotel. Este tremendo atractivo que ofrecen las “islas flotantes” como se les a hecho llamar a los cruceros, ha dividido a los especialistas en dos tendencias al respecto; por una parte los que afirman que el turista de cruceros una vez que arriba al destino queda con la imagen que lo ha conocido por lo que pierde el interés en retornar al mismo mientras otros ven al crucero como una forma de promocionar los destinos que, una vez sean visitados por los viajeros, son invitados a viajar para estancias mas largas. La abogada marítima Llu-delis Espinal en el trabajo *“Desafíos de las terminales de cruceros en Centroamérica y el Caribe”*⁴² analiza el tema aportando el siguiente criterio sobre la capacidad de asociar ambas modalidades:

(...)“Debería promoverse la articulación de la industria de cruceros con los elementos tradicionales del turismo, ya que no son incompatibles, sino

⁴¹ Informe sobre cruceros (2005) MINTUR.

⁴² Espinal, Llu-delis (2005). Desafíos de las terminales de cruceros en Centroamérica y el Caribe. Consultado en www.oas.org/cip/esp/Areas%20Tecnicas/

complementarios, si ambos establecen políticas de diversificación, entretenimiento y motivación en destino (ecoturismo, mundos autóctonos, ciudades patrimonio, turismo de aventura y de negocios). Muchos expertos mencionan estos dos grupos como antagónicos, sin embargo estos podrían ser complementarios ya que podrían sinergias en beneficio de ambos grupos y nuestros países. (...) Puede establecerse la relación entre los hoteles los operadores en tierra de buques y los operadores de turismo (...).⁴³

Para casos como el de Cuba el turismo de cruceros lejos de ser competencia, puede convertirse en un complemento al turismo de estancia como señala la abogada Espinal en su trabajo. El turismo de cruceros puede ser una vía más para la promoción de los destinos que posean una oferta en tierra que tienta al turista a retornar para estancias más prolongadas –actividad que se puede realizar desde la misma embarcación, igual que en el caso cubano, aprovechando los potenciales como puerto madre, se pueden diseñar paquetes que incluyan estancias pre o post crucero por los excursionistas en el destino.

Otro elemento en el caso particular de Cuba es su potencial geográfico y logístico para actuar como puerto madre, de hecho, ya ha sido incluida por varias compañías europeas para ser punto de partida de los itinerarios de sus embarcaciones.

La condición de puerto madre permite a los países desarrollar estrategias que combinen logísticas aeroportuarias, de transporte terrestre, hoteleras y portuarias. Muchas compañías incluyen en el precio de venta el transporte aéreo de ida y vuelta, diseñado los paquetes de *fly & cruise*. Igual sucede con la combinación hotel crucero ofreciéndose a los viajeros estancias en las ciudades donde se encuentran los puertos de embarque y desembarque en los denominados paquetes de *cruise & stay*. Es de señalar como una generalidad que para los países que han tenido un gran éxito en el turismo de crucero como República Dominicana o Jamaica han logrado mantener el equilibrio entre estos dos grupos aparentemente antagónicos. (Tabla 3.3)

Tanto las líneas de cruceros como los estados caribeños comienzan a poner en práctica programas efectivos para estimular el retorno de los cruceristas a los destinos visitados, uno de ellos es el programa “*Welcome back*” implementado por la FCCA a

⁴³ Idem. Espinal, Lluellis (2005).

través del cual se motiva a los cruceristas a recurrir como huéspedes de los hoteles y resorts de los destinos visitados. Por esa vía las islas de St. Thomas (Islas Vírgenes) y Aruba han llegado a alcanzar tasas de retorno del 23 y 30 por ciento respectivamente⁴⁴.

Otro ejemplo de asociación entre turismo de cruceros y de estancia ocurre en la Florida donde las autoridades de Cabo Cañaveral revelaron que cerca del 15% de los pasajeros que parten de ese puerto hacen estadía al menos un día en Brevand Country y gastando cerca de 13 millones USD durante el año 1999 en transportación, lodging, restaurantes, entretenimiento y compras.

Tabla 3.3 Comparación Turismo de estancia- turismo de cruceros en el Caribe durante el 2003.

DESTINOS CARIBEÑOS	Estancia	Cruceros
Anguilla	46 915	-
Antigua y Barbuda	224 030	385 686
Aruba	641 906	542 327
Bahamas	1 428 973	2 970 174
Barbados	531 211	559 122
Belice	220 574	575 196
Bermuda	256 563	226 097
Bonaire	62 179	44 601
British Virgin Islands	278 144	304 338
Cancun (México)	2 076 478	-
Islas Cayman	293 515	1 818 979
Cozumel (México)	304 233	2 708 913
Cuba	1 907 320	42 273
Curacao	221 390	279 378
Dominica	72 948	177 044
República Dominicana	3 268 182	398 263
Granada	142 333	146 925
Guyana	100 911	-
Jamaica	1 350 284	1 132 596
Martinica	453 160	268 542
Montserrat	8 375	-
Puerto Rico	1 321 846	1 234 992
Saba	10 788	-
St. Eustatius	10 260	-
St. Lucia	276 498	393 240
St Maarten	427 587	1 171 734
St. Vincent y Granadines	78 535	64 965
Trinidad & Tobago	409 007	55 532
Turks y Caicos Is.	163 584	24 867
US Virgin islands	618 703	1773 948

Fuente: Reporte de la CTO.

La modalidad del turismo de cruceros constituye una oportunidad estratégica para el destino Cuba, por su posición geográfica, por la estructura de su territorio y de su plataforma marina. Y en especial, por el alto grado de preparación y formación de los especialistas encargados del desarrollo sustentable del turismo en el país.

⁴⁴ (2005). Los cruceros turísticos y el comercio de servicios: tendencias recientes en los países de la cuenca del Caribe. Boletín FAL No.223. Consultado en: <http://www.cepal.org/Transporte/noticias/bolfall/0/20880/FAL223.htm>.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Consideramos, que los objetivos que nos trazamos para este trabajo han sido cumplimentados, según el objeto de estudio. Resulta obvio que la modalidad Turismo de Cruceros vislumbra para Cuba un negocio altamente favorable, en un posible escenario de reconsideración en la política reaccionaria del vecino del Norte y con ello de las restricciones económicas y de viajes, que hoy impone el gobierno de los Estados Unidos.

Cuba, a pesar de contar solamente con una parte marginal del mercado europeo de cruceros, el cual no es el natural de la Isla y donde los pasajeros deben hacer una larga travesía aérea para zarpar en las embarcaciones, logró desarrollar la actividad alcanzando una alta cifra de arribos de cruceristas en puertos cubanos durante el año 2005, monto competitivo con respecto a islas caribeñas que llevan mucho más tiempo en la explotación y desempeño de esta modalidad.

CONCLUSIONES

—La modalidad de turismo de cruceros surge en países del noreste europeo, esencialmente Inglaterra, Holanda y Alemania a partir del desarrollo de la industria naviera, la inclusión de las máquinas de vapor y la necesidad, en aumento, del traslado de pasajeros.

—Con el perfeccionamiento y avances tecnológicos, lo que constituía un negocio de transporte de pasajeros de un sitio de origen a un destino; se fue convirtiendo en una modalidad turística, en que el viaje se constituía un destino en sí mismo mediante un paquete de salida y regreso en un tiempo determinado.

—Una de las regiones del mundo que mostró un desempeño rápido y exitoso de esta modalidad fue, precisamente, el espacio geoturístico al cual Cuba está incluido: el Caribe.

—En este escenario caribeño, el dominio del crucerismo está en las megacompañías estadounidenses, que basifican sus grandes barcos-cruceros en el litoral sur-atlántico, esencialmente, en las costas floridanas.

—Con independencia de que Cuba posee una posición geoestratégica privilegiada, esta modalidad se ha visto limitada en su desarrollo producto de las restricciones impuestas por las administraciones, de turno, en el gobierno de Estados Unidos.

—Resulta en extremo importante, que conjuntamente con el desarrollo del crucerismo, se tomen las medidas adecuadas para la preservación medioambiental, cultural y patrimonial de los destinos; en la consecución de lograr la sustentabilidad del turismo en general y del crucerismo en particular.

—Nuestro país tiene las condiciones y normativas que permiten un desarrollo turístico consecuente con la naturaleza y los recursos tanto de su territorio, como de su plataforma marina. Estando capacitada para, desarrollar exitosamente esta modalidad.

—El crucerismo, ha sido estudiado asiduamente por organizaciones y compañías norteamericanas, conociendo las ventajas que el destino Cuba presenta para la inclusión de sus puertos a los itinerarios de las líneas de cruceros que, en cifra ascendente, dominan los mares de la subregión.

RECOMENDACIONES

- Considerando que en todos los países del mundo, la modalidad de turismo de cruceros es dirigida, orientada y controlada por los organismos rectores del turismo, sería recomendable la creación de una Dirección de Cruceros adscripta al MINTUR, para el diseño de la política de esta modalidad, su desarrollo, estudios, investigaciones, formación de especialistas y la implementación de los necesarios sistemas estadísticos, entre otros aspectos de interés nacional.
- Se recomienda el abordar investigaciones futuras que coadyuven en el conocimiento exhaustivo y el monitoreo efectivo de esta modalidad, a nivel mundial, debido a las connotaciones particulares de este tipo de turismo en que la hipercompetencia tiende a concentrarse.
- Considerar la modalidad de cruceros, como asignatura optativa en el perfil curricular de la carrera de turismo; así como incluirla como perfil terminal en maestrías o diplomados, para la formación especializada de los directivos y ejecutivos comerciales que deberán enfrentar el desarrollo futuro de esta modalidad en nuestro país.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- Alfonso, Gladis (2003): *Consideraciones sobre la Competitividad del Destino Turístico Cuba en el Caribe*. Monografía. (41 pags.) Instituto Nacional de Investigaciones Económicas INIE. Octubre. La Habana.
- Alvarez Sousa, A. (1994). *El ocio turístico en las sociedades industriales avanzadas*. (1ª ed.) Barcelona: Editorial Bosch.
- Alvarez Sousa, A. (2000). *Ocio y sociedad anciana. Prognosis de futuro*. En M. Cuenca (Ed), *Ocio y desarrollo humano* (pp. 145-154). Bilbao: Universidad de Deusto.
- Anato, Mercedes; Guerra, María, et al. (2005). *La Guaira como destino de Cruceros en el Caribe*. Disponible en: <http://www.esade.es>
- Anderson Teresa, (2000). *La Seguridad en los buques de crucero*, Lloyd Register Press, Londres.
- Araceli Wright, (2002). *The economy impact of cruise ports*, UNTAC. pag 11-23, New York-Ginebra.
- Asociación de Estados del Caribe. (2006). *Informe de Relatoría. Primera Reunión Preparatoria de la Reunión de Ministros de Turismo del Gran Caribe*. Puerto España. Trinidad&Tobago, 4 de abril de 2006.
- Ayala Castro, H. (2002): *Turismo en Cuba y el Caribe*. Ponencia presentada en VII Evento Turístico Benidorm 2002, 6-8 de noviembre. España.
- Belize Tourist Board (2005). *Tourism & Travel Statistics, 2004*. Belize Tourism Board. Belize City Destinations Belize. Belice.
- Butler, M. (1996). *El Subsector de los cruceros turísticos*. Ed. Deusto. Madrid.
- Cartwright Roger y Baird Carol, (1999). *The Development and Growth of the Cruise Industry*, Butterworth, Heinemann, Woborn, MA. USA, First Edition .
- Cruise Tourism Policy (2005). Disponible: www.destinationsbelize/cruise_s.html.
- CARICOM-SELA (2002). *Seminario La Reinención del Turismo Caribeño*. Organizado por el Sistema Económico Latinoamericano (SELA) con el auspicio de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) la Comunidad del Caribe (CARICOM) y el Gobierno de Jamaica Kingston, Jamaica, 28 febrero al 1º de marzo de 2002.

- Castejon, R y Charlier, J. (2000). *El renacer de los cruceros: La mundialización de los negocios turísticos*. Editorial Fundación Portuaria, Madrid, 2000.
- Castro, Fidel (1993): *Discurso pronunciado en la inauguración del Hotel Guitart Cayo Coco*, el 12 noviembre de 1993. Año 35 de la Revolución.
- Cavlek, Nevenka (2005): *El papel de los turoperadores en el desarrollo del turismo internacional*. Una evaluación. *Política y Sociedad*, Vol. 42 Núm. 1: 117-133.
- CEPAL (2005). *Los Cruceros Turísticos y el Comercio de Servicios: tendencias recientes en los países de La Cuenca del Caribe*. Boletín de Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe. Edición No 223 – marzo 2005.
- Comercio Exterior Marítimo (2002). *Turismo de cruceros. Una opción en alza*, Informe, pag. 70 a 80. Madrid, España.
- Cruise Line International Association. *The Overview Spring 2004*. CLIA, 2005.
- Cruise Industry News Annual (varios años). *International Guide to Cruise Industry*, Cruise Industry News, New York, NY. USA, Ediciones 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002.
- CEPAL (2005). *Issues and Challenges in Caribbean Cruise Ship Tourism*. Report LC/-CAR-L.75. 21 December 2005.
- Ernst & Young, Consultores (2001): *Pronóstico del Desarrollo Turístico en Cuba en un Horizonte a Medio Plazo (año 2005) y a Largo Plazo (año 2010)*. Tomos I y II. Investigación de Mercado para el MINTUR. Marzo.
- Figueras, M. A. (2007): *Impactos del Turismo en la Economía y Sociedad Cubana*. Documento Interno del MINTUR. (25 pags.) Septiembre. La Habana.
- Florida-Caribbean Cruise Association (2001). *The Economic Impact of the Passenger Cruise Industry on the Caribbean*. Business Research & Economic Advisors. Pennsylvania, mayo 2001.
- G.P. Wild International Limited (1999). *Maritime Tourism to the year 2004. Report*. Londres. UK. mayo.
- Giora, I. y Miller, L. (1999). *Dictionary of the Cruise Industry*, Seatrade Cruise Academy, Colchester CO1 1RB UK, First Edition.
- Guerrero Hernán F. (2001). *El Mundo de los Grandes Cruceros*. Reporte Ferial Salón Náutico de Barcelona 2001.
- International Council Cruise Lines, ICC (2001). *Cruise Lines members adopt new mandatory safety standards*, marzo, Arlington, V.A. USA.

International Council of Cruise Lines (2006). *The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2005*. Business Research & Economic Advisors. August. Exton, PA.

MARAD (2005). *Dates and Reports*. United States Department of Transportation Maritime Administration. United States. Washington, D.C. Diciembre 2005.

Martín, R.A. (2006): *Principios, Organización y Práctica del Turismo*. Texto docente. Centro de Estudios Turísticos. Universidad de La Habana.

OMT (2008): *Barómetro del Turismo Mundial*. Volumen 6, número 1. enero.

Paniagua A. (1998). *Buques Cruceros años 2000*. Aguilar Editores. Madrid, España.

Perelló, J.L. (2004): *El Mercado Turístico de Estados Unidos para Cuba. Estudio de Segmentación*. Tesis de Maestría en Gestión Turística. Universidad de La Habana.

Perelló, J.L. (2006): *El mercado turístico del Gran Caribe: tendencias y desempeño*. Conferencia presentada al II Congreso Internacional de Marketing Turístico. 29 de agosto al 1º de septiembre, 2006. Manizales, Colombia.

Quintana, R.; Figuerola, M.; Chirivella, M.; Lima, D.; Figueras, M.A. y García, A. (2005): *Efectos y Futuro del Turismo en la Economía Cubana*. ASDI (Suecia), INIE (Cuba), Universidad del Uruguay. Montevideo-La Habana.

Rajesh, J. (2002). *Cruise companies finalize ship security guidelines*, Lloyd List, marzo. Londres. UK.

Robledo, M. y Tamayo O. (2001). *Análisis virtual de evacuación de buques de pasaje*. Salón Náutico Internacional de Barcelona 2001.

Seatrade Insider, <http://www.cruisecommunity.com>.

Scorza, Angelo (1999). *The Mediterranean Cruise Market : Analysis & Prospects*, Ocean Shipping Consultants, Surrey, UK.

Thomas-Hope, Elizabeth (2005). *El papel del medio ambiente en el desarrollo económico del Caribe*. Rvta. Integración&Comercio. Banco Interamericano de Desarrollo. BID . Pp:87-110. 2005.

Travel Industry Deals (2007). La Industria de Cruceros en el 2007. Disponible en: <http://www.travelmole.com>.

WTTC. *The Caribbean. The Impact of Travel & Tourism on Jobs and the Economy*. London, United Kingdom. 2005.