



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y  
SOCIALES**

**PUERTO DE VERACRUZ UNA OPCIÓN  
PARA EL DESARROLLO DE NUEVAS RUTAS  
MEXICANAS DE CRUCEROS**

**T E S I S A**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADA EN RELACIONES  
INTERNACIONALES PRESENTA:**

**PATRICIA ENRÍQUEZ AYALA**



**ASESOR:**

**LIC. ÓSCAR JAVIER MEDINA XOCHIHUA**

**MÉXICO D.F.**

**2013**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## **Agradecimientos:**

**Este trabajo lo dedico a mi familia por ser el eje de mi vida.**

**A ti César, gracias por ser amigo incondicional y mi impulso para ir siempre adelante... y más allá.**

**A ti Carolina, que eres luz en mi vida y mi motivo para seguir creciendo.**

**Gracias a Dios, por la maravilla de existir.**

**Gracias a mis padres Fide Ayala y Gonzalo Enríquez, por creer siempre en mí.**

**Gracias Angy, por los desvelos y tu apoyo siempre dispuesto.**

**Gracias a los ausentes, porque en su momento fueron siempre los primeros en estar presentes, aún hoy en mi corazón.**

**Gracias a mis sinodales por su tiempo y dirección.**

## ÍNDICE

<b>Agradecimientos</b>	
<b>Introducción</b>	I
<b>Capítulo 1. La industria turística</b>	
1.1 El turismo como actividad económica.....	1
1.2 La industria turística a nivel mundial.....	4
1.3 México como destino turístico internacional.....	9
1.4 Acciones del gobierno federal en materia turística durante el periodo 2007-2012.....	13
1.4.1 Programa sectorial de turismo 2007-2012 .....	14
<b>Capítulo 2. La industria de los cruceros</b>	
2.1 El negocio de los cruceros como subsector turístico .....	17
2.2 Regiones de operación y destinos .....	20
2.2.1 Caribe .....	24
2.2.2 Alaska .....	34
2.2.3 América del Sur .....	37
2.2.4 Antártica .....	38
2.2.5 Región del Mediterráneo .....	40
2.2.6 Europa del Norte .....	46

2.2.7	Asia y el Pacífico .....	52
2.3	Segmentación de mercado.....	54
2.4	Características principales de los servicios ofrecidos a bordo de un crucero .....	57
2.5	Por qué elegir un viaje en crucero.....	64

### **Capítulo 3. Actividad *crucerista* en México**

3.1	Turismo de cruceros en México .....	67
3.1.1	Lineamientos generales para la operación de cruceros en puertos mexicanos .....	73
3.2	Legislación nacional en materia de cruceros .....	78
3.2.1	Política pública de cruceros .....	79
3.2.2	Acuerdos nacionales en materia de turismo y su vinculación con cruceros de pasajeros .....	82
3.3	Principales destinos mexicanos .....	84
3.3.1	Puerto mexicanos en el Océano Pacífico .....	85
3.3.2	Puertos en el Caribe mexicano .....	91

### **Capítulo 4. Puerto de Veracruz, puerta de entrada para cruceros hacia la zona Oeste del Caribe y enlace para Canal de Panamá**

4.1	Puertos ubicados en el Golfo de México utilizados por crucero .....	98
-----	--	----

4.1.1	Puertos estadounidenses en el Golfo de México	103
4.1.2	Isla de Cuba, destino potencial en el Caribe .....	107
4.2	Puerto de Veracruz, una opción de puerto base para cruceros .....	109
4.2.1	Retos y perspectivas para el Puerto de Veracruz .....	116
4.3	Rutas de cruceros sugeridas que incluyen al Puerto de Veracruz .....	120
4.3.1	Caribe Occidental .....	120
4.3.2	Ruta hacia Canal de Panamá .....	122
4.3.	3 Ruta Golfo de México con sabor caribeño ....	126

<b>Conclusiones generales</b>	128
-------------------------------	-----

## **Bibliografía**

### **Apéndice**

- Terminología marítima aplicada en cruceros
- Direcciones y páginas electrónicas relacionadas a la industria de los cruceros

### **Anexos** Acuerdo Nacional por el Turismo

## Introducción

El sector turismo ha experimentado un continuo crecimiento en los últimos años convirtiéndose en uno de los rubros económicos de más rápido desarrollo en el orbe. De acuerdo con la *Organización Mundial de Turismo* (OMT), el volumen de negocios relacionados con esta actividad, equivale o incluso supera a aquellos vinculados con las exportaciones de petróleo, productos alimenticios y sector automotriz.

El citado organismo afirma que se han producido beneficios económicos y de oportunidad de empleo en muchos sectores involucrados, tales como la industria de la construcción, pasando por la agricultura y otros servicios, entre ellos las telecomunicaciones. Agrega que la clave para un buen desarrollo económico va a depender de la calidad y de los ingresos de la oferta turística.

En la presente tesina, se tomará la definición que ofrece la OMT acerca del turismo. A la letra lo conceptualiza de la siguiente manera: *“son las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual por un periodo consecutivo inferior a un año y mayor a un día, con fines de ocio, por negocios o por otros motivos”*. (OMT,2011,consultado el 9-05-2012 en <http://www2.unwto.org/es>)

Se buscará demostrar que el turismo es una actividad multidisciplinaria aglutinadora de diversos sectores de la sociedad, tales como empresas multinacionales y organizaciones intergubernamentales, entre otros; con lo cual se propician las relaciones entre los mismos países, sus mercados y población, convirtiéndolas en emisoras y receptoras de este tipo de acciones.

Durante la investigación se ha buscado interrelacionar al turismo con acciones de carácter social, cultural, económico y político, tales como:

- a) La creación de leyes que regulen las actividades turísticas;
- b) El control monetario para conocer el monto de capital que entra y sale de un país derivado de la actividad turística;
- c) Control sanitario que permite conocer las diferentes vacunas requeridas para poder visitar ciertos países o las que se exigen a ciudadanos procedentes de algún país considerado de riesgo;
- d) La protección al medio ambiente;
- e) Los efectos tecnológicos vinculados a la industria turística;
- f) La imagen internacional que se tenga del país receptor de turismo; y
- g) La competitividad del país a nivel internacional, en materia turística.



Con el análisis de lo anterior, se pretende afirmar que el turismo es hoy una actividad plenamente relacionada con la política y las relaciones internacionales en general.

La OMT estima que para el año 2020 el turismo mundial continuará creciendo a un ritmo de 4.6% anualmente, propiciando una derrama económica que alcanzaría los 2 000 mil millones de dólares.

Se mostrará que en el mundo actual, el turismo se conecta estrechamente con el proceso de globalización y su forma más mundializada así como de más acelerado crecimiento son los cruceros de pasajeros. (Wood, 2004)

De acuerdo a cifras de la OMT, se identificará que el viaje en crucero constituye la modalidad de mayor crecimiento en los últimos 20 años, con un crecimiento anual promedio del 8%. Así mismo dicho organismo prevé que se mantendrá el crecimiento en el mediano y largo plazo, pues su mercado se ubica en una fase en plena expansión.

Destacaremos que el Caribe abarca cerca del 25% del total de viajes de crucero en el mundo, experimentado un interesante crecimiento en los últimos años, por lo cual se constituye en una zona geoestratégica para México en su incursión en dichas actividades.

Derivado del creciente interés turístico actual hacia los cruceros, se analizará cómo han desarrollado estrategias cuya finalidad es atraer a cada vez más sectores sociales a este tipo de viaje, entre las cuales se centran la constante búsqueda de nuevos

destinos, la ampliación de la flota por parte de las navieras, novedad en las actividades, servicios e instalaciones a bordo de los buques en cuestión, modificación de itinerarios y duración de las travesías acordes a cambios en el patrón del turismo.

En comparación con otros tipos de viajes, el crucero constantemente recibe las mejores calificaciones en revistas especializadas en viajes como la británica “Conde Nast Traveler” y las americanas “Travel + Leisure Magazine” y “Budget Traveler”. Estas publicaciones son un importante medio para mostrar a los pasajeros las áreas de destino a las que puede viajar y regresar en un futuro. Según encuestas internacionales, el 50% espera volver a la misma área geográfica o destino para otro tipo de vacaciones. Los cruceristas se pueden convertir en visitantes frecuentes.

Asimismo, se demostrará que el potencial de mercado de los cruceros es extremadamente grande en los Estados Unidos y Canadá. Estos países representan cerca del 80% del total de la demanda de viajes en crucero por el Caribe, lo cual dada su ubicación geográfica con México, genera grandes oportunidades potenciales de negocio derivadas de esta industria para nuestro país.

En la presente tesina, se revisará también cómo los *puertos-base* utilizados para viajes tanto al Caribe como hacia el Canal de Panamá, son principalmente los ubicados en el estado de Florida (E.U.A.). No obstante, se verá que en los últimos años se ha presentado un incremento de la actividad crucerista en los puertos de Galveston (Texas) y de Nueva Orleans (Lousiana).

Dada su ubicación geográfica, se buscará demostrar que el puerto de Veracruz podría ser utilizado como *puerto base* para cruceros con destino tanto al Caribe (particularmente la zona occidental), como hacia el Canal de Panamá, conectándose eventualmente con sus similares de los Estados Unidos localizados preferentemente en la zona del Golfo de México.

En la actualidad si un viajero latinoamericano, incluido el mexicano por supuesto, desea realizar un recorrido en crucero hacia el Caribe o el Canal de Panamá, necesariamente tendrá que volar hacia los Estados Unidos para después participar en la travesía marítima referida, con el consecuente gasto, no sólo en tarifas aéreas si no además en tiempo, y el enfrentar el pesado proceso de la obtención de visa norteamericana exigible para la mayoría de países latinoamericanos.

Con base a lo anterior, el presente trabajo tiene como *objetivos* principales:

- a) El estudio del turismo como actividad económica; particularmente el caso de México como destino turístico internacional;
- b) Ofrecer una breve reseña de lo que es la industria de los cruceros como alternativa de viaje y sus características;
- c) Analizar la viabilidad de proponer al puerto de Veracruz como puerto-base de cruceros;
- d) Dar una propuesta alternativa a las rutas del Caribe Occidental y de Canal de Panamá, para cruceros partiendo del puerto de

Veracruz, así como integrándolo como punto de escala dentro de los itinerarios internacionales en la materia.

Para lograr tales objetivos, la presente tesina se divide en 4 capítulos, integrados de la siguiente manera:

**En el capítulo 1** se abordará el estudio de la industria turística a nivel mundial, mencionando la importancia del turismo como actividad económica y el papel que juega México como destino internacional.

**El capítulo 2** está dedicado a la industria de cruceros, ubicándolo como subsector turístico. Se hablará de las zonas de operación a nivel mundial, mencionando de manera general a los principales destinos de cruceros en el mundo; así como la forma bajo la cual esta industria clasifica a los buques de crucero dependiendo el segmento de mercado hacia el cual va dirigido.

En este segundo capítulo se hablará en gran medida conforme a la experiencia profesional de quien todo esto escribe (producto de diez años de participación directa y continua en navieras de este medio). Práctica que me permitió observar de cerca las principales características de los servicios ofrecidos a bordo de un crucero, y el por qué la conveniencia de elegirlo como forma de viaje.

Durante el **capítulo 3** se abordará el estudio de la actividad crucerista en México, refiriendo los lineamientos generales de la operación de cruceros en puertos nacionales, así como la legislación actual existente en esta materia. Aquí se mencionará

también a los principales puertos mexicanos por donde se realiza el turismo de este tipo de travesías marítimas.

Con base en los capítulos anteriores, el **capítulo 4** abordará las ventajas y perspectivas de incluir al puerto de Veracruz en la industria turística de cruceros, así como la conveniencia de convertirlo en puerto-base de dicha actividad. Para tal efecto se presentarán tres propuestas de itinerarios donde Veracruz juega un papel importante como destino turístico internacional.

El estudio de los 4 capítulos de esta investigación nos llevará a la confirmación ó negación de las siguientes *hipótesis*:

En primer lugar, si el crucerismo es en verdad una importante actividad turística a nivel mundial donde el Caribe Occidental representa una de las regiones más atractivas para este sector; por tanto, Veracruz debe aprovechar su ubicación geográfica para incorporarse en este segmento de la industria de los cruceros.

En segundo lugar, si a pesar de la cercanía geográfica de México con respecto a Estados Unidos y la influencia que ejerce éste sobre nuestro país, considerando que el mercado de cruceristas mexicanos está en expansión; por lo tanto, la posibilidad de un viaje de este tipo partiendo de un puerto nacional y visitando destinos internacionales donde se hable español, podría significar un fuerte atractivo que incrementaría la actividad turística derivada de los viajes internacionales en crucero por México.

Por último se propone que si los cruceros generan una importante derrama económica en los puertos visitados y es ésta

una actividad en constante crecimiento, el puerto de Veracruz al convertirse en puerto-base, se beneficiaría y apoyaría el continuo crecimiento de sus alrededores derivado de la actividad de los cruceros en otras zonas, propiciando a la vez, la explotación de rutas ya establecidas incluyentes tanto de puertos en el Caribe Occidental como centroamericanos.

## Capítulo 1

### La industria turística

#### 1.1.- El turismo como actividad económica.

Comenzaremos el desarrollo del presente capítulo con la definición de “turismo”. Durante los últimos 70 años diversos autores en el mundo han manejado diferentes conceptos para definir esta actividad. Para la presente investigación utilizaremos definiciones dadas por la *Organización Mundial de Turismo* (OMT).

Así, definiremos *turismo* como “Actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual por un período consecutivo inferior a un año y mayor a un día, con fines de ocio, por negocios ó por otros motivos.” (OMT, 2003, p.24)

Éste organismo define a su vez como *visitante* “A todos los tipos de viajeros relacionados con el turismo.” (ibidem)

*Visitante internacional* es “Toda persona que viaja por un período no superior a 12 meses, a un país distinto de aquel en el que tiene su residencia habitual, y cuyo motivo principal de la visita no es el de ejercer una actividad que se remunere en el país visitado.” (ibidem)

Los visitantes internacionales pueden ser *turistas*, “visitante que permanece un noche por lo menos en un medio de alojamiento colectivo ó privado en el país visitado”. (ibidem)

Así mismo encontramos al excursionista ó *visitante de día*, cuya definición vinculada a los pasajeros de cruceros serían “las personas que llegan a un país a bordo de un buque de crucero y que vuelven cada noche a pernoctar en el buque, aunque éste permanezca en el puerto varios días.” (ibídem)

El turismo es una actividad que ha experimentado un continuo crecimiento en los últimos años, convirtiéndose en uno de los sectores de más rápido crecimiento en el mundo.

De acuerdo a la OMT, las exportaciones de turismo en 2003 suponían hasta el 30% del total de exportaciones mundiales de servicios comerciales y el 6% de las exportaciones globales de bienes y servicios, por lo que el turismo se sitúa en cuarto lugar detrás de los combustibles, productos químicos y de la industria automotriz. (OMT, 2006)

La OMT afirma que el turismo “para muchos países en desarrollo se trata de una de las principales fuentes de ingresos por divisas y de la principal categoría de exportación para la tan necesaria creación de empleo y de oportunidades para el desarrollo” (OMT, 2011) además de significar un sector económico fundamental para el desarrollo de determinados destinos regionales y locales.

Como podemos observar cada vez el turismo cobra más relevancia como sector económico de una nación, y se hace



evidente la necesidad de promover la industria turística con inversión pública dirigida a manejar la infraestructura, superestructura y el sector servicios de un país, con lo que además de aumentar el empleo y el ingreso, lo hará también la calidad de vida de la gente en las poblaciones receptoras de turismo.

Podemos afirmar que el turismo es una actividad multidisciplinaria, pues involucra a diversos sectores de la sociedad, tales como empresas multinacionales, organizaciones intergubernamentales, así como organismos internacionales, por lo que se propician las relaciones entre los mismos países, sus mercados y sociedad, que se convierten en emisoras y receptoras de turismo.

Como actividad económica podemos distinguir distintos efectos sociopolíticos tales como: Legislación, para la creación de leyes que regulen las actividades turísticas; Control monetario, para conocer el monto de capital que entra y sale de la nación, derivado de ésta actividad; Control sanitario, para conocer las vacunas que se precisan para visitar ciertos países, ó bien las que se exigen a ciudadanos procedentes de algún país considerado de riesgo; También podríamos citar la protección al medio ambiente; Efectos tecnológicos; Efectos políticos, pues el turismo puede en cierta medida influir en la política de un Estado, ya que una mala imagen internacional puede afectar los flujos turísticos; Desarrollo, que a nivel de gran escala requiere la participación del gobierno central para mejorar la competitividad a nivel internacional, además de ser

el único órgano capaz de obtener asignaciones turísticas de los fondos de organismos internacionales, tales como la ONU.

Por lo anterior podemos afirmar que el turismo hoy en día una actividad económica plenamente relacionada con la política y las relaciones internacionales.

### 1.2.-La industria turística a nivel mundial.

Durante el 2010 el arribo de turistas internacionales en el mundo, creció en un 6.6% en relación con el 2009, lo que representó una recuperación del desplome sufrido a finales de 2008 y en el 2009 debido a la crisis financiera y a la recesión económica mundiales, alcanzando los 940 millones de llegadas en todo el mundo. (OMT, 2011)

La siguiente gráfica nos muestra los porcentajes de llegadas de turistas internacionales en el mundo entre los años de 1990 a 2010:

	Llegadas de turistas internacionales (millones)							Costo de mercado (%)	Variación (%)		Crecimiento medio anual (%)
	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010*		09/08	10*/09	
<b>Mundo</b>	435	528	675	798	917	882	940	100	-3,8	6,6	3,4
Economías avanzadas <sup>1</sup>	296	334	417	453	495	474	498	53,0	-4,3	5,1	1,8
Economías emergentes <sup>1</sup>	139	193	257	345	421	408	442	47,0	-3,2	8,3	5,6
<b>Por regiones de la OMT:</b>											
<b>Europa</b>	261,5	304,1	385,6	429,4	485,2	461,5	476,5	50,7	-4,9	3,3	2,1
Europa del Norte	28,6	35,8	43,7	57,3	60,8	57,7	58,1	6,2	-5,1	0,8	2,9
Europa Occidental	100,6	112,2	139,7	141,7	153,2	148,6	153,7	16,4	-3,0	3,4	1,0
Eur. Central/Oriental	33,9	58,1	68,3	87,5	100,0	90,2	95,1	10,1	-9,9	5,4	3,2
Eur. Meridional/Medit.	90,3	98,0	133,0	153,0	171,2	165,1	169,7	18,1	-3,6	2,8	2,5
<b>Asia y el Pacífico</b>	55,8	82,0	110,1	153,6	184,1	180,9	203,8	21,7	-1,7	12,7	6,3
Asia del Nordeste	26,4	41,3	58,3	85,9	100,9	98,0	111,6	11,9	-2,9	13,8	6,7
Asia del Sudeste	21,2	28,4	36,1	48,1	61,8	62,1	69,6	7,4	0,5	12,1	6,0
Oceania	5,2	8,1	9,6	11,0	11,1	10,9	11,6	1,2	-1,7	6,1	1,9
Asia Meridional	3,2	4,2	6,1	8,1	10,3	9,9	11,1	1,2	-3,6	11,9	6,2
<b>Américas</b>	92,8	109,0	128,2	133,3	148,0	140,7	149,8	15,9	-4,9	6,4	1,6
América del Norte	71,7	88,7	91,5	89,9	97,7	92,2	98,2	10,5	-5,7	6,6	0,7
El Caribe	11,4	14,0	17,1	18,8	20,1	18,5	20,1	2,1	-2,8	3,0	1,6
América Central	1,9	2,6	4,3	6,3	8,2	7,6	7,9	0,8	-7,4	3,8	6,2
América del Sur	7,7	11,7	15,3	18,3	21,9	21,4	23,5	2,5	-2,3	9,7	4,4
<b>África</b>	14,8	18,9	26,5	35,4	44,4	46,0	49,4	5,3	3,7	7,3	6,4
África del Norte	8,4	7,9	10,2	13,9	17,1	17,6	18,7	2,0	2,5	6,2	6,2
África Subsahariana	6,4	11,6	16,2	21,5	27,2	28,4	30,7	3,3	4,4	8,0	6,6
<b>Oriente Medio</b>	9,6	13,7	24,1	36,3	55,2	52,9	60,3	6,4	-4,3	14,1	9,6

Fuente: Organización Mundial del Turismo (OMT) ©

(Cifras procedentes de la OMT, junio de 2011)

\* Basado en la clasificación del Fondo Monetario Internacional (FMI), ver el Anexo Estadístico en [www.imf.org/external/pubs/ft/wao/2011/01](http://www.imf.org/external/pubs/ft/wao/2011/01).

(OMT, 2011)

De la tabla anterior podemos afirmar que la región Asia-Pacífico fue una de las de mayor crecimiento con un 13%; África se mantuvo en el 7%; por su parte Medio Oriente reportó un mayor crecimiento con el 14%; mientras que América (incluye la del Norte, así como la parte Latina y el Caribe) se recuperó con un 6%; Europa fue la región que presentó un menor crecimiento con sólo el 3%.

La OMT registra un aumento en los ingresos a nivel mundial, derivados del turismo internacional, llegando a los 919 000 millones de dólares en el 2010, contra los 851 000 millones de dólares del 2009 por lo que en el 2010 hubo un aumento de 68 000 millones de dólares, que representan un aumento porcentual del 4.7%.

Como se puede observar la recuperación de ingresos está por detrás de las llegadas internacionales que fue del 6.6%. Esto es un comportamiento típico de los periodos de recuperación, donde tras acontecimientos graves, el volumen de arribos tiende a recuperarse más de prisa que los ingresos. Esto es debido a que la competencia es más fuerte y los suministradores se esfuerzan en contener los precios al tiempo que los turistas tienden a viajar más cerca de sus domicilios y durante periodos más cortos. (OMT,2011)

Para los países destino, los ingresos por el turismo internacional se asemejan a los ingresos producto de las exportaciones generadas tanto por visitantes de día como por los que pernoctan.

Los ingresos totales por turismo internacional, incluido el transporte de pasajeros llegaron a cerca de 1.1 billones de dólares en 2010, lo que significa una aportación por parte del turismo internacional de 300 millones de dólares al día, a los ingresos mundiales de exportación.

Para el caso particular de América, las llegadas internacionales crecieron un 6% en 2010 con 150 millones de pasajeros, lo que significa una recuperación en relación al 2009 en donde las cifras se vieron afectadas por la recesión económica de América del Norte y la epidemia de gripe AH1N1. Esta recuperación se debió en gran medida al crecimiento en la economía de los Estados Unidos y la fortaleza que presentaron las de América Latina.

La siguiente tabla nos muestra el comportamiento registrado en América hasta el 2010, en relación a las llegadas de turistas internacionales y los ingresos generados por el turismo internacional:

Principales destinos	Series <sup>1</sup>	Llegadas de turistas internacionales					Ingresos por turismo internacional				
		(1000)			Variación (%)		(miles de \$ EE.UU.)			Cuota (%)	
		2008	2009	2010*	09/08	10*/09	2008	2009	2010*		
Américas		147.953	140.722	149.765	-4,9	6,4	100	189.097	166.186	182.168	100
Argentina	TF	4.700	4.308	5.288	-8,4	22,8	3,5	4.646	3.960	4.930	2,7
Aruba	TF	827	813	825	-1,7	1,6	0,6	1.343	1.211	1.239	0,7
Bahamas	TF	1.463	1.327	1.368	-9,3	3,1	0,9	2.144	1.929	2.059	1,1
Barbados	TF	568	519	532	-8,6	2,6	0,4	1.194	1.068	1.105	0,6
Bolivia	TF	594	671	-	13,1	-	-	275	279	-	-
Brazil	TF	5.050	4.802	5.161	-4,9	7,5	3,4	5.785	5.305	5.919	3,2
Canada	TF	17.142	15.737	16.095	-8,2	2,3	10,7	15.668	13.707	15.787	8,7
Chile	TF	2.699	2.750	2.766	1,9	0,6	1,8	1.674	1.604	1.636	0,9
Colombia	TF	2.318	2.303	2.385	-0,7	3,6	1,6	1.884	1.999	2.083	1,1
Costa Rica	TF	2.089	1.923	2.100	-8,0	9,2	1,4	2.283	1.815	2.111	1,2
Cuba	TF	2.316	2.405	2.507	3,8	4,2	1,7	2.258	2.080	-	-
Ecuador	VF	1.005	968	1.047	-3,7	8,1	0,7	742	670	781	0,4
El Salvador	TF	1.385	1.091	1.150	-21,2	5,4	0,8	425	319	390	0,2
Estados Unidos	TF	57.937	54.962	59.745	-5,1	8,7	39,9	110.423	94.191	109.505	56,8
Guatemala	TF	1.527	1.392	1.219	-8,8	-12,4	0,8	1.068	1.298	1.378	0,8
Honduras	TF	899	870	896	-3,3	3,0	0,6	619	616	650	0,4
Jamaica	TF	1.767	1.831	1.922	3,6	4,9	1,3	1.976	1.926	1.986	1,1
México	TF	22.637	21.454	22.395	-5,2	4,4	15,0	13.289	11.275	11.872	6,5
Nicaragua	TF	858	932	1.011	8,6	8,5	0,7	301	334	309	0,2
Panamá	TF	1.247	1.200	1.317	-3,7	9,7	0,9	1.408	1.483	1.676	0,9
Paraguay	TF	428	439	465	2,6	5,9	0,3	109	205	217	0,1
Perú	TF	2.058	2.140	2.299	4,8	7,4	1,5	1.991	2.014	2.274	1,2
Puerto Rico	TF	3.716	3.551	3.679	-4,5	3,6	2,5	3.535	3.473	3.598	2,0
Rep. Dominicana	TF	3.980	3.992	4.125	0,3	3,3	2,8	4.166	4.051	4.240	2,3
Uruguay	TF	1.938	2.029	2.352	4,7	15,9	1,6	1.051	1.312	1.496	0,8
Venezuela	TF	745	615	-	-17,4	-	-	917	788	618	0,3

Fuente: Organización Mundial de Turismo, con cifras procedentes del informe anual de junio de 2011 (OMT, 2011)

De la información anterior podemos analizar que la tendencia fue a la alza durante el 2010 en comparación al 2009. Así, observamos que durante éste último periodo de análisis, Estados Unidos se mantiene como líder de la región con un repunte del 9%, México permanece como país receptor líder de América Latina al reportar un incremento del 4%, América del Sur presentó en conjunto un aumento de llegadas que representan una recuperación del 11%.

La mayoría de los viajes internacionales se dan en la misma región geográfica del viajero, donde se originan casi 4 de cada 5 llegadas de todo el mundo.

Los mercados de turismo internacional se concentran en los países industrializados de Europa, América, Asia y el Pacífico; siendo la región europea la que se encuentra a la cabeza, generando un poco más de la mitad de arribos en el mundo, seguida de Asia con el 21%, América con 16%, Oriente Medio 4% y África con el 3%.

Para el 2020 se estima que el turismo mundial continuará creciendo a un ritmo aproximado del 4.6% anual, con lo que el total de llegadas internacionales alcanzaría 1.600 millones, de los cuales, 1 200 millones serán de origen intrarregional y 400 millones serán viajes de larga distancia, o extrarregionales. (OMT, 2011)

### 1.3.- México como destino turístico internacional.

El turismo ha sido considerado en México, como motor importante de impulso en el desarrollo nacional, por considerarse una actividad generadora de divisas.

Jiménez (1993) menciona que, con el fin de la segunda guerra mundial, la industria mexicana sufre un importante deterioro, como consecuencia en la disminución de exportaciones, debido a la incorporación de industrias norteamericanas a una economía normalizada y en expansión. Por lo que, el gobierno mexicano decide impulsar el desarrollo nacional a través de la industrialización que, a su vez requiere disponer de un producto que permita generar las divisas necesarias para financiar la inversión requerida.

Durante éste periodo se registra un crecimiento sostenido en la recepción de visitantes internacionales hacia nuestro país. En este escenario empieza a consolidarse el turismo como el “fenómeno económico que puede permitir la obtención de las divisas necesarias para adquirir los bienes capital que requiere la industrialización” (Jiménez, 1993 p.26).

Podemos entonces decir que, en la historia reciente de México, es a partir de 1946, que el turismo empieza a jugar un papel importante dentro de las políticas de desarrollo nacional de las diferentes administraciones federales.

Así, surgen proyectos orientados al desarrollo de infraestructura como: carreteras, aeropuertos y la creación de grandes polos de desarrollo turístico, diseñados y promovidos

a partir de la idea del turismo masivo de sol y playa; que dió origen en la década de los setenta y principios de los ochenta a centros vacacionales como Cancún, Ixtapa Zihuatanejo, Bahías de Huatulco y los Cabos.

A finales del siglo XX, bajo la influencia de los cambios observados en la política y economía internacionales, se observa una transformación en la estructura turística a fin de crear condiciones para la competitividad, a través de la diversificación de la oferta; surgiendo nuevos conceptos en el ámbito turístico, tales como,; *turismo sustentable, turismo cultural, turismo alternativo, ecoturismo.*

Ya en este siglo, como se observó en el apartado anterior, de acuerdo a las cifras de la OMT, el turismo creció en promedio un 6% en el Continente Americano durante 2010 en relación al 2009. Al analizar las cifras por país, podemos ver que los principales destinos registraron un descenso de llegadas internacionales en 2009 con relación a 2008, a excepción de Chile, Cuba, Jamaica, Nicaragua, Paraguay, República Dominicana y Uruguay que mantuvieron un pequeño pero constante crecimiento entre 2008 y 2010.

En el caso de México, durante 2008 se registró un total de 22 millones 637 mil llegadas de turistas internacionales, y durante 2009 la cifra descendió a 21 millones 454 mil, para 2010 se recupera con 22 millones 395 mil llegadas internacionales, estas cifras lo posicionan en el tercer lugar como país receptor de turismo internacional en el Continente Americano, con una captación del 15% del total de arribos internacionales, sólo



detrás de Estados Unidos y Canadá, pero como líder de la región de América Latina y el Caribe.

Como ya se ha visto, el turismo es un factor de desarrollo y motor de crecimiento para las naciones, y es una de las tres actividades económicas de mayor importancia en captación de divisas para México. En el 2005 significó el 7.7 % del Producto Interno Bruto (PIB), y el 11.1% del PIB del sector servicios en el 2004. De acuerdo a los censos económicos del 2004, el sector turismo concentró el 9.5% del empleo y el 9.3% de las unidades económicas del país.

Durante el 2004 el sector turismo en México, proporcionó empleo a 1.8 millones de personas. Para el 2013, SECTUR prevé que ésta actividad ocupe a alrededor de 4 millones de personas en empleos directos. De lograrse esta cifra, nuestro país sería el tercer lugar en cuanto a fuentes de empleo por dicho sector sólo por debajo de China con 11 millones, e Indonesia con un poco más de los 4 millones.

La cercanía con Estados Unidos, que es el principal emisor de turistas en el mundo, además del enorme potencial en atractivos naturales, culturales y gastronómicos con que cuenta México, han sido factores clave para el desarrollo de la industria turística nacional.

La variedad de climas con que cuenta México hacen posible una amplia biodiversidad en el país y que lo hacen rico en diferentes ecosistemas. Así, las bellezas naturales que alberga nuestra nación son infinitas. Ello permite ofrecer un amplio y

variado menú de actividades recreativas en contacto con la naturaleza.

Otro elemento importante para ofrecer al turista, es la cultura, desde los innumerables sitios arqueológicos, las ciudades coloniales, los llamados pueblos mágicos, y hasta los atractivos de las grandes ciudades, con sus museos, restaurantes, teatros, centros de espectáculos, galerías de arte y casi todo lo que una ciudad moderna tiene para ofrecer.

Entre los principales atractivos con que cuenta México, debemos mencionar la amplia y variada oferta que representan los destinos turísticos de playa. Hoy en día el llamado “turismo de sol y playa” se encuentra fuertemente vinculado a las motivaciones de viaje del principal mercado emisor: Estados Unidos.

Ésto ha propiciado que las políticas y estrategias gubernamentales mantengan una prioridad en el desarrollo de dicho turismo, aunque México sea mucho más que solo sol y playa.

Se hace necesario reducir la dependencia que la actividad turística presenta en relación al segmento sol y playa, para lo cual cobra importancia la necesidad de explotar alternativas en las que el país pueda tener potencial que hasta ahora ha sido poco aprovechado (SECTUR, 2002) dentro de éste mismo segmento, ya que los esfuerzos estatales y federales se han enfocado tradicionalmente en desarrollos turísticos en tierra, y sólo en la presente década se observan proyectos reales y

concretos para impulsar el desarrollo de otro elemento turístico que crece a pasos agigantados, y que, aunque permanece en relación con la principal actividad turística del país, tiene sus propias características y necesidades a ser atendidas: el turismo de cruceros de pasajeros.

#### 1.4.- Acciones del gobierno federal en materia turística durante el periodo 2007-2012

Para el Gobierno Federal, durante el periodo 2007-2012, el sector turismo es considerado como una “prioridad nacional”, según se lee en la página oficial.

De acuerdo al PND (Plan Nacional de Desarrollo) en la actualidad México se encuentra en una situación de enorme potencial para lograr que el crecimiento del sector turismo se vuelva uno de los ejes de desarrollo del país. Apostando a la creación de políticas públicas que den respuesta a la competitividad a nivel mundial que representa el turismo, lo que permitirá captar un mayor número de viajeros internacionales.

Así mismo la postura oficial es que se debe garantizar el crecimiento de éste sector al mismo tiempo que se respeten los entornos naturales, culturales y sociales, pues son justamente estos elementos los que han situado a México como un importante destino internacional. (PND, 2007-2012)

De acuerdo al PDN (Ibidem) se “pretende hacer de México, país líder en la actividad turística a través de la diversificación de sus mercados, productos destinos, así como del fomento a la competitividad de las empresas del sector, de forma que brinden un servicio de calidad internacional.”

#### 1.4.1.- Programa sectorial de turismo 2007-2012

*El Programa Sectorial de Turismo 2007-2012* es un plan gubernamental elaborado a partir del proyecto *Visión México 2030* y el PND, donde se abordan objetivos, estrategias y líneas de acción a definir la actuación de las dependencias y de los organismos federales pertenecientes al sector turismo. Así, forma parte de una estrategia cuyo objetivo es impulsar el desarrollo del país donde pretende iniciarse un sistema integral que vincule el PND y el proceso presupuestal de cada dependencia. (SECTUR, 2007)

El PST 2007-2012 plantea 8 objetivos sectoriales:

##### 1.- De concurrencia de políticas públicas.

Se refiere a las acciones necesarias para fortalecer las condiciones de accesibilidad y conectividad a los destinos turísticos, es decir la creación y fortalecimiento de vías de comunicación.

##### 2.- De desarrollo regional.

El aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y culturales para convertirlos en oferta turística, incluyendo en su desarrollo a las comunidades receptoras.

### 3.- De concurrencia legal y normativa.

Se refiere al fortalecimiento y actualización del marco legal y regulatorio del sector turismo, que permita el fomento a la inversión pública y privada, al tiempo que se respete y promuevan acciones en materia tanto ambiental como social.

### 4.- De oferta competitiva.

Desarrollar nuevos proyectos turísticos, al tiempo que se consolida la oferta existente.

### 5.-De empleo de calidad.

Impulsar acciones que incentiven la creación de empleos formales, permanentes y mejor remunerados en el sector turismo.

### 6.- De fomento productivo.

Pretende aumentar el atractivo de la oferta turística tradicional y emergente, mediante el aumento de la productividad y competitividad tanto de los destinos turísticos como de las empresas vinculadas al sector.

### 7.-De promoción y comercialización integrada.

Promoción y comercialización de la oferta turística mexicana tanto en mercados nacionales como internacionales. Consolidando los mercados existentes al tiempo que se

promueve la apertura de nuevos segmentos especializados, para en conjunto fortalecer la imagen de México en el extranjero.

8.-De demanda turística doméstica e internacional.

Consolidación y diversificación de mercados internacionales. Impulsar el crecimiento del turismo nacional de manera incluyente a todos los sectores de la población; y vigilar la relación precio-calidad para cada segmento y nicho de mercado.

México requiere incorporarse al concierto mundial del turismo, mediante la aplicación de políticas públicas, que permitan consolidar y cumplir su capacidad de desarrollo de manera sustentable y competitiva” (SECTUR, 2007, pág.11)

## Capítulo 2

### La industria de los cruceros

#### 2.1.- El negocio de los cruceros como subsector turístico.

Algunos autores como Robert Wood, afirman que *si bien el turismo se conecta estrechamente con el proceso de globalización, la forma más mundializada y de más acelerado crecimiento son los cruceros.* (Wood, 2004)

En comparación con otros tipos de viaje, el crucero constantemente recibe las mejores calificaciones en las revistas especializadas en viajes.

Al crucero turístico moderno se le define frecuentemente como hotel ó centro turístico flotante, ya que incorpora todo tipo de instalaciones complementarias tales como albercas, videotecas, tiendas, biblioteca, campos virtuales de golf, cine, teatro, galería de arte, casino, spa y restaurantes especializados, etc. El crucero no es sólo un medio de transporte hacia un destino en particular, como tradicionalmente ocurría con los barcos trasatlánticos, si no que se le puede considerar el destino en sí mismo.

A principios de la década de los años 70 empiezan a operar los cruceros modernos en el Caribe con pasajeros norteamericanos. Para los años 90 este tipo de viaje empieza a popularizarse en Reino Unido y luego en el resto de Europa.

Desde el primer decenio de este siglo se ha estado viviendo un proceso de mundialización de la experiencia norteamericana de cruceros, la OMT define económicamente al crucero como un producto turístico no maduro, que se caracteriza porque la demanda crece a medida que lo hace la oferta. (OMT, 2003)

Actualmente la oferta de cruceros está inmersa en un profundo proceso de renovación de flota y apertura de nuevos destinos que respondan a las necesidades y demandas en el aumento de pasajeros de esta modalidad turística.

La OMT denomina **visitantes** a todos los tipos de viajeros relacionados con el turismo, y define como **visitantes de día**, a los pasajeros en crucero, ya que son “personas que llegan a un país a bordo de un buque de crucero y que vuelven cada noche a pernoctar en el buque, aunque éste permanezca en el puerto por varios días (OMT, 2003)

De acuerdo a datos presentados por la OMT, el viaje en crucero constituye la modalidad de mayor crecimiento en los últimos 20 años, con un incremento anual promedio del 8%. Así mismo, dicho organismo prevé que se mantendrá el crecimiento en el mediano y largo plazos, ya que su mercado se ubica en una fase en plena expansión.

“La habilidad de mantener estas tasas de crecimiento es el resultado de inversiones decisivas por parte de los operadores de cruceros, en innovación y constante mejoramiento” (OMT, 2010),

Cada año entran en navegación más barcos, a la vez que se amplía la oferta.



En la actualidad el crucero combina dos actividades principales: el hospedaje y el transporte. A principios de los 70 cuando empieza a popularizarse este modo de viaje, se solía referir al crucero como hotel flotante.

Sin embargo, ahora y debido a la gran cantidad de innovaciones en los servicios y facilidades ofrecidos a bordo que se agregan cada año, el crucero más que un hotel en el mar, es todo un complejo turístico, tal como sucede en un gran centro vacacional en tierra pero con la gran diferencia y valor agregado de la movilidad, es decir que, además de disfrutar los servicios referidos, cada día se puede realizar un recorrido o excursión a un destino diferente, con variedad de atractivos naturales y culturales é incluso, dependiendo del itinerario del barco, con variedad de climas.

El crucero es un importante medio para mostrar a los pasajeros las áreas de destino a las que puede regresar en un futuro, según informes de la OMT, aproximadamente el 50% de pasajeros espera regresar a la misma zona geográfica o destino para otro tipo de vacaciones; los cruceristas se pueden convertir en pasajeros frecuentes.



Muelle para cruceros en Sidney, Australia. 2008. [archivo propio].

## 2.2.- Regiones de operación y destinos.

Pasajeros frecuentes de crucero, pueden llegar a determinar su próximo viaje por el barco en sí. Aunque los de primera vez se verán influenciados por el destino y los puertos a visitar.

Según información interna de “Princess Cruises”, el porcentaje total de pasajeros repetitivos representa el 30% de los viajes vendidos, por lo cual existen programas de lealtad que ofrecen descuentos, créditos para consumos a bordo, tiempo gratuito de uso de Internet, amenidades de suite en cabinas regulares y convivios especiales con el capitán del buque, entre otros.

Esta naviera distingue tres niveles de lealtad: Gold, para pasajeros con por lo menos un crucero previo; Platinum, para quienes han viajado entre 6 y 15 veces; y Elite, para quienes

llevan más de 15 viajes en crucero. La cantidad y calidad de los beneficios exclusivos dependerá del nivel de lealtad.

El 70% restante significan pasajeros que al no haber experimentado un viaje en crucero previo, se guiarán por las recomendaciones del agente de viajes, opiniones de otros viajeros, pero principalmente por la popularidad o reputación de los puertos a visitar.

Consecuencia de lo anterior, las relaciones entre las líneas de cruceros y los destinos ellas cobran particular importancia, tanto para mantener posicionado un puerto de escala dentro del itinerario de un crucero, como para la búsqueda de nuevas rutas, regiones, y/o creación de nuevas terminales portuarias en el mundo.

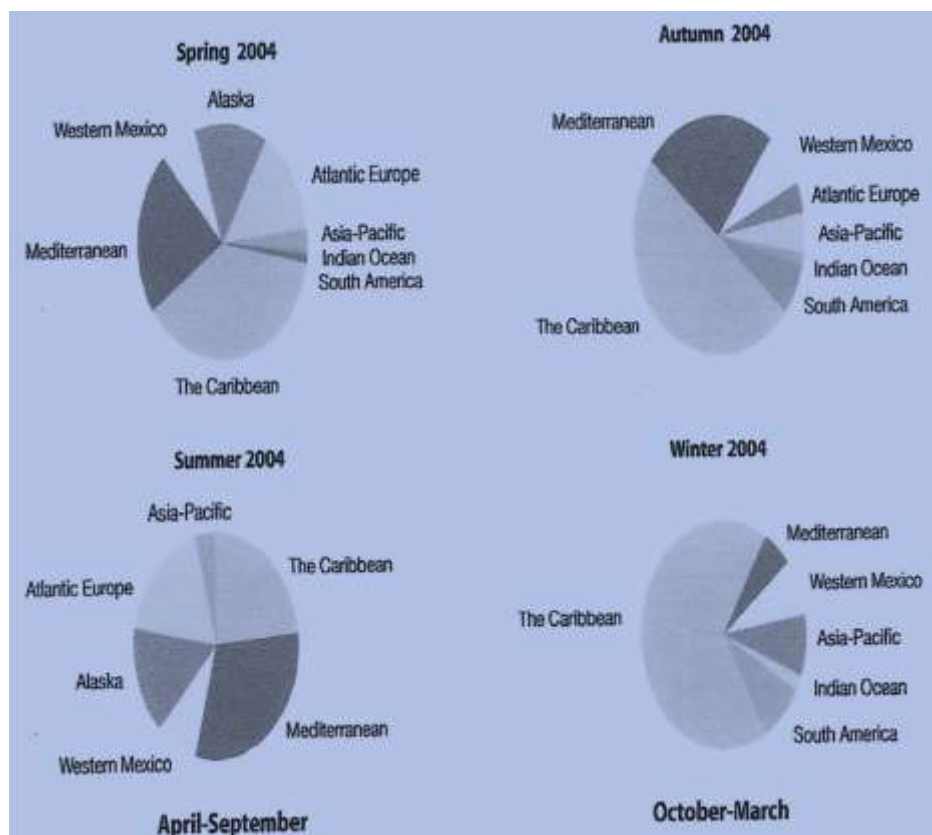
Las nuevas embarcaciones, cada vez más sofisticadas y de mayor tamaño, demandan muelles y terminales portuarias con mayores especificaciones y servicios más amplios y especializados, tanto para las embarcaciones como para los cruceristas.

Derivado de lo anterior, en algunos países receptores de turismo de cruceros, existen políticas activas para impulsar el desarrollo de esta industria, a través de distintos mecanismos que incluyen el apoyo y fomento a la construcción de infraestructura, privatización de terminales portuarias, asignación de terminales para cruceros a las líneas navieras, promoción, tarifas portuarias preferenciales (SCT, 2008) e incluso, pagos a las líneas de

crucero por el uso de sus terminales, como ocurre con Panamá, para fomentar el arribo de más embarcaciones de crucero.

El Caribe ha sido la región más popular para los viajes en crucero, captando el 50% del mercado, el Mediterráneo se posiciona en el segundo lugar seguido de Europa en la zona del Atlántico. Después encontramos a Alaska, la Riviera Mexicana, América del sur, Asia-Pacífico y Oceanía.

Como ocurre con otras formas de turismo la temporada del año juega un papel importante en la formación del itinerario de un crucero, aunque éste es sólo uno de los elementos a considerar, como ya se mencionó previamente hay otros factores de peso.



Fuente: G.P. Wild, International. Ltd, citado por OMT (2011)

Como se puede observar en la gráfica anterior, durante el otoño, invierno y primavera (en el hemisferio norte) la región del Caribe es la que presenta el mayor número de cruceristas; sin embargo durante el verano, la tendencia cambia hacia la zona del Mediterráneo, presentándose además mayor actividad en Europa y Alaska. La zona del Oeste mexicano permanece prácticamente igual durante las cuatro estaciones.

### 2.2.1 Caribe

Como ya mencionó la región del Caribe es donde inicia la moderna industria de los cruceros teniendo como puerto base Miami (Florida), en los Estados Unidos. Actualmente sigue siendo la zona de mayor número de arribos, captando el 50% del total de la demanda mundial, exceptuando los meses de abril a septiembre, cuando la demanda representa sólo el 30 % (OMT, 2011), ésto es debido a que, son los meses cuando la demanda se distribuye entre Mediterráneo, Europa del norte y Alaska principalmente.

De acuerdo a la OMT, el éxito de la zona del Caribe para los cruceros radica en su proximidad con el principal país generador de cruceristas: Estados Unidos. Además de su placentero clima, (para quienes aman el sol y la playa) durante prácticamente todo el año; a ésto debemos añadir el factor de que el dólar americano es aceptado como forma de pago en la mayoría de los destinos turísticos de la región, así como que el idioma inglés es usado en muchas de las islas caribeñas.

La naviera “Carnival Cooperation” mantiene en la zona a 16 de sus barcos, de un total de 22 de su flota. “Princess Cruises” navega durante el año con 11 barcos de un total de 17. RCC cuenta con una flota de 21 barcos de los cuales 17 viajan al Caribe.

Las líneas europeas por su parte, sólo manejan el 10% del mercado del Caribe. Las principales son la italiana “Costa MSC” y la británica “P and O”, ofreciendo viajes con duración de 14 a 21

días. Una característica de estos cruceros es que no usan los tradicionales puertos base, como Miami, Fort Lauderdale (Florida) o San Juan de Puerto Rico; debido a que generalmente sus paquetes de crucero empiezan ó terminan en Europa, principalmente en el puerto británico de Southampton (al sur de Inglaterra), ofertas combinadas con visitas en tierra de diferentes puntos turísticos, tales como: Jamaica, República Dominicana y México.

Dada la gran aceptación que tiene el Caribe entre los cruceristas, y en busca de experiencias únicas que ofrecer, muchas compañías tienen sus propias islas privadas en la región, como se puede apreciar en la siguiente gráfica:

Línea de crucero	Nombre de la isla	País
<i>Celebrity Cruises</i>	Isla Catalina	República Dominicana
<i>Costa</i>	Serena Cay	República Dominicana
<i>Disney Cruise Line</i>	Castaway Cay	Bahamas
<i>Princess Cruises</i>	Princess Cays	Eleuhtera, Bahamas
<i>Norwegian Cruise Line</i>	Great Stiriup Cay	Bahamas
<i>RCI</i>	Labadee	Haití

Fuente: (OMT, 2003)

La OMT divide a la región del Caribe, sólo para efectos de itinerarios de crucero, y no de estudio, en cinco zonas: Bermuda; Bahamas; Caribe Occidental; Caribe Oriental; y Caribe del sur. Pero en la práctica, las operadoras turísticas y las navieras comercializan la región en cuatro zonas: Gran Caribe; Caribe Occidental; Caribe Oriental; y Caribe del Sur.

Principales puertos de arribo de cruceros en el Caribe Oriental.



*fuelle: [wwwvacationstogo.com](http://wwwvacationstogo.com) el 19-092012*

En esta zona encontramos: las Bahamas; las islas de Turcos y Caicos; los destinos en República Dominicana; las islas de las



Antillas Holandesas, así como Antillas menores e Islas Vírgenes estadounidenses.

Principales destinos de cruceros en el Caribe del Sur.



Fuente: [www.vacationstoqo.com](http://www.vacationstoqo.com) el 19-05-2012

El Caribe del sur incluye Aruba; Isla Margarita; y la zona caribeña de Venezuela

Los principales destinos en el Caribe Occidental, ofertados por parte del Estado de Florida (E.U.A.) son: Miami, Fort Lauderdale, Puerto Cañaveral, Tampa y Key West, los cuales son usados como “*puertos base*”. Otros puntos de cruceros en la región los constituyen el Caribe mexicano; Belice; Gran Caimán; Jamaica; y, Cuba.

De tales puntos turísticos, habrá que señalar las características de algunos de ellos: **Gran Caimán**, no cuenta con muelle para recibir cruceros y el arribo de pasajeros se realiza por medio de *tenders* , el muelle a donde éstos arriban cuenta con servicios básicos para los cruceristas y está a sólo unos pasos del área turística y comercial del lugar. **Jamaica**, ofrece dos destinos, “Ocho ríos” y “Montego Bay”, ambos cuentan con muelle y terminal especializada para cruceros. **Cuba**, esporádicamente llega a recibir pequeñas embarcaciones procedentes principalmente de Europa del Este.



Principales puertos de cruceros en el Caribe Occidental. Imagen tomada de [www.vacationstogo.com](http://www.vacationstogo.com) el 19-09-2012

La principal oferta de la región son paquetes de siete días de viaje, muchas líneas de crucero como “Princess Cruises” ofrecen siete días en el Caribe Oriental y otro tanto en el Caribe Occidental. De esta manera los alternan durante toda la temporada, con lo que el pasajero puede elegir entre una y dos semanas de viaje en crucero visitando destinos diferentes cada día. El único puerto-base que se repite es Fort Lauderdale (Florida).

Generalmente los barcos que navegan hacia el Caribe del sur amplían su duración a diez, doce o catorce días. En el “Gran

Caribe” se ofrecen itinerarios que pueden ir de tres a catorce días.

Los precios de paquetes de cruceros hacia el Caribe han tenido una disminución recientemente, al tiempo que otros destinos como Alaska van en aumento, y en Europa mantienen sus precios elevados. Esta baja se debe a la corta distancia que representa la navegación entre las islas, además de que, ha habido una disminución en la saturación de la oferta hacia la región, pero ha habido un aumento en el tonelaje de los barcos de crucero que la recorren, OMT (2011). La tendencia parece ir en éste sentido, ya que según la OMT, existe un gran interés por parte de las navieras en encontrar nuevos destinos que evite la saturación de los ya existentes; esto sería una oportunidad para explotar la costa caribeña de Centroamérica y también los puertos mexicanos cercanos a la zona.

Entre los principales puertos de crucero encontramos siete estadounidenses.

En primer lugar **Miami** que manejó cerca de 3.6 millones de pasajeros en 2005, (OMT, 2011) lo cual lo posiciona como el principal puerto base de cruceros en el mundo, tiene capacidad para recibir más de veinte barcos simultáneamente.

La importancia de Miami radica en que tiene la capacidad de conjugar los tres principales movimientos u operaciones ofertados por un crucero a favor de turistas en este sector. Es “puerto-base” porque embarca y desembarca pasaje.

El *embarque* es la fase - operación para que la gente aborde un barco al inicio del viaje; en tanto, *desembarque* es la actividad al término del viaje facilitadora del desalojo del barco por parte de los pasajeros.

Además, Miami es *puerto de escala ó visita*, porque se incluye en las excursiones ofrecidas a bordo. Normalmente se ofrecen paquetes de desembarque con una visita a la ciudad de ese puerto marítimo, terminando en el aeropuerto internacional de Miami. También se ofrecen paquetes incluyentes de estancias en esa metrópoli por algunos días, previos o posteriores al viaje de crucero.

Ésta última característica la comparte **Port Everglades**, en el distrito de Fort Lauderdale (Florida) a 33 kilómetros al norte de Miami. Es el segundo puerto americano en importancia por el volumen de cruceristas que maneja, y que en 2005 alcanzaron los 2.7 millones de visitantes en sus doce terminales (OMT, 2011). Cuenta con un aeropuerto internacional a sólo cinco minutos de la terminal portuaria.

En tercer lugar está Puerto Cañaveral, seguido de Jacksonville en el norte de Florida.

El quinto lugar lo ocupa **San Juan de Puerto Rico**, otro importante puerto-base y de escala en el Caribe. Cuenta con una terminal con capacidad para seis cruceros y hay un proyecto para la creación de otras dos terminales, (OMT, 2011). La ciudad cuenta con un aeropuerto internacional con conexiones

estratégicas, además de ser un destino cultural preferido por sus raíces coloniales.

Otros puertos importantes en el Caribe son Barbados; Freeport en Bahamas; St. Thomas, ubicado en la más grande de las Islas Vírgenes; el “Gran Turco” en Turcos y Caicos, el cual es un puerto que ha ganado popularidad en los últimos años. Podemos mencionar también a Phillipsburg y Marigot localizados en la isla de St. Martin, uno parte holandesa, y el otro en la francesa; Willemstad en Curacao; Aruba es popular entre los norteamericanos no sólo por sus playas, sino por sus casinos; Puerto Zante en Saint Kitts; Dominica que ofrece una atractiva opción de ecoturismo con su nuevo parque Wacky Rollers; Puerto San Jorge en Granada; entre otros.

Y llegamos al Caribe mexicano, considerado por la OMT como el principal destino de cruceros no sólo en la región si no en el mundo, por la cantidad de pasajeros visitantes, ésto a pesar de no contar todavía con un puerto-base.

El volumen de pasajeros recibidos entre el Caribe y Pacífico mexicanos en conjunto, colocó a México como el principal destino turístico de cruceros. De acuerdo a la OMT, en 2005 llegaron un total de 6.7 millones de cruceristas, lo cual significó el participar en un 60% del mercado mundial.

El principal destino en “suelo azteca” es la isla de *Cozumel* (Quintana Roo) ofertadora de dos terminales de pasajeros de crucero. En esta misma entidad federativa se localizan dos puntos de interés turístico en este rubro, es el caso de *Cancún*

mismo que eventualmente recibe buques cruceristas en el muelle de Cálca, donde se pretende construir un puerto-base; y *Majahual* que habiendo sido inaugurado en 2001, ha presentado un rápido crecimiento en cuanto a la actividad como puerto de escala. Cabe señalar que para fines exclusivamente mercadológicos a Majahual se le identifica como la “Costa Maya”.

En el “Caribe mexicano”, se tiene también a *Progreso* (Yucatán), puerto cercano a la ciudad de Mérida.

Al respecto, debe destacarse la gran perspectiva turística que reconoce en la zona, la OMT, al señalar:

“Esta área se encuentra en un proceso de rápido crecimiento desde Progreso, Honduras, y hasta Panamá. Costa Maya, Belice y Progreso ofrecen buena posibilidad desde el punto de vista de la proximidad, para itinerarios de siete días... En Progreso, puerta hacia Mérida, México y las ruinas mayas, se han invertido 120 millones de dólares en nuevas facilidades que incluyen dos posiciones de atraque para barcos de clase viajero y un nuevo malecón, además de edificios terminal que cuentan con tiendas y restaurantes”.(OMT, 2011. pág. 40), [traducción propia].

Los puertos centroamericanos de Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá son puntos clave de interés en la búsqueda de nuevos destinos por parte de las líneas de crucero donde la zona representa una oferta novedosa, y que cuenta con grandes oportunidades de desarrollo.

Los puertos nacionales en la zona del Golfo de México, son parte importante para el presente estudio, por lo que se hablará más detalladamente de ellos en un capítulo posterior.

### **2.2.2 Alaska, E.U.A.**

En este subtema, debe iniciarse reconociendo que los atractivos naturales de la región son grandemente aprovechados por los cruceros especializados, donde los pasajeros buscan no sólo admirar sino entrar en contacto directo con el entorno. Pero en general, las excursiones ofrecidas en la región para este tipo de pasajeros suelen jugar un papel importante a la hora de decidirse por este destino, cercano al Polo Norte, el cual es mayormente visitado por cruceristas frecuentes y, sobre todo por un segmento más joven buscador de aventuras únicas y a veces extremas.

Entre las principales atracciones de la región encontramos los glaciares, se puede navegar muy cerca de algunos de ellos e incluso los barcos hacen una corta parada para permitir las fotografías, pero eso no es todo, las excursiones tierra adentro permiten adicionalmente sobrevolarlos en un helicóptero e incluso hacer una parada en ellos para explorarlos a pié, lo cual definitivamente puede resultar en una experiencia única.

El sobrevuelo de un glaciar puede terminar con un paseo en trineo jalado por perros husky; está también la opción de tomar un tren por la zona conocida como “Territorio Yukón”, lo que permite ver un poco más de la vegetación y fauna de Alaska. En algunas áreas, se puede disfrutar desde el crucero el



avistamiento de ballenas que parecieran estar ya acostumbradas a la presencia de estos enormes animales acuáticos de metal.

Alaska se divide en tres zonas como destino de cruceros:

- a)- Glacier Bay;
- b)- Alaska del Norte; y
- c)- Alaska del sur.

Este Estado de la Unión americana recibe a cerca de 900,000 cruceristas al año, de los cuales el 80% aproximadamente proviene de los mismos Estados Unidos. (OMT, 2011)

Principales puertos de cruceros en Alaska. Imagen tomada de [www.vacationstogo.com](http://www.vacationstogo.com) el 19-05-2012



De acuerdo con informes de la OMT, se ha visto un rápido crecimiento en los últimos años en cuanto a la demanda del mercado por parte de cruceristas en este destino casi glaciado que ya empieza a mostrar los primeros signos de saturación en sus puertos, los cuales han llegado ya a su límite de capacidad, ante lo cual hay diversos proyectos de expansión y diversificación de los puertos existentes.

Entre los principales destinos en la región encontramos *Ketchikan, Juneau, Skaway* y *Whitier*, este último es un puerto relativamente nuevo, al cual varias líneas de crucero como “Princess Cruises”, “NCL” y “Radison Seven Seas”, han adoptado como puerto-base, dada su cercanía y fácil acceso por tierra tanto a la ciudad de Anchorage como a su aeropuerto internacional. Como puertos emergentes podemos mencionar a: Sitka, Icy Strait Point, y Wilderness.

Algunos otros destinos en territorio de Alaska son: *Glacier Bay* o *College Fiord* que no son puertos en el amplio sentido de la palabra sino zonas de navegación, donde por lo regular hay uno o más glaciares.

En Alaska se manejan viajes de crucero principalmente de siete días de duración, partiendo sobre todo de Vancouver (Canadá) y algunos otros de Seattle (Estados Unidos); este último puerto aplica una ley del siglo pasado llamada “Acta de Jones”, o *Jones’s Act*, la cual restringe la navegación desde y hacia Alaska para barcos y tripulantes que no sean de nacionalidad norteamericana. Aunque existen medios legales que permiten el libre tránsito, muchas líneas navieras prefieren evitarse el trámite administrativo y han adoptado a Vancouver como puerto-base.

### 2.2.3 America del Sur

En el 2004, la región recibió a 655,000 pasajeros en crucero (OMT, 2011). Los principales destinos dentro de la región son: Buenos Aires y Ushuaia en Argentina; Montevideo y Punta del este en Uruguay; Port Mont, Punta Arenas y Valparaíso en Chile; Copacabana Beach, Río de Janeiro, Santos y Portobello en Brasil; y, Guayaquil en Ecuador.

Algunos factores que han contribuido al aumento de la actividad crucerista en esta región son: su clima veraniego cuando en el hemisferio norte es invierno; el desarrollo que han tenido sus puertos; así como el aumento en la infraestructura turística.

La duración de los viajes en la región es de aproximadamente 10 a 23 días, lo que lo convierte en un destino relativamente caro, por el número de noches por pagar, por lo cual las personas que toman este crucero se caracterizan por ser gente de un mayor poder adquisitivo.

#### **2.2.4 Antártica**

El principal punto de acceso para la Antártica es el puerto argentino de *Ushuaia*, cerca del 50% de viajes a la zona parten y terminan aquí. (OMT, 2011)

La Antártica es la mayor área de vida salvaje protegida en el mundo. Reservada para fines científicos, las embarcaciones turísticas que navegan la zona deben ajustarse a estrictos

procedimientos y controles garantizando que se moleste y afecte en lo mínimo a la fauna del lugar.

Está prohibido para las embarcaciones, la descarga de cualquier sustancia o desecho peligroso atentador del ecosistema. Se permite, conforme disposiciones de la OMT, la descarga de aguas negras (que provienen de los excusados de los buques y que en teoría sólo son residuos orgánicos humanos).

Los viajes a esta región permiten a los turistas observar las características naturales del lugar, es posible hacer avistamiento de pingüinos y de las estaciones científicas, sin embargo esta prohibido el desembarque de cruceristas y sólo puede haber una embarcación de éstas a la vez. Así, el viaje es sólo de navegación para admirar las bellezas naturales.

Durante dicha travesía, hay momentos en que se dan explicaciones de la zona por parte de un experto mediante los altavoces del barco y puede llegar a haber mucha gente en los espacios abiertos del crucero, pero en todo momento se pide una otra vez a los pasajeros guardar silencio o hablar en voz baja. El mismo sonido de las bocinas de la nave es considerablemente más bajo de lo normal, lo anterior es siguiendo una de las restricciones del área, exigiendo silencio para no molestar a la fauna. (Fabila, J.C. tripulante de “Princess Cruises”, entrevista personal obtenida el 15 de mayo de 2012)



Estación científica polaca en la Antártida. (Imagen propia.2009)

### **2.2.5 Región del Mediterráneo.**

De acuerdo a la OMT, esta región atrae al 12% del total de cruceristas norteamericanos, mientras que entre el 50 y 80% son pasajeros europeos. Este mismo organismo reportaba que durante 2005 llegaron a esta zona 2.1 millones de este tipo de viajeros.

El Mediterráneo tradicionalmente ha sido un destino veraniego de cruceros, pero ha vivido un incremento acelerado de la actividad en los últimos años, incluso en invierno, gracias a la construcción de nuevos y más grandes barcos caracterizados por tener plataformas más estables idóneas para las aguas mediterráneas invernales.

La demanda de cruceros ha crecido enormemente en los últimos años, de acuerdo a la OMT, ésto se debe a diversos factores entre los que podemos mencionar el crecimiento del mercado británico que representa el 80% de la demanda, y para quienes viajar al Mediterráneo se ha vuelto popular, creando un binomio geopolítico parecido al que se dá entre Estados Unidos y el Caribe.

A raíz de los atentados en Estados Unidos del 11 de septiembre, se ha dado un cambio en la forma de viajar de los norteamericanos y de los europeos: en general hay una tendencia a viajar más cerca del país de origen. Ésto aunando a las excelentes facilidades portuarias europeas y a que los principales destinos turísticos en Europa son países mediterráneos, como España, Francia e Italia, y el hecho de que los europeos están empezando a descubrir, (en el caso de los británicos a redescubrir), las ventajas y conveniencias de un viaje en crucero, todo lo cual ha propiciado que se dé un aumento acelerado en la actividad crucerista de la región disminuyendo la dependencia del mercado norteamericano para cubrir la oferta.

Los principales puertos en el Mediterráneo, en términos de volumen de pasajeros y efectos económicos se encuentran en Italia y España.

En Italia está *Civitavecchia* que es el puerto de acceso para excursiones a Roma y el Vaticano. *Livorno* para llegar a Pisa y Florencia. *Nápoles* para visitar Pompeya, el monte Vesuvio, Sorrento y la isla de Capri.

Otro punto muy codiciado turísticamente es *Venecia*, uno de los lugares más bellos, donde sus calles son canales y el transporte público esta formado por pequeñas embarcaciones motorizadas que recorren el lugar, además de sus emblemáticas góndolas.



*Venecia, Italia. (imagen propia, 2007)*





Roca de Gibraltar. (imagen propia 2006)

En España, encontramos varios sitios de interés turístico, tales como *Gibraltar*, el cual constituye un punto estratégico entre Europa y África, actualmente bajo el dominio inglés. En el área se habla tanto español como inglés, la mayoría de los empleados del sector servicios provienen de la población española conocida como “La Línea” que se encuentra a sólo 2 km. del centro de Gibraltar.

Otro destino español es *Barcelona*, en el Mediterráneo, funcionando también como puerto-base para muchos cruceros.

Destinos adicionales en España son: las islas de Mallorca y Menorca; Málaga; Valencia; Cádiz, para excursiones hacia

Sevilla y Vigo que forma parte de algunos itinerarios religiosos, de donde se parte hacia Santiago de Compostela, uno de los destinos de peregrinaje católico más antiguo.

Otros destinos en el Mediterráneo turco son: *Estambul* y *Kusadasi*.

En Grecia, está *Pireos* que es el puerto para llegar a la ciudad de Atenas. Así como sus islas, *Corfú*, *Katacolon*, *Santorini*, *Creta*, *Mykonos* y *Rodas*.



*Pilares* que, dice la tradición, sostenían al “Gigante de Rodas”, una de las siete maravillas del mundo antiguo. Isla de Rodas, Grecia. (Imagen propia 2007)

Croacia, que es un destino prácticamente nuevo en la región, ofrece la antigua y restaurada ciudad medieval de Dubrovnik.



Ciudad vieja de Dubrovnik, Croacia. (Imagen propia 2007)

En la costa francesa se encuentran *Cannes* y *Mónaco* que aunque este último es un Estado independiente, dada su ubicación geográfica al sur de Francia, se incluye como destino de la zona.



*Bahía de Monte Carlo. (Imagen propia 2007)*

*Bahía de Monte Carlo*, importante destino de cruceros, aunque sólo recibe yates, no contando con muelles para los grandes buques que navegan actualmente el Mediterráneo, por lo cual los cruceros deben fondear frente a sus costas y utilizar sus propios botes (tenders) para desembarcar a los pasajeros.

### **2.2.6 Europa del Norte**

El principal cliente en la zona del Báltico sigue siendo Estados Unidos, con un 47%, según informes de la OMT, mientras en segundo y tercer lugar están los británicos y alemanes

respectivamente, siendo estos últimos los principales viajeros a los fiordos noruegos.

Sin embargo hay una constante en el aumento de cruceristas europeos en la región, y los pasajeros procedentes del Reino Unido van a la cabeza.

Sus principales puertos son: *Dover* y *Southampton* para visitar Londres en el Reino Unido. **Southampton** fue el punto de partida del *Titanic* en 1912, y es el puerto-base más importante de la región; según cifras de la OMT, durante 2005 recibió un total de 70,000 cruceristas. (OMT, 2011)



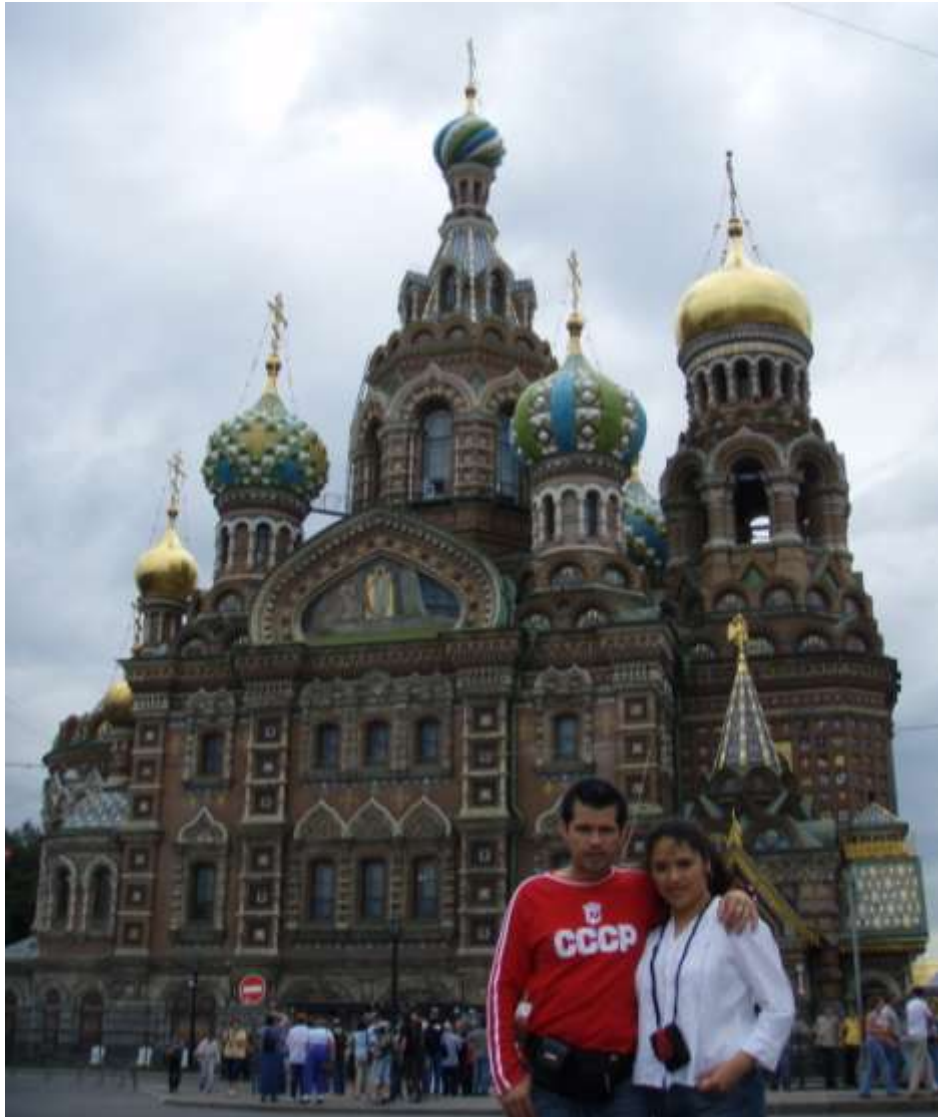
Terminal marítima portuaria en Southampton, Reino Unido. *Muelle seco*, se utiliza para hacer reparaciones y dar mantenimiento a buques, en este caso a barcos de pasajeros. (Imágen propia 2003)

*Copenhague* en Dinamarca es el segundo puerto-base en importancia.

El puerto de *San Petesburgo* (Rusia), es uno de los destinos más importantes de la zona, donde se puede observar la aplicación de programas para incentivar el turismo de cruceros. Tal es el caso de la nueva terminal de pasajeros, concluida en mayo de 2011, llamada “Fachada del Mar”, en las orillas del río Neva. Cuenta con tres muelles que pueden acomodar hasta 7 grandes cruceros; cada edificio terminal cuenta con 28 a 36 tiendas libres de impuesto, conexión a Internet inalámbrica, cafés y tiendas de recuerdos.

(St. Petersburg, n.d.en [http://www.eportreviews.com/Europe/St\\_Petersburg\\_Russia.htm](http://www.eportreviews.com/Europe/St_Petersburg_Russia.htm))

Con esta nueva terminal rusa, los cruceristas ya no tendrán que ingresar por el viejo puerto industrial, donde la única facilidad tanto para pasajeros como para tripulantes consistía en una tienda de recuerdos y un pequeño local de venta de películas de dudosa procedencia; además por tratarse de un puerto aduanero, el tránsito hacia el interior era completamente restringido, sólo se podía salir del muelle a bordo de un transporte turístico e ingresar de la misma manera.



Iglesia de la “Sangre derramada”, San Petersburgo, Rusia.(Imagen propia. 2007)

Otros puertos europeos importantes son: Helsinki (Finlandia); Estocolmo (Suecia) que cuenta con dos nuevas terminales de crucero; Tallin (Estonia); Gdansk (Polonia); Lisboa (Portugal) que también es usado como puerto-base por algunas navieras; Amsterdam (Países Bajos), cuyo acceso no está permitido a los grandes buques debido a lo estrecho del canal por donde se

ingresa a la ciudad, aunque ya está en construcción una nueva terminal para tales mega-cruceros.



*“Puente del Cisne”*, une a la zona portuaria comercial con la ciudad de Rotterdam, Holanda. (Imagen propia, 2007)

El itinerario de la zona de Noruega está comprendido por los fiordos noruegos y las ciudades de Bergen, Oslo, Stavanger, Tromsø, Honningsvåg y Cabo Norte que se dice es el punto más al norte de Europa y por lo tanto, la zona europea más cercana al Polo Norte.





En esta imagen se puede observar a las lanchas o *tenders* de un crucero, operando en un destino que no cuenta con muelle. La imagen fue tomada desde el crucero “Sea Princess” que fondeaba en *Flaam*, Noruega. (Imagen propia, 2006)



Navegación de un crucero por los fiordos noruegos. (Imagen propia, 2006)

### 2.2.7 Asia y el Pacífico

En el 2004 la región de Asia y el Pacífico registró cerca de 800,000 pasajeros que representaron el 6% de la demanda mundial. (OMT, 2011)

Para fines relacionados con el crucerismo, la región se divide en cuatro zonas:

- a) Pacífico Sur, donde encontramos a Australia, Nueva Zelanda, Islas Salomón, Indonesia, Papúa y Nueva Guinea;
- b) Sureste asiático que incluye a Malasia, Filipinas, Singapur, Vietnam, Cambodia y Tailandia;
- c) Lejano Oriente con Japón, Corea, y, China;
- d) Y la zona Transpacífica con Hawaii, Fiji y la Polinesia Francesa.

El potencial de este mercado es el de diseñar productos por y para los asiáticos; la demanda para la región en 2020 se centrará, según la OMT, entre los residentes del área. Cabe anotar que la tendencia de viaje entre la gente joven está muy enfocada a copiar los patrones norteamericanos. (OMT, 2011)



Centro vacacional en la isla de Moorea, Polinesia Francesa. (Imagen propia, 2010)



“Star Princess” anclado en Samoa Americana, territorio que forma parte de las islas del Pacífico. (Imagen propia 2010)



Llegada a la ciudad de Sídney (Australia), a bordo del crucero “Star Princess”, nov. de 2008 (Imagen propia)

### 2.3.- Segmentación del mercado.

La OMT distingue 4 tipos de embarcaciones de crucero caracterizados entre sí, básicamente por la calidad de los servicios ofrecidos a bordo, el tamaño de las embarcaciones y el costo del viaje; con lo cual, la distinción va de acuerdo al poder adquisitivo del mercado al que se enfoca cada segmento.

Estos segmentos son: de lujo; Premium; contemporáneo; y Budget (económico o de bajo presupuesto.) Cada línea de

cruceros se enfoca en uno o dos de estos segmentos, y cada barco en sólo uno de ellos.

De lujo, es aquel que ofrece un servicio súper exclusivo a los viajeros, en un ambiente sumamente formal. Suelen ser barcos pequeños, por lo cual se atiende a menos cruceristas; ello da la oportunidad de ofrecer un servicio muy personalizado. Los “cabinistas” y meseros, llaman siempre a los pasajeros por su nombre, y es su obligación atender y recordar las preferencias de éstos en todo lo posible, dando la impresión de que los tripulantes trabajan sólo para ellos.

Las cenas son casi siempre formales, servidas en porcelana, con cubiertos de plata y copas de cristal, el menú es a la carta, teniendo la opción de servirse en la propia cabina, con servicio personal del mesero. La comida debe ser excelente en todos los sentidos; ingredientes, preparación y presentación.

Los viajes suelen durar más de diez días, y los destinos se eligen por lo sofisticado y exclusivo que pueden ser. El verdadero destino suele ser el barco en sí. Las cabinas son espaciosas; se cuenta con amplia oferta de suites a escoger. En general hay un ambiente muy sofisticado; no se hacen anuncios por los altavoces ni hay música ambiental en las áreas públicas. Y prácticamente todo lo que pida el pasajero está disponible o se puede conseguir. Normalmente no existen facilidades para viajar con niños.

En el segmento Premium, también se da un ambiente sofisticado, los pasajeros frecuentes suelen obtener un ascenso en la

categoría de su cabina; el rango de edad de los cruceristas en este segmento suele rebasar los 40 años, siendo normalmente personas que cuentan con el tiempo y la capacidad económica para pagar un servicio exclusivo en un crucero con más de siete días de duración.

El Contemporáneo es el más popular en la industria de los cruceros; se caracteriza por ofrecer servicios que se encontrarían en un complejo turístico en tierra. Se enfocan mucho en el entretenimiento a bordo, tanto de día como de noche. Cuentan con todo lo necesario para hacer el viaje familiar muy placentero, hay actividades y programas para niños de todas las edades, así como con servicio de niñera.

Existe gran variedad en los servicios ofrecidos acordes a diferentes gustos y necesidades. Las cenas son casuales con sólo algunas formales, dependiendo de la duración del crucero, de 3 a 7 días principalmente. Aunque es un servicio más relajado en comparación con los segmentos de “lujo” y “Premium”, la atención es muy buena, sobre todo por parte del mesero y el cabinista. En general se busca dar siempre un servicio de calidad excepcional.

Finalmente tenemos el Budget ó económico; aquí encontramos los precios de viaje más baratos, dirigidos a gente más joven y de menor ingreso económico; la duración de los viajes va de 3 a 7 días. Los servicios ofrecidos a bordo son mínimos y no hay tanta sofisticación en las comidas. Incluso son los pasajeros quienes hacen su propia cama. Este tipo de cruceros no se ofrecen para

pasajeros norteamericanos, y básicamente se desarrollan en el Mediterráneo. (OMT 2011)

#### 2.4.- Características principales de los servicios ofrecidos a bordo de un crucero.

Un crucero es más que un simple hotel flotante, pues combina dos actividades básicas del turismo: hospedaje y transportación. El buque es un verdadero centro vacacional, al incluir casi todo tipo de actividades ofrecidas por estos lugares en tierra. Cuando una persona compra un viaje en crucero, sus expectativas van más allá de la simple experiencia de estar en un barco.

Por la cantidad y calidad de los servicios ofrecidos a bordo de un crucero, bien podrían ser llamados “verdaderos centros vacacionales marinos”.

Como en cualquier hotel de lujo, las habitaciones (en el caso de los cruceros llamaremos en adelante *cabinas de pasajeros*), responden a diferentes categorías; así encontramos las *cabinas interiores*, las cuales suelen ser las de espacio más reducido, no contando con vista hacia el exterior y pudiendo acoger de 1 hasta 4 personas en sus dos camas individuales y 2 literas (las cuales durante el día se esconden en el techo o pared); tienen baño propio con regadera y servicios básicos como en cualquier hotel:

teléfono, televisión con cable, caja de seguridad, espacio para closet, vestidor, mini bar y conexión inalámbrica de internet.

*Cabinas con vista*, éstas cuentan con todos los elementos de las cabinas internas, pero además tienen una ventana hacia el exterior.

*Cabinas con balcón privado*, suelen ser un poco más espaciosas que las anteriores y cuentan con un área adicional que es el balcón en el exterior, con zona para mesa y 2 sillas de descanso.

Los buques cuentan con *cabinas para discapacitados*, con espacios más amplios para el manejo de sillas de ruedas u otro tipo de equipo ortopédico; las regaderas son del doble de tamaño que las cabinas regulares y en general cuentan con facilidades y modificaciones necesarias para personas en sillas de ruedas principalmente.

*Mini-suites*, las cuales cuentan con espacio más amplio que alberga una pequeña sala con sofá-cama, balcón privado, y tina de baño.

*Suites*, suelen ser las cabinas más espaciosas y mejor ubicadas en el barco, algunas pueden llegar a tener hasta doble altura, cuentan con regadera y tina de baño separadas, sala o recibidor, amplio balcón privado que puede llegar a tener jacuzzi. Como servicios adicionales podemos mencionar fruta fresca todos días, mini bar equipado de cortesía, al igual que el servicio de lavandería, desayuno a la carta, y la posibilidad de cenar en su propio balcón con servicio personal de mesero.



Los servicios ofrecidos a todos los tipos de alojamiento son básicamente los mismos. Entre ellos podemos mencionar el servicio de limpieza que se realiza dos veces al día; por la mañana es limpieza general y por la noche, a la hora de la cena el servicio va enfocado a preparar la cabina para el descanso nocturno. En el caso de las suites, éste se da de manera más personalizado, atendiendo y solucionando cualquier requerimiento del pasajero por “mínimo que sea”. Se cuenta con *room service*, las 24 horas del día.

A bordo de un crucero el entretenimiento es amplio y variado. En navegación, durante el día se realizan actividades y competencias en la zona de albercas, demostraciones de figuras de hielo, música en vivo. Para quienes prefieren la comodidad del clima controlado en el interior, también hay una gran variedad de eventos, como ventas especiales en las tiendas libres de impuestos, torneos de ajedrez, clases de baile, juegos de lotería, subastas en la galería de arte, expositores que hablan sobre temas relativos a los puertos o regiones a visitar. Servicio de biblioteca, clases de computación, préstamos de juegos de mesa, proyección de documentales y películas.

En los días de navegación, en la capilla, se llevan a cabo bodas, renovación de votos y servicios religiosos en general; éstos últimos, atienden a personas con diferentes creencias religiosas, se dan así, misas católicas y servicios protestantes los domingos y celebraciones para la comunidad judía.

Algunas embarcaciones de crucero también cuentan con canchas de baloncesto, simuladores de golf, e incluso pistas de patinaje

sobre hielo, muros para escalar, así como albercas que simulan olas para surfear.

Así mismo se propician encuentros sociales enfocados a segmentos particulares de viajeros; como aquellos que viajan solos, miembros de alguna comunidad específica. En el caso de barcos con pasajeros norteamericanos son comunes los encuentros para veteranos de guerra.

Durante la noche se llevan a cabo espectáculos con producciones equiparables en calidad a los ofrecidos en “Las Vegas” (Nevada); normalmente se realizan en el teatro que suele ser un verdadero lugar de espectáculos donde llegan a caber más de 1000 personas sentadas. Por lo regular se dan dos presentaciones del musical o evento en cuestión con horarios comunes a ambos turnos de cena para facilitar la asistencia a dichos eventos.

El personal dedicado al entretenimiento son verdaderos profesionales, tanto magos, ilusionistas, cómicos y bailarines.

Los bares ofrecen diferentes opciones musicales que van desde piano hasta música electrónica, pasando por entretenimiento con grupos musicales de jazz, blues e incluso música country, lo cual da alternativas para diferentes grupos de edades.

El casino es un elemento importante en un crucero, permanece abierto siempre durante la navegación y cierra en días de puerto, dependiendo de la legislación particular sobre los mismos de cada país. Se dan asesorías sin costo (para las personas que no frecuentan estos lugares en tierra), sobre los diferentes juegos de

azar ofertados: ruleta, Blackjack, póker etc.; además de las tradicionales máquinas traga-monedas. En este lugar, y en general en todos los servicios con cargo extra para el pasajero, no se maneja efectivo, los cargos se realizan a la tarjeta personalizada de cada crucerista, la cual sirve como identificación para abordar, llave de la cabina y tarjeta de pago para todos los centros de consumo.

Los cruceros especializados en el segmento contemporáneo, cuentan con un centro especial de entretenimiento y actividades para los más pequeños; dichas actividades suelen estar divididas para niños entre 3 y 7 años; entre 8 y 12; y las actividades para adolescentes desde los 12 a los 18 años. Se cuenta con personal dedicado exclusivamente para esta área y en días de puerto se tiene la opción de dejar a los pequeños en el centro, mientras los papás disfrutan de su excursión en tierra. Cabe mencionar que las áreas de infantes así como de jóvenes no son compartidas y ambas suelen estar monitoreadas con cámaras de seguridad.

Los servicios de *spa* incluyen: tratamientos corporales, masajes, seminarios sobre nutrición, técnicas alternativas de curación como la acupuntura; las instalaciones cuentan con sauna y salas de vapor con todas las facilidades, como regaderas, artículos de aseo (shampoo, gel de baño, crema corporal) toallas y armarios con llave.

Los servicios del salón de belleza ofrecen todo lo relacionado con el arreglo personal: cortes de cabello, coloraciones, extensiones, manicure, pedicure, peinados y tratamientos faciales.

En un crucero de pasajeros, normalmente existen varias opciones para los alimentos; se cuenta con restaurantes tipo buffet, que operan 24 horas al día; áreas de comida rápida, como pizza y hamburguesas en la zona de albercas durante el día. Se cuenta con restaurantes formales y de especialidades que durante el día pueden ofrecer el servicio de desayuno y comida a la carta, en ambiente más formal que el buffet.

La cena es el evento formal del día. Dependiendo del tamaño del buque será el número de restaurantes donde ella se ofrezca.

Tradicionalmente en un crucero se manejan dos horarios: para quienes gustan de cenar temprano el servicio es alrededor de las 6 de la tarde; el segundo se sirve alrededor de las 8 de la noche. En ambos turnos el menú será el mismo, cada día se maneja una especialidad diferente.

El pasajero normalmente ya tiene asignado el horario de la cena al momento de abordar, respetándose siempre el mismo tiempo, al igual que la mesa a compartir con las mismas personas durante todo el viaje. Existen también menús específicos para personas con dieta especial.

Actualmente hay una tendencia por parte de algunas líneas de crucero de ofrecer una opción más abierta para la cena, es decir que cada pasajero pueda elegir con quién y a cuál hora va a cenar. Para tal efecto, se destinan restaurantes donde se da el servicio corrido a partir de las 5 de la tarde y hasta las 10 de la noche.

Una opción alternativa a los restaurante tradicionales son los de especialidades, donde el servicio tiene un cargo extra, y pueden ser de comida italiana, mexicana, mediterránea, asiática, entre otras.

En todos lo casos, el personal que atiende es altamente calificado y entrenado en conocimientos vitivinícolas, y está enfocado a la satisfacción total del crucerista, procurando dar un servicio personalizado basado en el conocimiento sobre las preferencias y gustos de cada pasajero. Ésto es posible ya que en la cena tradicional de dos horarios, el mesero será siempre el mismo para cada mesa y éste será alertado sobre cualquier celebración especial de sus comensales, llámese cumpleaños, aniversarios u otros eventos importantes que se hayan reportado durante la reservación.

Un viaje de siete días, tiene por lo general 2 noches de cena formal y el resto son semi-formales. Durante las noches formales, se ofrece la llamada "*cena con el capitán*", la cual puede ser un evento en el atrio de la embarcación, donde se presenta a los miembros más importantes de la tripulación otorgándose la bienvenida oficial al crucero, y se ofrecen cócteles de cortesía; ello puede ocurrir el primer día de navegación. También hay otros eventos posibles como la "*cascada de champagne*".

Debido al gran tamaño de los actuales buques de crucero y por consiguiente al número de pasajeros que éstos llevan abordo, actualmente pueden llegar a más de 3 mil, la cena se realiza en más de un restaurante, por lo que la "*cena con el capitán*" no siempre es posible, salvo para un reducido número de personas

seleccionadas para compartir su mesa, motivo por el cual dicho evento debería ser llamado, “cena del capitán”, donde el principal platillo culinario suele ser la langosta.

#### 2.5.-Por qué elegir un viaje en crucero.

El crucero utiliza la fórmula aplicada en muchos centros vacacionales en tierra, de “todo-incluido”, pues los alimentos, el entretenimiento y la mayoría de actividades a bordo están incluidas en el precio pagado por el viaje; lo cual no contempla todas las bebidas alcohólicas, ni ciertos restaurantes de especialidades, tampoco las excursiones en tierra, ni servicios adicionales como los del spa, el salón de belleza y los recuerdos fotográficos.

Sin embargo esta fórmula y la combinación de dos elementos básicos del turismo, como ya se mencionó: el hospedaje y la transportación, convierten al viaje en crucero en una opción que permite administrar mejor el gasto por vacaciones para una familia.

El costo pagado por un crucero puede ser significativamente menor que si realizara por medios tradicionales, visitando los mismos lugares, pues ya hay un ahorro implícito al eliminar transportación tanto aérea como terrestre; además de brindar la opción de visitar diferentes destinos turísticos, pudiendo abarcar más de un país, sin el inconveniente de traslados, empaque y desempaque de equipaje en cada lugar, por lo cual es

particularmente cómodo para familias con niños, personas de la tercera edad o con alguna discapacidad.

Es particularmente cómodo para viajar con niños, al contar con un lugar diseñado especialmente para ellos, donde pueden convivir con otros pequeños de su misma edad, en un espacio completamente seguro, donde no se permite la entrada a ningún otro adulto que no sea el padre o tutor; en el cual estarán supervisados siempre por personal calificado, mientras los padres asisten y participan en otro tipo actividades, o simplemente descansan.

Como ya se vió en el apartado anterior, la diversidad de actividades para cada miembro de la familia es muy variado, y se pueden satisfacer gustos y necesidades individuales.

Para grupos numerosos de familia o amigos, se tiene la enorme ventaja de poder vacacionar juntos en un crucero, participando cada uno en la actividad que más le agrada y reunirse para la hora de la comida y/o de la cena.

A diferencia de un paseo tradicional de grupos numerosos, éstos suelen ser complicados para ponerse de acuerdo en las actividades o lugares a visitar durante el día, incluso hasta la hora de despertarse, pues en función de eso, depende la hora del desayuno e inmediatamente después el itinerario del día. En un crucero, en cambio, pueden estar juntos los miembros del grupo y respetar los gustos e intereses de todos los involucrados en un viaje.

Así mismo, este tipo de viaje puede ser especialmente recomendado para personas de cualquier edad y género que viajan solas; la seguridad abordo es altamente confiable. Al existir diferentes actividades a bordo, guiadas por un animador o coordinador, no hace falta la presencia de un compañero, y como para la cena, el horario, la mesa y sus integrantes ya está pre-establecida, no hay que preocuparse con quien asistir por lo cual puede convertirse en una opción para conocer gente nueva.



## **Capítulo 3**

### **Actividad crucerista en México**

#### **3.1.- Turismo de cruceros en México.**

Como se ha visto en los capítulos anteriores, la actividad turística cumple una función básica dentro de la estrategia para el desarrollo económico de toda nación, donde México no es la excepción, cuyo subsector de cruceros de pasajeros cobra particular relevancia por el auge que nuestro país tiene a nivel mundial, y por el enorme potencial que para esta actividad tienen las playas y destinos turísticos mexicanos.

México goza de una posición geográfica privilegiada, en la afluencia de las dos principales rutas marítimas mundiales: la transpacífica y la transatlántica. Ésto, aunado a su cercanía con el mayor mercado de consumidores de viajes en crucero del orbe: Estados Unidos y Canadá, ubicación que le ha convertido en uno de los principales países receptores de turismo de cruceros a nivel mundial, logrando una tasa de crecimiento media anual de 9.4% en el periodo 1989-2008. (SECTUR, 2008a)

La recepción de cruceros en México se desarrolló de manera casi espontánea; se dio cabida a este tipo de tráfico acuático, mediante la utilización de los muelles de puertos comerciales, los que sin mayores adaptaciones, ni preparación sobre un servicio

especializado, iniciaron operaciones como puertos de escala y se fueron adaptando al mercado. (SECTUR 2002b)

En 1994 SECTUR elabora el documento “estrategias para el desarrollo de la industria de cruceros en México” trabajo pionero en reconocer la importancia de la industria crucerista para el desarrollo económico del país, y en admitir que dicha actividad no se ha aprovechado integralmente debido a la incipiente infraestructura portuaria, y la necesidad de mejorar los servicios y facilidades ofrecidas a los grandes barcos turísticos. Así como a la importancia de revisar las tarifas e impuestos portuarios, que reconocen como los más altos en relación a otros puertos de la región.(SECTUR 1994)

En el documento citado se mencionan como estrategias principales a seguir, el mejoramiento de servicios portuarios ofrecidos, la reducción de tarifas e impuestos, cuidar la imagen del lugar, revisar las excursiones en tierra ofrecidas a los turistas, que les permitan realizar actividades alternas a la playa, prestar especial atención a los servicios para pasajeros, la limpieza y seguridad tanto en muelles como en sus alrededores, lo que convertiría a los destinos turísticos de crucero en opciones competitivas para la industria; y que se podría traducir en una mayor derrama económica.

En la actualidad la infraestructura portuaria, es un elemento de vital importancia dentro del mercado de los cruceros, ya que las facilidades para las embarcaciones, así como las instalaciones, atractivos turísticos y comodidades ofrecidos en un puerto son

determinantes para la selección ó exclusión de un destino por parte de las navieras.

Estos lugares de destino deberían además, promover esfuerzos para dar la bienvenida a los miembros de la tripulación de un barco con actividades específicas como descuentos en servicios o paseos cortos que se ajusten a los apretados horarios con que cuentan para salir a explorar el lugar; ya que son ellos quienes tienen contacto directo con el pasajero antes de llegar a un destino, su información y recomendación sobre el puerto específico, es tomado muy en cuenta por el crucerista. Un tripulante contento con un destino es indudablemente un extraordinario vocero y promotor.

De acuerdo a SECTUR, la dinámica en el segmento de cruceros es superior a la llegada de turistas internacionales al país, y se espera continúe creciendo a un ritmo promedio de 4% hasta el año 2020. (SECTUR, 2008b)

En el 2007 arribaron 6.4 millones de turistas a los diferentes puertos mexicanos. 2.9 millones de cruceristas tuvieron como destino los puertos del litoral del Pacífico; mientras que 3.5 millones lo hicieron hacia la zona del Caribe mexicano, siendo éste el principal destino de cruceros. A Cozumel arribaron en 2007 un total de 2.5 millones de pasajeros, lo cual significó una cuota de 39% del mercado nacional y el 71.3% del total de viajeros en crucero que visitaron esta región. (SECTUR, 2008b)

El turismo de cruceros actualmente es casi exclusivo de **excursionistas ó visitantes de día**, ya que no pernoctan en

territorio nacional. La creación de un **puerto base** (llamado *home port* en la industria de cruceros) permitiría aprovechar la gran riqueza de atractivos cercanos al puerto.

De acuerdo a SECTUR, la creación de un puerto base en México podría ser el detonador de la actividad de cruceros.

Un **puerto base** es un punto de embarque y desembarque de pasajeros de un crucero, por lo general la mayoría de los turistas no permanecen más tiempo del necesario en estos movimientos; en algunos casos la estancia en el puerto es de una noche, normalmente previo a abordar la embarcación. Hay paquetes que incluyen una visita corta a la ciudad justo antes de embarcar o bien con dos días antes o después al viaje en crucero.

Un **puerto base** no suele presentar aglomeraciones en los puntos turísticos de la ciudad, aunque sí representa un mayor movimiento de personas por la ciudad; a diferencia de un puerto de escala, donde si se destina tiempo para explorar el lugar.

Un **puerto base** normalmente se ubica estratégicamente en una ciudad con madurez turística; cuya infraestructura hotelera, aeroportuaria, de servicios y abasto, responda de manera adecuada en cantidad y calidad a los requerimientos de embarcaciones de crucero. Contando con todos los servicios administrativos, tales como migración, aduana, carga, descarga, vialidades y área de servicios para el turismo. (SCT 2006)

La *Secretaría de Comunicaciones y Transportes* (SCT, 2006) cita a “Tercek” (2005) quien menciona que los requerimientos mínimos con que debe contar un **home port** son:

- a)- 35,000 pies de área acondicionada para equipaje;
- b)- 15,000 pies de área de embarque y recepción, con 24 estaciones con computadora;
- c)- el área de estacionamiento para transporte público debe poder albergar 20 autobuses y 40 taxis;
- d)- servicio de inmigración y aduana;
- e)- depósitos de agua dulce;
- f)- depósitos para basura y residuos;
- g)- el estacionamiento general debe tener capacidad de 100 espacios para empleados, y de 200 a 1000 espacios para cruceristas.

Como parte del auge de cruceros en la zona del Caribe, y considerando el alto porcentaje de estos navíos que visitan los destinos mexicanos en la región, han habido algunos intentos para la creación de un **puerto base** en suelo azteca. El más reciente lo constituye el proyecto de *Grupo Xcaret y Carnival Corp.*, por el cual se pretende construir un *home port* en **Cálica**, municipio de Solidaridad en Quintana Roo, que además funcione como puerto de escala.

El proyecto **Cálica** contempla 5 posiciones de atraque: 2 funcionarían como **puerto base** y 2 como puerto de escala; la quinta sería para embarcaciones más pequeñas, como ferrys que no excedieran los cinco o seis metros de eslora. Contaría con servicio de pilotaje, lanchaje, amarre y desamarre de cabos,

avitallamiento, suministro de agua potable y de alimentos. Estima manejar 10 000 pasajeros al día (SECTUR, 2002) y contaría con los servicios mínimos requeridos para este tipo de puertos, que ya se mencionaron anteriormente.

Desafortunadamente el proyecto **Cálica** se encuentra parado, debido a la fuerte oposición por parte de algunos ambientalistas que creen podría dañar el arrecife de la zona, además de la de los mismos hoteleros que consideran el proyecto como una competencia desleal por parte de los cruceros hacia los establecimientos turísticos en la zona, en cuestión de alojamiento y alimentos.

Lo anterior es una lástima, pues conforme varios informes de SECTUR consultados para este trabajo, muestran que la oferta existente y el potencial de la zona, da para satisfacer ampliamente ambos sectores del mercado turístico. Y con estas acciones sólo se está frenando el desarrollo de este importante subsector turístico, motor potencial para la economía de nuestro país.

Este muelle ya existente de **Cálica**, está a la vez contemplado para recibir un nuevo servicio turístico en México, llamado “*ferry-crucero*” que acogería embarcaciones tipo “ferry”, procedentes principalmente de la Florida (Estados Unidos). Consiste en un proyecto a favor de los turistas estadounidenses quienes visitarían la “Riviera Maya” y en general la Península de Yucatán a bordo de sus propios autos. (Vázquez, J. 2012)

### 3.1.1.- Lineamientos generales para la operación de cruceros en puertos mexicanos.

En México, los procesos de arribo y despacho de cruceros requieren la intervención de distintas dependencias federales que realizan su labor a través de oficinas estatales, entre las cuales destacan:

-*Secretaría de Salud (SSA)*, que trabaja a través del CENAVECE (Control nacional de vigilancia epidemiológica y control de enfermedades) y de la COFEPRIS (Comisión federal para la protección contra riesgos sanitarios);

-*Secretaría de Gobernación (Segob)* por medio del “Instituto Nacional de Migración” (INM);

-*Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca (SAGARPA)* con SENASICA (Servicio nacional de sanidad, inocuidad y calidad agroalimentaria);

-*Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)* por medio de la Dirección General de Aduanas;

-*Secretaría de Marina (SM)*, a través de la guardia costera;

-*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)*, por conducto de la *Coordinación General de Puertos y Marina Mercante* representada por la “Capitanía de puerto”;

-*Administración Portuaria Integral (API)*, concesionarias privadas;

- Las agencias consignatarias de cruceros; y
- Otros agentes de servicios turísticos.

De acuerdo a SECTUR (2008b), se pueden distinguir principalmente diez puntos como parte del proceso general de recepción y despacho de cruceros en puertos marítimos de México, y son:

1.- En primer lugar se puede mencionar a los “Comités de Crucero” que están integrados por la API, agentes consignatarios, operadores y prestadores de servicios turísticos; quienes se reúnen para definir el programa anual o semestral de cruceros a ser recibidos en el puerto.

2.- Con un mínimo de 24 horas de anticipación, el “agente consignatario” da aviso a la *Capitanía de Puerto* del arribo del buque y presenta los documentos y requisitos correspondientes para su autorización; se hacen los preparativos para su recepción en el puerto.

3.- Llega el navío a las proximidades del puerto o destino, y es el “agente consignatario” el encargado de solicitar los servicios de apoyo de pilotaje, remolcadores y si es el caso, de amarradores.

En México es obligatorio para un crucero hacer uso de remolcadores y servicio de pilotaje, a diferencia de la mayoría de puertos turísticos en el mundo donde su uso es opcional. Esta situación impacta en los costos de operación de los cruceros y ha



sido objeto de múltiples protestas por parte de las líneas navieras.

En este punto entra “Sanidad internacional”, coordinada por la *Secretaría de Salud*, quienes verifican que no haya peligro de enfermedades contagiosas a bordo para poder permitir la entrada a puerto.

Esta supervisión la realiza el representante de salubridad quien es llevado al crucero en una lancha que se “aparea” a un costado del navío para abordarlo en las proximidades del puerto, evitando con ello causar demoras por este trámite.

4.- Una vez que el crucero ha sido atracado en el muelle o anclado en las proximidades del puerto, (como sería el caso de *Cabo San Lucas*, Baja California, carente de muelle propio, donde los pasajeros desembarcan en *tenders*.)

Antes, dentro del mar territorial mexicano las autoridades del país suben a bordo para dar inicio a la llamada *libre práctica*, donde, el *Instituto Nacional de Migración* se encarga de revisar la condición migratoria de pasajeros y tripulantes, cuyas listas previamente debieron ser puestas a disposición del Instituto, para realizar, si se considera necesario, revisiones selectivas. Los pasaportes quedan a bordo del buque.

En el mismo mar territorial mexicano pueden también abordar el citado crucero representantes de SAGARPA y de la *Capitanía de Puerto*.

5.- Una vez satisfechos los requisitos establecidos, se autoriza el desembarque de pasajeros y tripulantes.

6.-Los operadores de servicios turísticos son los encargados de realizar las excursiones en tierra, que fueron previamente vendidas a bordo del crucero. Tales agentes reciben en el muelle a los pasajeros para conducirlos a los autobuses designados para su servicio.

7.-Durante la estancia del buque en puerto, se realizan las siguientes labores de supervisión y vigilancia:

El SENASICA vigila que ni pasajeros ni tripulantes, bajen del buque artículos perecederos que pudieran ser potenciales portadores de plagas.

Sanidad Internacional se mantiene alerta, en caso de presentarse alguna enfermedad en pasajeros y tripulantes, a fin de coordinar los servicios de salud que pudieran requerirse y establecer las medidas sanitarias correspondientes.

Aduana realiza una revisión selectiva durante el día, en la puerta de desembarque para comprobar que no se introduzcan mercancías o artículos no autorizados a puerto.

La Secretaría de Marina realiza recorridos de seguridad en las zonas acuáticas para evitar que embarcaciones menores ingresen a zonas restringidas cercanas al crucero; también hacen guardias en el muelle para atender cualquier asunto relacionado a seguridad durante la estancia del buque.

API por su parte, coloca personal de seguridad a la entrada del muelle, cuya función es revisar las tarjetas de identidad de los cruceristas (éstas suelen ser tipo tarjeta de crédito, los cuales tienen impreso el nombre del turista, nombre del barco, línea naviera y fecha del viaje de crucero, entre otros datos) y así evitar que personas ajenas o no autorizadas se aproximen a la embarcación.

Dicha identificación debe tenerla a la mano el pasajero pues de manera general, todas las líneas de crucero las manejan y son además requeridas para abordar y desembarcar del buque.

El “agente consignatario” se encarga de coordinar el aprovisionamiento del crucero, si es el caso, además de realizar los trámites necesarios para el despacho del buque.

8.- Al final de la jornada de visita, se da el embarque de pasajeros y tripulantes que retornan al navío.

El “agente consignatario” será el encargado de auxiliar a un paseante o miembro de la tripulación ante las autoridades marítimo - portuarias, en caso de que alguno de ellos no llegará a tiempo para zarpar. Para tal efecto, el agente custodiaría en tierra el pasaporte del “extraviado” para brindar hasta el último momento el apoyo necesario para que dicha persona alcance al buque en el siguiente puerto del itinerario.

El “agente consignatario” tendría por supuesto que reportar ésta o cualquier otra eventualidad importante a la *Capitanía de Puerto* y a las autoridades de migración.

9.- El “agente consignatario” efectúa el pago de servicios a la API y solicita a la *Capitanía de Puerto* autorización para el despacho del buque.

10.- Finalmente, el buque zarpa. Y con ello termina el proceso de operación del crucero en puerto.

### 3.2.- Legislación nacional en materia de cruceros.

En México ha habido una insuficiente coordinación de los agentes que participan en la industria de los cruceros, lo cual ha ocasionado que el potencial de crecimiento y expansión de esta actividad no se haya todavía aprovechado en toda su magnitud.

El negocio portuario de cruceros no ha tenido un modelo claramente definido facilitador de su desarrollo, debido a contar con una gestión y operación heterogénea derivada del divorcio entre los inversionistas y los operadores quienes cada uno por su propia cuenta y atendiendo a sus objetivos particulares buscan separadamente los beneficios de este gran negocio.

Así, hay terminales operadas por inversionistas privados, otras por *APIS* especializadas. Situación que dificulta la coordinación de actividades y la aplicación de programas de negocios con metas y acciones comunes, como lo exige este tipo de industria.

Las inversiones y acciones de las distintas entidades y dependencias gubernamentales, se han ejecutado

independientemente unas de otras, lo cual ha impedido aprovechar sus beneficios y alinearlos apropiadamente a objetivos compartidos que potencialicen los resultados, además de no existir una clara vinculación de los programas del puerto con los de desarrollo urbano y regional de las ciudades-puerto. (SCT, 2006)

### 3.2.1.- Política pública de cruceros.

El desarrollo de la actividad crucerista requiere de una coordinación permanente entre todos los sectores involucrados a favorecer el unificar criterios y objetivos que sienten las bases para un desarrollo ordenado maximizando el beneficio social y económico local.

En respuesta a lo anterior, se sabe que durante 2003 se llevó a cabo una consulta pública entre los principales actores involucrados en el desarrollo de la actividad de cruceros en el país. Ésta fue una importante acción concreta, en la búsqueda de elementos permisibles de un mejor desarrollo y aprovechamiento de la industria de los cruceros.

Dicha consulta derivó en la creación del acuerdo por el cual se establece la *política pública de cruceros*, difundida en el *Diario Oficial de la Federación* el 26 de agosto de 2004.

En este acuerdo se establecen lineamientos específicos para diversas áreas de gestión, generadas como consecuencia de la

operación de cruceros en los destinos turísticos mexicanos, respetando ordenamientos urbanos, ecológicos y de seguridad.

En él se establece que “es de interés público propiciar el desarrollo ordenado del turismo de cruceros, potenciando sus beneficios y batiendo sus efectos negativos, por ser un segmento que contribuye a la diversificación de los destinos, favorece el conocimiento y la promoción de ellos, y tiene el potencial para contribuir a elevar el nivel de vida de las comunidades receptoras.” (D.O.F., 2004)

El acuerdo incluye de manera general, las siguientes áreas de interés:

- Coordinación entre dependencias del gobierno federal y gobiernos locales; así como entre todos los prestadores de servicios relacionados con la actividad de cruceros.
- La creación de *comités locales de cruceros*, cuyo objetivo es fortalecer la relación de la operación portuaria, con las comunidades locales. Estarían formados por dependencias estatales encargadas del turismo; dependencias federales involucradas en la operación, facilitación y seguridad de los puertos; por autoridades municipales; Cámaras y asociaciones turísticas; operadores y prestadores de servicios turísticos de la localidad.

Sus funciones son las de proponer y crear acciones en materia de imagen urbana, infraestructura y conectividad; así como la comercialización y promoción del producto turístico, además de

promover acciones para prevenir la contaminación ambiental de las costas y el mar. (D.O.F., 2004)

Los Comités locales juegan un papel clave en establecer una coordinación de los beneficios mutuos en la relación entre destinos y líneas de crucero; ocupándose además de atender los siguientes puntos:

- ✓ El desarrollo sustentable de los destinos;
- ✓ La divulgación de información especializada, referente a la actividad de cruceros;
- ✓ Derechos y tarifas portuarias;
- ✓ Seguridad migratoria;
- ✓ Diseño de estrategias diferenciadas por destinos;
- ✓ Medidas que promuevan el cumplimiento de las políticas sanitarias, tanto locales como internacionales. (D.O.F., 2004)

La *política pública de cruceros* representa un acertado paso hacia delante, para dar respuesta a las necesidades actuales del subsector turístico de viajes en crucero, lo cual permitirá hacer frente a la competitividad que éste representa a nivel mundial, al tiempo de sentar las bases para un mejor aprovechamiento de la actividad crucerista en el país a fin de aprovechar óptimamente el mercado en plena expansión, donde México juega un papel muy importante al ser, todavía, el principal destino de cruceros en el mundo.

La OMT dedica incluso un apartado especial en su informe *Turismo de Cruceros, Situación Actual y Tendencias* de 2011, a

los esfuerzos que en materia de legislación nacional para el desarrollo de cruceros hace México con dicho acuerdo.

### 3.2.2.- Acuerdos nacionales en materia de turismo y su vinculación con cruceros de pasajeros

Como se mencionó e el primer capítulo de la presente investigación, el “Plan Nacional de Desarrollo” (PND) 2007-2012, señala que el turismo es “una prioridad nacional dada su importancia como factor de desarrollo y motor de crecimiento...existen amplias oportunidades de actividades turísticas que no se han desarrollado cabalmente”. (PND. 2007) En dichas acciones podemos mencionar sin lugar a duda a los cruceros de pasajeros.

Los ejes de la política turística del PND pueden resumirse en: Competitividad, sustentabilidad y diversificación. Ya que se menciona un cambio de visión sólo económica a corto plazo, por una integral y sustentable con lineamientos que se adapten a cada región, destino y empresas a largo plazo (PND 2007)

*El Programa Sectorial de Turismo 2007-2012*, como ya se mencionó de manera más amplia en el apartado especial que a dicho programa se dedica en el primer capítulo de la presente investigación, es un plan gubernamental elaborado a partir del proyecto *Visión México 2030* y el PND, donde se abordan objetivos, estrategias y líneas de acción a definir la actuación de



las dependencias y de los organismos federales pertenecientes al sector turismo. Así, forma parte de una estrategia cuyo objetivo es impulsar el desarrollo del país donde pretende iniciarse un sistema integral que vincule el PND y el proceso presupuestal de cada dependencia. (SECTUR, 2007)

“México requiere incorporarse al concierto mundial del turismo, mediante la aplicación de políticas públicas, que permitan consolidar y cumplir su capacidad de desarrollo de manera sustentable y competitiva” (SECTUR, 2007, pág.11)

En el marco del PND 2007-2012, sector turismo se han dado acuerdos que buscan por parte del Gobierno Federal, una mayor y mejor comunicación con las navieras, favorecedora para aumentar el número de visitantes a los destinos nacionales; entre ellos podemos mencionar el *Plan de Seguridad para el Turista de Cruceros*, aplicable hoy día en el Estado de Sinaloa. Ésto en respuesta a la baja de cruceristas que se ha presentado en los últimos meses, derivado de la situación de violencia vivida actualmente el país.

En el 2011 se firmó el *Acuerdo Nacional por el Turismo de México* (cuya copia forma parte de un anexo especial de la presente tesina), con la intención de alinear los intereses de todos los participantes en el sector: empresarios, académicos, legisladores y gobiernos tanto federal como locales.

En este marco la empresa de cruceros más grande del mundo, “**Carnival Corporation**” firmó un compromiso de inversión en México, con lo cual favorecerá su presencia en nuestro país, a

través de la construcción de infraestructura portuaria con valor de 150 millones de dólares.

**“Carnival Corporation”** pretende edificar una terminal de cruceros en *Cozumel* y otra en *Baja California Sur*. El acuerdo fue firmado por el presidente de *Carnival*, Gerard L. Cahill ante el Presidente Felipe Calderón Hinojosa y la titular de SECTUR, Gloria Guevara. (Varela, A. 2012)

La “Asociación de cruceros de Florida y el Caribe” (FCCA), se adhirió al *Acuerdo Nacional por el Turismo de México*, durante el tianguis turístico de 2012. La FCCA representa a 95% de las empresas de crucero a nivel mundial. Las navieras son los primeros entes foráneos en sumarse a esta estrategia que busca colocar a México entre los primeros cinco países receptores de turistas internacionales para el 2018. (Alonso, De la Rosa. 2012)

### 3.3.- Principales destinos mexicanos.

A partir de 1976 la administración de los puertos se trasladó de la Secretaría de Marina (SM), a la de Comunicaciones y Transportes (SCT), con lo cual se iniciaron acciones sistemáticas para facilitar la recepción de cruceros en puertos nacionales; pero es a partir de la década de los 80 que se dan acciones específicas logrando un mejoramiento de los servicios portuarios y las instalaciones destinadas a los cruceros. (SECTUR, 2008a)

En esta época, se empiezan a destinar tramos específicos a la recepción de barcos de pasajeros, construyéndose y

adaptándose terminales para visitantes; aún así en puertos como Acapulco (Guerrero), Mazatlán (Sinaloa) y Ensenada (Baja California), los cruceros continuaron compitiendo por posiciones de atraque con el tráfico comercial de los puertos.

Es en los años 90 es que se edifican terminales exclusivamente orientadas al tráfico de cruceros; como ocurrió en Puerto Vallarta (Jalisco) y Cozumel (Quintana Roo).

Actualmente las autoridades y entidades que participan en la operación, planeación y promoción del turismo de cruceros a nivel nacional son además de la SCT, las APIs, SECTUR, FONATUR, gobiernos estatales y algunos municipios. (SECTUR, 2008a)

La operación portuaria está a cargo de APIs federales y estatales; una API privada y dos puertos que operan de manera independiente. La operación de *Los Cabos* (BC) y *Huatulco* (Oaxaca) está a cargo de la Secretaría de Turismo. (SECTUR, 2008a)

### 3.3.1.- Puertos mexicanos en el Océano Pacífico

Las líneas de crucero actualmente explotan dos rutas en México concentrándose en 13 puertos: nueve en la llamada “Riviera Mexicana” que cubre el litoral mexicano bañado por el Océano Pacífico, y cuatro más ubicados en el Caribe mexicano.

**En el Océano Pacífico se localizan los siguientes puertos mexicanos:**

**Ensenada** (Baja California). Cuenta con una terminal especializada para recibir cruceros de hasta 300 mts. de eslora y 10 de calado, y hasta 35 mts. de manga; tiene 2 posiciones de atraque y una tercera en planeación, hay dos edificios terminales para el manejo de pasajeros, adyacentes a cada uno de los muelles y básicamente son interfaces comerciales. Es utilizado como puerto base por algunas líneas de crucero.

Entre sus desventajas podemos mencionar que no cuenta con aeropuerto internacional propio para vuelos regulares, para lo cual tiene que apoyarse en el de la ciudad de Tijuana ubicado a 110 km. Su conectividad carretera es deficiente y hace falta mejorar la imagen urbana.

Aún así, en relación al manejo de pasajeros ocupa el tercer lugar, después de Cozumel (Q. Roo) y Cabo San Lucas (BCS).



Puerto de Ensenada, Baja California. (Imagen <http://www.geolocation.ws>)

**Cabo San Lucas** (Baja California Sur). Se consolida como destino de moda, a pesar de no contar con muelle para cruceros, éstos fondean en la bahía, cuyas profundidades van de los 12 a los 75 metros en la zona de fondeo y aquí se puede recibir hasta 4 buques al mismo tiempo. El desembarque de pasajeros y tripulación se realiza mediante el uso de *tenders* o lanchas salvavidas de los mismos buques.

El puerto cuenta con cinco posiciones de atraque en muelles flotantes para *tenders*, adosados al muelle que sin embargo llegan a ser insuficientes provocando que la maniobra de desembarque se torne sumamente lenta.

**La Paz** (Baja California Sur). El muelle “Pichilingue” se localiza a 17 km. de la ciudad teniendo capacidad para ofrecer servicios de

avitallamiento de combustible, agua potable, energía eléctrica, así como recolección de basura y eliminación de aguas residuales. Cuenta con una terminal de pasajeros y 4 posiciones de atraque.



Pichilingue, Baja California Sur. (Imagen <http://www.explorandomexico.com.mx>)

**Mazatlán** (Sinaloa). Dentro del muelle comercial se localiza una terminal especializada para cruceros, recibe barcos que tengan hasta 320 mts. de eslora, 36 pies de calado, y 40 mts de manga; tiene 3 posiciones de atraque, área comercial y de servicios con ambientación de *pueblo mexicano* dentro de la terminal. Mazatlán es un ejemplo de aprovechamiento, de la infraestructura portuaria de carga para la recepción de cruceros.



Puerto Mazatlán, México. (Imagen <http://www.fotopaises.com>)

**Puerto Vallarta** (Jalisco). El turismo es la principal actividad del lugar, por lo cual el recinto portuario sólo atiende tráfico de cruceros y de embarcaciones menores que realizan recorridos por la bahía.

El muelle especializado para cruceros se localiza en el centro de “Bahía Banderas”, presentando 3 posiciones de atraque para embarcaciones de hasta 290 mts. de eslora, 8.57 mts. de calado y 37.5 de manga. Tiene además 3 posiciones de fondeo y cuenta con muelles especiales para recibir *tenders*. Ofrece servicios portuarios de pilotaje, amarre de cabos, suministro de agua potable, electricidad, recolección de basura, de aguas residuales y de aceites quemados.

Es un destino importante dentro de la ruta denominada *Rivera Mexicana*, y es considerado por algunas navieras como opción para convertirlo en *puerto base*, ya que cuenta con infraestructura

mínima requerida para el servicio a cruceros; además la ciudad ofrece una buena infraestructura de acceso, tanto por vía terrestre como aérea.

**Manzanillo** (Colima). Aunque no existe una terminal especializada para cruceros y la actividad de los mismos se lleva a cabo en el antiguo muelle fiscal, éste tiene capacidad para recibir buques de hasta 300 mts. de eslora y 12.5 mts. de calado con 3 posiciones de atraque.

Se prevé la construcción de una nueva terminal a ubicarse cerca del centro histórico. Huelga destacar que la ciudad se localiza a pocos minutos en carro y cuenta con servicios propios de un destino turístico por excelencia así como de facilidad e infraestructura de acceso.

**Acapulco** (Guerrero). El muelle está habilitado para recibir megacruceros de 406 mts. de eslora y 9 mts. de calado. El muelle está subdividido en tres tramos, dos para la operación de cruceros y el tercero además para embarcaciones menores y recreativas.

El puerto cuenta con un muelle flotante de 12 mts. de largo, para el embarque y desembarque de pasajeros por medio de *tenders*.

Es uno de los destinos clásicos en la “Riviera mexicana”, y ha sido utilizado por las navieras como puerto base; sin embargo en los últimos años se ha observado una disminución en el arribo de cruceros por la situación de violencia que se respira en su atmósfera.



**Huatulco** (Oaxaca). Cuenta con muelle especializado para recibir cruceros de 310 mts. de eslora, y hasta 9.9 mts. de calado con manga de 34 mts. Tiene 2 posiciones de atraque. Se ubica en “Bahía Santa Cruz” y es uno de los más nuevos destinos de cruceros habiendo iniciado sus operaciones en 2003. Huatulco y sus nueve bahías ofrecen al turista 34 playas.

**Puerto Chiapas** (Chiapas). Cuenta con muelle especializado en recibir cruceros y tiene una moderna y funcional terminal construida en 2005. Tiene capacidad para recibir buques de 339 mts. de eslora, 9.5 mts. de calado y 56.1 mts. de manga. Existen 2 posiciones para cruceros y una tercera para usos múltiples.

La terminal de pasajeros cuenta con un teatro, 21 locales comerciales, restaurante, además de una alberca y vestidores.

Estos puertos forman parte del itinerario de cruceros de compañías principalmente norteamericanas como “Princess Cruises”, “Holland America”, “Silversea Cruises”, “Royal Caribbean” y “Carnival”; las cuales inician la travesía cruceista en San Francisco o Los Ángeles (California, E.U.A.), y que lo mismo navegan hacia, o desde rutas incluyentes del Canal de Panamá, así como exclusivamente dentro de la “Riviera mexicana”.

Al ser una zona donde no hay estacionalidad climática, la llegada de cruceros permanece constante durante todo el año.

### 3.3.2.- Puertos en el Caribe mexicano

**Del lado del Caribe tenemos los siguientes puertos marítimos:**

**Puerto Progreso** (Yucatán). El puerto tiene una doble vocación: comercial y turística. Cuenta con terminal especializada para cruceros, con locales comerciales y servicios para cruceristas, el muelle especializado tiene 2 posiciones de atraque y puede recibir barcos de hasta 310 mts. de eslora y 9 mts. de calado.

Cuenta con una posición geográfica estratégica de conexión entre mercados europeos, así como de norte, centro y sudamérica, además de su cercanía a las rutas del Caribe como a una posible nueva ruta partiendo del Golfo de México: nos referimos a Veracruz.

**Cozumel** (Quintana Roo). Presenta 2 muelles especializados en cruceros. El muelle de “Punta Langosta” recibe buques de 350 mts. de eslora, 10.50 mts. de calado; no hay restricción en lo referente a la longitud de manga.

Tiene 3 posiciones de atraque; a pocos metros se localiza el área comercial, que a diferencia de la ubicada en la “terminal SSA México”, está abierta a todo el público. El centro de la ciudad se localiza a sólo 5 minutos caminando, lo mismo la terminal de “ferries” que van a Playa del Carmen, en la misma entidad federativa.

La “terminal SSA México” puede recibir embarcaciones de hasta 339 mts. de eslora, 8.50 mts. de calado y 48 mts. de manga,

tiene 2 posiciones de atraque. Cuenta con una zona comercial exclusiva para los cruceristas. Se ubica en la parte sur de la isla, muy cerca del parque recreativo “Chankanaab”, y a 10 minutos en carro del centro de Cozumel. Fue construido, entre otros motivos, para dar espacio al saturado muelle de “Punta Langosta”.

Sin embargo, según informes tanto de SECTUR como de algunos organismos internacionales especializados en cruceros, presenta ya signos de saturación, lo cual hace necesario planear una nueva terminal al tiempo de nuevos destinos que permitan diversificar la oferta.

**Playa del Carmen** (Quintana Roo). Hay un muelle nuevo con 4 posiciones de atraque exclusivas para cruceros y una banda de atraque para yates. Se ubica a 55 km. del centro de Playa del Carmen a una distancia en tiempo de 40 minutos.

**Majahual** (Quintana Roo). La construcción del muelle se inició en 1998, iniciando operaciones en el año 2000. En sólo 5 años se convirtió en el segundo destino de cruceros más importantes del país, por el número de embarcaciones y de pasajeros que recibió durante 2005.

Sin embargo en agosto de 2007, con el paso del huracán Dean, catalogado como categoría 5 en la escala “Simpson”, el 85% de las construcciones del poblado de Majahual fueron destruidas, los daños sufridos al muelle y a las instalaciones turísticas lo deshabilitaron hasta el 2009, año en que empezó a operar

nuevamente. En la actualidad se encuentra en proceso de recuperación del posicionamiento alcanzado. (Sosa, 2011)



Imagen de <http://suministros8d2.wordpress.com>

La zona del Golfo de México ha mantenido una escasa participación en el mercado de cruceros, a pesar de que a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001, puertos como Tampico y Veracruz mostraron signos de poder constituirse como opciones viables; no se han podido obtener resultados evidentes.

Aún así, ocasionalmente también se reciben cruceros en Topolobambo (Sinaloa), Dos Bocas (Tabasco) y Veracruz

(Veracruz) (SCT, 2006). Sobre esta área geográfica se hablará mas detalladamente en el capítulo 4 de la presente investigación.

De los 13 puertos principales receptores de cruceros, sólo 8 cuentan con muelles especializados para recibir cruceros: Ensenada, Puerto Vallarta, Acapulco, Huatulco, Progreso, Puerto Chiapas, Cozumel y Punta Venado; los 7 destinos restantes operan en muelles de carga.

**Cozumel** representa el principal polo de atracción del Caribe mexicano. Durante el 2007 recibió 2.5 millones de cruceristas, lo cual equivale al 71.3% de pasajeros de crucero que tuvieron como destino esta región. (SECTUR, 2008a)

Majahual había logrado posicionarse como el segundo destino del área. Por su parte, Puerto Progreso presentó el mayor crecimiento con el 10.6% de incremento medio anual en el periodo 2003-2007 (SECTUR, 2008a) El corredor Mérida-Progreso ha diversificado la oferta turística de la zona con atractivos como ciudad colonial de gran tradición, haciendas, riqueza gastronómica y musical, además de la ya conocida zona arqueológica.

Ya decíamos que en México los servicios portuarios para cruceros se comercializan de manera individual por cada API, quienes planean sus inversiones en infraestructura turística atendiendo a sus recursos propios. Las tarifas para el atraque de cruceros, el embarque y desembarque de pasajeros son fijadas libremente por cada API, autorizadas por la SCT, pero aún así, éstas no guardan relación alguna entre cada puerto turístico. Las

navieras negocian y acuerdan con cada Administración las condiciones económicas de acceso a sus puertos concesionados.

El enfoque de producto a operar por los agentes participantes en la industria de cruceros en México es fragmentado, es decir que no se concibe al turismo de cruceros como un producto compuesto, integrado por componentes estratégicos complementarios ni por un enfoque aglutinador de las características de la industria, como una cadena de suministro en la comercialización del producto. Las acciones en materia de cruceros, en México, son más de índole reactiva que resultado de un enfoque estratégico para el desarrollo de la industria.

En muchos países receptores de turismo crucerista existen incentivos fiscales para el desarrollo de la industria con infraestructura y especialización de prestadores de servicio; además de incentivos por parte de autoridades portuarias hacia los viajeros y navieras, como en el caso de Panamá, que devuelve a cada paseante por esta vía 5 dólares por arribar a sus puertos.

Sin embargo, en México y por parte de diversos actores involucrados en la actividad de cruceros, existe la percepción de que las navieras necesitan más facilidades por parte de las autoridades involucradas en el sector considerando la derrama económica que éstas generan, en lugar de solo enfrentar los impuestos a la actividad como lo es el factor adverso de cobrar un impuesto especial por cada pasajero visitante.

Los puertos y terminales de cruceros internacionales tienen un mayor involucramiento en el negocio mismo. En algunos de ellos las líneas de crucero operan la actividad portuaria además de los servicios logísticos y turísticos en tierra. (SCT, 2006)

De esta manera se puede afirmar que, en México no existe una clara vinculación de los programas del puerto con los de desarrollo urbano y regional de las ciudades marítimas.

Así, a pesar del interés en el discurso oficial mexicano, por parte de autoridades federales y locales en materia de turismo, y de los programas que en materia de cruceros se han implementado, es indispensable e impostergable re-orientar esfuerzos para lograr la armonización y ejecución de dichos programas de manera coordinada entre cada puerto turístico nacional e internacional.

## Capítulo 4

### **Puerto de Veracruz, puerta de entrada para cruceros hacia la zona oeste del Caribe y enlace para Canal de Panamá**

4.1.- Puertos ubicados en el Golfo de México utilizados por cruceros.

**Tuxpan** (Veracruz). Dispone de muelle con capacidad para recibir buques de hasta 10 mts. de calado, 210 mts. de eslora y 60 mts. de manga. Estas dimensiones representan un inconveniente para la recepción de mega cruceros que normalmente navegan por el Caribe no atendiendo la tendencia hacia la operación de navíos cada vez más grandes.

La API cuenta con un área a ser utilizada para la construcción de una terminal grande y adecuada en el mediano o largo plazo. Al respecto, han habido propuestas por parte de inversionistas privados de construir una terminal de cruceros en la “Isla de lobos”, pero aún no ha prosperado esta idea.

Los principales atractivos turísticos con que cuenta el destino son: las lagunas de “Tampamachoco” y de “Tamiahua”, esta última considerada como la más bella de Veracruz.



Entre atractivos histórico-culturales, está la catedral de “Nuestra Señora de la Asunción”, iglesia construida en 1752; el “Museo de Arqueología e Historia” localizado en el “Parque Reforma” y donde se muestra un poco de la historia de México. Se pueden dar también paseos a caballo en los distintos ranchos ubicados a los alrededores; “Papantla y sus voladores”; el lugar turístico más importante cercano al puerto de Tuxpan es el sitio arqueológico del *Tajín* que se encuentra a poco menos de una hora de dicha zona marítima.

A pesar de tener atractivos turísticos importantes en Tuxpan es imprescindible crear una oferta integrada de productos turísticos, tanto para turismo nacional como para cruceros. Su playa constituye un atractivo potencial. Sin embargo actualmente no cuenta con los elementos necesarios de un destino internacional, requiere trabajar en la limpieza permanente, regulación de precio y calidad de los negocios que aquí operan. La apertura de la carretera Tuxpan – Ciudad de México representa un elemento a favor en la diversificación de excursiones para cruceristas.

Actualmente no existen operadores turísticos con capacidad para ofrecer servicios de excursiones a pasajeros de crucero. Hay varias pequeñas agencias de viajes de mediana capacidad; por tanto, es necesario ampliar la oferta local de prestadores de servicios y trabajar en su profesionalización, dando prioridad al manejo del idioma inglés.

**Tampico** (Tamaulipas). Tiene una ubicación geográfica estratégica en el Golfo de México, dada su cercanía con puertos norteamericanos de los estados de Texas, Florida y de Louisiana.

Actualmente presenta una capacidad para buques de 10 mts. de calado, 34 mts. de manga y 220 mts. de eslora, cuenta con muelles lineales consecutivos, lo cual le permitiría extenderse y así adecuarse para el atraque de cruceros, el más adecuado es la posición 4 y 5, se ubica frente al edificio histórico de la aduana, el cual tiene una explanada donde se llevan a cabo diversos eventos y hay lugar para autotransporte.

Sin embargo el puente que une al municipio de Tampico (Tamps.) con el poblado de Pánuco (Veracruz), es una limitante para el tránsito de embarcaciones mayores. (SCT, 2006)

Existe un área disponible de 15 a 20 hectáreas susceptible de utilizarse para construir una terminal de pasajeros con dos posiciones de atraque (SCT, 2006), pero el proyecto requiere incluir la creación de accesos, urbanización y mejoramiento de los servicios de la zona. La playa se localizaría a sólo 10 minutos.

Entre los principales atractivos se encuentran el centro histórico de Tampico, la laguna de "Carpintero", reserva ecológica "El Cielo", actividades de playa y de pesca deportiva.

Sin embargo no existen áreas comerciales en el puerto. Son necesarios programas de profesionalización por parte de los prestadores de servicios turísticos por los cuales, de nueva cuenta, se favorezca un mayor manejo del idioma inglés, lo cual debe extenderse hacia la policía local.

El aeropuerto internacional de Tampico (Tamps.) opera vuelos desde y hacia Houston (Texas) y Nueva Orleans (Lousiana), además de las rutas hacia las principales ciudades mexicanas.

Tampico (Tamps.) dispone en general con vialidades urbanas de buena calidad.

La zona metropolitana cercana a Tampico incluye a ciudad Madero y Altamira, esta última cuenta con un creciente desarrollo turístico.

**COATZACOALCOS** (Veracruz). La actividad predominante es la industrial no contando con muelle para cruceros. Sin embargo, se dispone de una infraestructura portuaria capaz de atender cruceros de 10 mts. de calado y 364 mts. de eslora.

Los principales atractivos de la zona incluyen, la isla de Catemaco, “Peña hermosa”, laguna “Escondida”, “Reserva de la biósfera”, así como su típico carnaval durante el primer semestre de cada año.

Requeriría de una cuantiosa inversión para mejorar la imagen urbana del lugar, incluido su malecón caracterizado actualmente por su inseguridad y prostitución. Al igual que en otros puertos de la zona es necesario promover el uso del idioma inglés entre los prestadores de servicios.

**Dos Bocas** (Tabasco). Es uno de los destinos de reciente incorporación a la industria de cruceros. Cuenta con infraestructura necesaria para recibir a grandes barcos como los que operan actualmente en el Caribe. El muelle tiene capacidad para recibir embarcaciones de hasta 10 mts. de calado y 310 mts. de eslora.

Entre los principales atractivos turísticos cercanos al puerto se encuentran: la zona arqueológica olmeca de Comalcalco; Hacienda del Chocolate, museo “La Venta” en la ciudad de Villahermosa; el pueblo de Tapijulapa. Asimismo, se tiene la posibilidad de incluir excursiones hacia el sitio de “Palenque”.

**Puerto Progreso** (Yucatán). Presenta doble vocación: una comercial y otra turística. Dispone de terminal especializada para cruceros con locales comerciales y servicios para cruceristas. El muelle especializado tiene 2 posiciones de atraque y puede recibir barcos de hasta 310 mts. de eslora y 9 mts. de calado.

Cuenta con una posición geográfica estratégica de conexión entre mercados europeos, así como de norte, centro y Sudamérica, además ostenta una inmejorable cercanía a las rutas del Caribe y a una posible nueva ruta partiendo del Golfo de México, refiriéndonos por supuesto al puerto de Veracruz.

De todo lo anteriormente expuesto en este apartado, resaltando el que los puertos nacionales del Golfo de México se localizan dentro de la zona de actividad turística de cruceros más importante del mundo, todavía no reportan los enormes beneficios potenciales de esta actividad.

Tradicionalmente, desde su construcción los puertos nacionales del Golfo de México se diseñaron como zonas comerciales sin considerar otras opciones y especializaciones como la prestación de servicios para la actividad de cruceros. Tal descuido de planeación marítimo-portuaria demuestra que Puerto Progreso no se ha visto con suficiente visión de negocios como para asumir

inversiones detonadoras del desarrollo de la industria turística adormecida en la zona.

Huelga señalar que la región del Golfo cuenta con un amplio abanico de atractivos turísticos y con elementos potencialmente importantes, los cuales claramente favorecerían el desarrollo de la actividad de cruceros. Entre sus atractivos urbanos y marítimos se tiene por ejemplo, cultura, gastronomía, zonas arqueológicas, playas y zonas para realizar ecoturismo.

Los puertos en la región carecen generalmente de infraestructura especializada en cruceros. Sin embargo en *Veracruz, Dos Bocas* y *Progreso* si existe la infraestructura portuaria requerida para operar barcos de mediano y gran tamaño. Además de contar con conexiones terrestres y aéreas suficientes para atender turismo internacional. Sólo falta un genuino interés de nuestras autoridades que tengan suficiente inteligencia para saber negociar y pactar con los inversionistas proyectos de desarrollo en la materia.

#### **4.1.1 Puertos estadounidenses en el Golfo de México**

Como efecto de los ataques terroristas del 11 de septiembre, el mercado norteamericano (excluido México) mostró un significativo cambio en sus preferencias al viajar, popularizándose el llamado *homeland cruising* (viajando en crucero por la patria) lo cual ha fortalecido una diversificación de puertos de salida en los Estados Unidos, con la creación de una

demanda local a lo largo de las costas de aquel país y una disminución relativa en la demanda de transportación aérea.

Así mismo, se incrementó el interés por parte de los turistas estadounidenses hacia destinos geográficamente más cercanos; se da un cambio en las preferencias observándose una baja en la demanda de pasajeros norteamericanos a destinos tanto a Europa como al Continente asiático. A la vez que se da un incremento en viajes hacia México, Alaska y Caribe que aunque anterior a esa fecha ya gozaban de buen posicionamiento en las preferencias de cruceristas. Es a raíz de dichos eventos terroristas cuando se observa un auge en este tipo de demanda.

Como consecuencia de lo anterior, ha habido un incremento en el movimiento de cruceristas en puertos estadounidenses ubicados en el Golfo de México; tal es el caso de **Nueva Orleans** (Lousiana), que tras la reconstrucción de daños ocasionados por el huracán “Katrina”, se perfila como un nuevo puerto base para cruceros hacia el Caribe con itinerarios que van de 3 a 7 días, tocando puertos como Cozumel, Gran Caimán, y Ocho ríos en Jamaica. Las navieras que operan en este puerto son principalmente “**NCL**” (Norwegian Cruise Line), “**CCL**” (Carnival Corporation Line) y “**RCI**” (Royal Caribbean International).

**Nueva Orleans** cuenta con tres terminales modernizadas en los últimos años; la primera es “*Julia Street Warf*”, así como con la “*International cruise ship terminal*”, con una profundidad de 10.6 mts; y la nueva terminal “*Erato Street Warf*” (SCT, 2006). Es la zona marítima que presenta mayor dinamismo en relación a otros puertos -base de la región.

**Houston** (Texas), donde en respuesta al incremento de actividad crucerista se terminó una nueva terminal para pasajeros en 2007, convirtiéndose en puerto-base para algunos destinos de “NCL” como el llamado “*texaribbean cruz*”, viaje de 7 días que incluye Bahamas y puertos del Caribe mexicano, como Cozumel. (OMT, 2011)

**Galveston** (Texas) es utilizado por CCL también como puerto-base en rutas hacia el Caribe y Bahamas.

Otros dos puertos en el mismo estado de Texas, esperan expandir sus actividades al crucerismo: *Corpus Christi* y *Gulfport*, este último con la construcción de una nueva terminal especializada en cruceros, dispone de dos posiciones de atraque. Se localiza a menos de un día de viaje en carro de la ciudad de Atlanta (Georgia) que alberga el aeropuerto internacional más grande del mundo; (OMT, 2011) por lo cual se proyecta para convertirse en un importante puerto-base para la industria turística.

Este nuevo panorama en relación al turismo presentado ante el pasajero norteamericano, de la mano con el constante crecimiento de la industria de cruceros, representa para México una gran oportunidad para aprovechar estas nuevas condiciones, y sobre todo que se prevé sigan en aumento tanto para consolidar como ampliar la posición competitiva de los destinos mexicanos de cruceros determinando las áreas de oportunidad para su expansión y el potencial de operación de nuevos itinerarios.

Al respecto, a continuación se muestra un cuadro que permitirá observar la evolución del movimiento de pasajeros en cruceros por región en quince años recientes:

	1989	1999	2002	2005
America del Norte *	3.29	5.89	7.64	9.67
Europa	0.53	1.79	2.34	3.22
Resto del M.	0.2	0.85	0.97	1.23
Pasajeros por región	4.02	8.53	10.9	14.12

Cifras en millones. \*Incluye México y Canadá. Fuente: OMT

La tabla anterior nos muestra el incremento en la actividad mundial de cruceros en los últimos años, donde sobresale América del Norte manteniéndose como líder del mercado. A pesar de que la región incluye a México y Canadá, sólo éste último tiene presencia significativa en las cifras, pues en el caso de nuestro país no existen estudios que analicen ni cuantifiquen su participación como nación exportadora en la industria de cruceros.

Los destinos mexicanos receptores de cruceros, participan en rutas e itinerarios definidos por las navieras internacionales. Esta circunstancia, aunado a los importantes activos turísticos existentes y a la forma de operación de la industria de cruceros con base en circuitos o rutas, resulta en una competencia incipiente entre puertos mexicanos, pero en una competencia mayor y creciente de los mismos respecto a otros puertos y destinos turísticos.



#### 4.1.2 Isla de Cuba, destino potencial en el Caribe

En este apartado, debemos considerar las siguientes premisas:

- a) El negocio de cruceros es creado y desarrollado por las navieras;
- b) Las navieras participantes de cruceros por el Caribe son empresas de capital estadounidense en un alto porcentaje;
- c) Además son quienes determinan la exclusión o inclusión de un destino en el itinerario;
- d) El principal mercado es el norteamericano.

Partiendo de tales premisas entonces podemos afirmar que, mientras permanezca el bloqueo económico a la isla de Cuba, ésta permanecerá al margen de la industria. Como ha ocurrido hasta ahora.

Algunas navieras sobre todo procedentes de Europa del Este, han intentado incluir a la isla en sus itinerarios, con una actividad mínima. Durante 1999 y 2002 Cuba registró el arribo de 25 cruceros, con un promedio de 440 pasajeros por embarcación, (Herrera, n.d.) lo cual claramente contrasta con los niveles manejados por la industria en el resto de la zona del Caribe.

Se han dado algunos acuerdos entre el gobierno cubano y navieras europeas e incluso alguna canadiense, para realizar visitas de escala en la isla sin haberse logrado concretar, fuera del arribo de sólo algunos barcos. Ello se explica también en gran

medida por la llamada *Ley Torricelli*, norma de los E.U.A. que entre otras cosas, prohíbe tocar puertos norteamericanos durante 6 meses, a toda embarcación “visitante” de puertos cubanos.

Pese a todo lo anterior, Cuba se perfila como destino potencial de cruceros ante un posible término del bloqueo económico estadounidense, lo cual podría convertir a la isla en un fuerte competidor turístico en la región. Algunos informes gubernamentales cubanos ya contemplan esta situación, como lo hace un documento emitido por el *Centro de investigación y desarrollo del transporte cubano* (Herrera, n.d.) donde se asegura que el turismo de cruceros al término del bloqueo, se convertirá en una de las actividades económicas más importantes de la isla.

En dicho documento cubano, se mencionan además los lineamientos generales a seguirse, para la construcción de puertos-base y puertos de escala en distintos puntos cubanos, reconociendo la importancia que las relaciones entre ambos países (Cuba y Estados Unidos), jugará para el éxito del proyecto.

En este esquema y conforme los vaticinios de expertos en la materia, Cuba se convertiría en un significativo desafío para puertos mexicanos en la recepción de turismo internacional de cruceros.

4.2.- Puerto de Veracruz, una opción de puerto-base para cruceros.

**Veracruz** (Veracruz). El puerto dispone de un muelle multipropósito conocido como el “muelle T” con excelente ubicación, localizado en el malecón de la zona céntrica de Veracruz. En caso de arribos simultáneos, los muelles cercanos a la salida de la ciudad podrían ser utilizados también (SCT, 2006). La capacidad actual para la recepción de cruceros opera para barcos de hasta 12 mts. de calado y 310 mts. de eslora.

La posición geográfica del Puerto de Veracruz le permite albergar varios ecosistemas, lo cual aunado a sus atractivos urbanos y culturales le otorgan la posibilidad de posicionarse como destino internacional por excelencia.

La concurrencia de algunas de las más importantes culturas prehispánicas, la mezcla de expresiones culturales y populares, como su Carnaval o “el son jarocho” y el bailable del “danzón”, junto con sus atractivos naturales, lo hacen un destino atractivo tanto para turismo nacional como extranjero.

Entre los principales atractivos naturales y turísticos del estado de Veracruz se encuentran:

**Sistema Arrecifal veracruzano** que está compuesto por dos áreas:

a) Una frente a la ciudad de Veracruz, incluye los arrecifes de *Gallega, Galleguilla, Anegada de adentro, la Blanquilla, Isla Verde, Isla de Sacrificios, Pájaros, Hornos y Punta Gorda*;

b) La otra se localiza frente a “Punta Antón Lizardo” a 20 kms. al suroeste del puerto e incluye los arrecifes de *Giote, Polo, Blanca, Punta Coyol, Chopas, Enmedio, El Rizo, Santiaguillo, Anegada de Afuera, Anegadilla y Topetillo*.

La gran riqueza de la zona veracruzana tanto en flora como fauna y sus múltiples especies de coral, forman una estructura habitada por cientos de diferentes peces y moluscos como almejas, caracoles, estrellas de mar y erizos; la variedad de crustáceos que aquí habitan incluyen camarones y langostas.

**Boca del Río** (Veracruz) ubicada a 15 kms. al sur de la ciudad, cuenta con playas donde se pueden realizar diversos deportes acuáticos; la zona cuenta además con hoteles de 5 estrellas, centro de convenciones, centros comerciales y restaurantes exclusivos.

**Reserva de los Tuxtlas** (Veracruz), se localiza al suroeste del Puerto de Veracruz. En la zona se encuentran las ciudades de Santiago y San Andrés Tuxtla, además del pueblo de Catemaco. El área está rodeada por el Golfo de México y los ríos Papaloapan y Coatzacoalcos.

En la cercanía de San Andrés Tuxtla se encuentran las cascadas de “El Salto” y de “Eyipantla”, consideradas de las más bellas de México; otro sitio de interés lo constituye la “Laguna Encantada”.

“La Reserva” se caracteriza por la biodiversidad de flora y fauna donde se registran más de 2,368 especies de plantas vasculares, 117 especies de reptiles y 45 anfibios, 561 especies diferentes de aves (SECTUR y SCT 2008b). Aquí se encuentran también la

Reserva ecológica de “Nanciyaga”, así como las lagunas de “Catemaco” y de “Sontecomapan”.

Entre los **atractivos arquitectónicos** de la ciudad de Veracruz destacan los siguientes lugares:

a)- Su *Zócalo* rodeado de bellos edificios y sus famosos *portales*, al lugar se le conoce también como *Plaza de la Constitución*; su teatro al aire libre es escenario de diversas actividades culturales y populares, como sus jueves de danzón;

b)- *La Catedral de Nuestra Señora de la Asunción*, edificio que data del siglo XVII;

c)- *Edificio de la “ex aduana”*;

d)- *San Juan de Ulúa*, localizado a 15 minutos del centro de la ciudad de Veracruz, formado por edificaciones del siglo XVI y XVII, fue construido originalmente como fuerte para proteger al puerto de los constantes ataques piratas, tiempo después se convirtió en cárcel y, finalmente en la actualidad aloja un museo.

### **Zona arqueológica de Zempoala y de Quiahuiztlán (Veracruz).**

*Zempoala* se ubica a 42 kms. al noroeste del Puerto de Veracruz; es un antiguo centro ceremonial totonaca edificado con piedras de río.

*Quiahuiztlán* se localiza a 72 kms. sobre la ladera del “Cerro de los Metates”. En todas las estribaciones del cerro se puede observar varias murallas y mausoleos de diversas dimensiones. Al frente en las alturas, hay un mirador natural donde se ubica el

cementerio prehispánico, con tumbas que asemejan templos o “teocalis”; debido a su cercanía con el mar, la vista panorámica es espectacular.

**La Antigua** (Veracruz) se encuentra a 20 km al norte del puerto y es el legendario lugar donde ocurrió el primer encuentro entre españoles e indígenas. Fue el sitio elegido para fundar la “Villa Rica de la Veracruz”, nombre inicial en 1525 con el cual se conoció al que se convertiría en el actual estado veracruzano.

**Festividades públicas**, en primer lugar se encuentra *el Carnaval de Veracruz*, evento abierto que empieza con un desfile de niños y *la quema del mal humor*, continúa en los días sucesivos con la coronación de los *Reyes del Carnaval* así como con diversos desfiles donde se integran danzas, batucadas, bastoneras y carros alegóricos. El carnaval culmina el miércoles de ceniza con la quema de *Juan Carnaval*. Otros eventos importantes son las *celebraciones de Semana Santa*.

**Actividades recreativas** de la ciudad de Veracruz. Comenzamos destacando el *balneario Mocambo*, con área de estacionamiento para casas rodantes; ofrece también una alberca olímpica, chapoteaderos, servicios de regaderas, vestidores y facilidades de playa. Se localiza en *Boca del Río*.

*Parque Reino Mágico* (Veracruz) es un parque recreativo con albercas, cascada infantil, toboganes, puentes colgantes, y feria de juegos mecánicos para infantes entre otras atracciones.

*Acuario de Veracruz*, considerado el más grande de su género en México ofrece al visitante amplios estanques y peceras, donde se

puede admirar una gran variedad de vida marina. Tiene una “vitrina oceánica” de 1,250 metros cuadrados por la cual se admiran tiburones, rayas y tortugas gigantes.

En Veracruz existe la posibilidad de disfrutar excursiones hacia las plantaciones de café y tabaco en la entidad federativa. También se promueve y se ejercita la práctica de “rafting” en los ríos cercanos.

**Actividades artísticas y culturales;** para tal efecto destacan: *Museo de Pemex, Museo Histórico Naval, Museo de la Ciudad de Veracruz, Baluarte de Santiago, y, Casa museo de Agustín Lara.*

Un *puerto-base* es, como ya se mencionó previamente en esta investigación, un punto de embarque y desembarque de pasajeros ubicado estratégicamente en una ciudad con madurez turística ofrecedora de una eficiente infraestructura hotelera, aeroportuaria y marítimo-portuaria; esta última debe proporcionar servicios de abasto en calidad y cantidad a los buques de crucero y contar además con todos los servicios administrativos necesarios para la actividad crucerista, tales como migración, aduana, carga, descarga y servicios para el turista.

En este contexto, se considera que Veracruz cuenta con todo lo necesario para empezar a operar como puerto-base.

Dada su ubicación geográfica con el principal receptor de turismo de cruceros en el Caribe, la creación de un *home port* tendría efectos positivos en la economía local y nacional, al apoyar y

explotar el auge de los viajes en crucero, promoviendo también este tipo de paseo en el mercado nacional, para el cual desafortunadamente no existen datos fidedignos que muestren la tendencia en el gusto por este tipo de vacaciones; pero de manera extraoficial es sabido que el turismo nacional empieza a corresponder a la tendencia mundial, es decir, cada vez se puede ver más cruceristas mexicanos en los navíos internacionales.

Además de que se debe aprovechar el auge del cada vez mayor número de embarcaciones hacia el Caribe que parten de los puertos norteamericanos ubicados en el Golfo de México. Para ellos, Veracruz tiene todo el potencial para convertirse en destino principal.

En general, se puede afirmar que la ciudad de Veracruz cuenta con infraestructura de servicios urbanos básicos, adecuados para atender al turismo procedente de embarcaciones de crucero.

Si a ello se le suma la relativa cercanía a la ciudad de México (Distrito Federal), a través de la autopista, o más aún por la existencia de vuelos de aerolíneas que conectan ambas poblaciones, el puerto de Veracruz puede ser considerado como una opción viable para convertirse en un puerto-base de cruceros que una los destinos marítimo-turísticos del Caribe.





Muelle utilizado para el arribo ocasional de cruceros de pasajeros en el Puerto de Veracruz (imagen propia, 2013)

#### 4.2.1.- Retos y perspectivas para el Puerto de Veracruz.

Veracruz ofrece una amplia oferta de atractivos turísticos con gran potencial para el desarrollo de la industria de cruceros en la zona, al ser uno de los principales puertos con actividad económica en el país. Tiene la capacidad de ofrecer servicios a grandes embarcaciones, la cual se podría adecuar fácilmente para atender particularmente a los cruceros turísticos.

A pesar de reportarse una situación de semi-saturación de sus muelles comerciales, la SCT reporta un muelle destinado únicamente al atraque de cruceros (SECTUR, 2008<sup>a</sup>) y en caso de arribos simultáneos, cabe la posibilidad de utilizar los muelles cercanos a la salida de la ciudad.

Es factible la creación de nuevos muelles o posiciones de atraque para cruceros en Veracruz, utilizando técnicas similares a las empleadas en la construcción del acuario de la ciudad, ganando terreno al mar, como ha ocurrido en algunos puertos internacionales, como es el caso de Países Bajos o Japón.

En oposición a un desarrollo equilibrado en el sector de cruceros, en México no existe un criterio establecido para la fijación de tarifas por uso de muelle y servicios portuarios en nuestro territorio. Los cargos gubernamentales impositivos de los diferentes puertos no guardan relación alguna o competencia entre sí.

Cada *Administración Portuaria Integral* (API) determina sus propias tarifas; la única similitud entre puertos es la percepción

de tarifas muy elevadas en comparación con otros lugares internacionales.

De esta forma, para la eventual programación del inicio de operaciones de actividades cruceristas en Veracruz, se recomienda tanto la aplicación de un sistema de tarifas competitivas a nivel mundial, como la oferta de tarifas promocionales a favor de pasajeros y navieras que incentiven a éstas a incluir al Puerto de Veracruz en sus itinerarios de rutas de cruceros internacionales.

Así, paralelamente a la carencia de una terminal especializada en cruceros, no existe una oferta de servicios enfocada a cruceristas por lo cual se hace indispensable y urgente tanto mejorar como ampliar las áreas comerciales y de servicios en general dentro del puerto de Veracruz.

Asimismo, se torna indispensable fomentar una cultura de atención al turista creando programas de capacitación para los prestadores de servicios, y como ya se subrayó, facilitando el manejo del idioma inglés para la creación de una policía turística bilingüe. También se hace imperativo la creación de un proyecto de señalización turística que eleve la calidad de la imagen urbana y resuelva las necesidades de orientación e información del visitante tanto nacional como extranjero.

Cabe destacar que entre las oportunidades latentes de Veracruz para posicionarse como destino importante de cruceros, están tanto el constante crecimiento del mercado mundial de esta modalidad de viaje, como el aprovechar la tendencia

norteamericana de fortalecer la promoción del *viaje en crucero por la patria* que significa viajar a lugares más cercanos a las fronteras estadounidenses, como lo son los puertos mexicanos.

La viabilidad de impulsar nuevos puertos-base en el Golfo de México para viajes hacia el Caribe, convierte potencialmente a Veracruz en el puerto mexicano con mayor certidumbre para el desarrollo, fortalecimiento y proyección en la industria de cruceros.

En puertos internacionales más desarrollados y exitosos en la industria de cruceros, el modelo de gestión de las terminales de buques de pasajeros responde a las exigencias de contar con muelles especializados para esta actividad, con servicios integrados operados por inversionistas privados (en muchos casos por las propias líneas de cruceros), que tienen una visión clara de negocios de este sector y donde hay una estrecha relación puerto-ciudad (SCT, 2006).

Por lo anteriormente expuesto, se puede aseverar que sería muy recomendable analizar la conveniencia de que fueran las mismas navieras quienes realicen en el futuro próximo la inversión en infraestructura marítimo-portuaria para el arribo de cruceros en Veracruz.

De los segmentos de mercado que existen para clasificar a las embarcaciones de crucero, el *Contemporáneo* sería el segmento más conveniente a atraer hacia la zona, por estar enfocado a turistas jóvenes y familias enteras con ingresos medios que puedan acceder a este tipo de paquetes turísticos.

Posteriormente, a mediano plazo y una vez consolidado como puerto-base o puerto de escala, en Veracruz podría promoverse el arribo de embarcaciones orientadas al segmento *de Lujo o luxury*.

La integración del Puerto de Veracruz a la oferta de destinos turísticos de cruceros, podría representar una solución para las navieras norteamericanas que se ven obligadas a visitar un puerto internacional sin incurrir en faltas a la ya mencionada *Jones' Act*.

Además debido a su ubicación geográfica, Veracruz podría representar ahorros significativos en combustible para las líneas internacionales de crucero, lo cual haría más rentable incluir este destino en sus nuevos itinerarios.

El puerto de Veracruz está integrado en las *Agendas de competitividad para impulsar o mejorar la actividad de cruceros en puertos mexicanos* realizadas por Sectur y la SCT en 2008.

Ahí se mencionan estrategias para dar respuesta a puntos específicos que impulsen la actividad de cruceros en el puerto. Se mencionan incluso los responsables de operar o coordinar dichas estrategias; el problema radica en que los periodos de ejecución y la orden de prioridad permanecen “por definir”.

Es importante que la nueva administración presidencial triunfadora de las elecciones del 1 de julio de 2012, retome todo lo anterior y ofrezca una respuesta a los compromisos y promesas de campaña en aras del desarrollo de la economía nacional, y en particular del sector turístico mexicano.

4.3.- Rutas de cruceros sugeridas que incluyan al Puerto de Veracruz.

A continuación y con base a la información analizada en la presente investigación, se propone la creación de 3 itinerarios de viajes en crucero que incluyan al Puerto de Veracruz. Los cuales podrían quedar estructurados de la siguiente manera:

#### **4.3.1.- Caribe Occidental.**

##### **Día 1** *Veracruz, Veracruz (México)*

El Puerto de Veracruz combina la concurrencia de importantes culturas prehispánicas con una mezcla de genuinas expresiones culturales y populares con más tradición en México, las cuales ya se mencionaron al inicio del presente capítulo.

##### **Día 2** *Progreso, Yucatán (México)*

Desde aquí parten excursiones hacia Mérida, el pueblo de Izamal, así como a las zonas arqueológicas de Chichén Itzá, Uxmal y Dzibinchaltún por mencionar algunas.

##### **Día 3** *Cozumel, Q.R. (México)*

Considerado como el principal destino de cruceros en el mundo, en Cozumel se localiza el segundo arrecife más grande del orbe, lo cual convierte a la isla en un paraíso para los amantes del

buceo y el “snorkel”. La oferta alimenticia incluye la tradicional comida yucateca.

#### **Día 4** *Gran Caimán, (Islas Caimán)*

Es uno de los mejores lugares en el Caribe para adquirir un nuevo reloj y cualquier pieza de joyería con piedras preciosas.

Aquí se encuentra una de las playas más hermosas del Caribe, la *playa de las siete millas*. Existe una zona donde se puede nadar con mantarrayas. El “snorkel” y el buceo son dos actividades muy populares en la isla.

*El infierno*, es una popular atracción turística de la isla, son formaciones de pequeñas rocas negras que dicen los lugareños, es como debe verse el infierno real, se pueden enviar divertidas postales desde la colorida oficina postal del lugar.

#### **Día 5** *Ocho Ríos, (Jamaica)*

Sus playas son famosas por su arena blanca que contrasta con el azul turquesa de las aguas, donde se puede practicar el buceo y “snorkel”.

Uno de sus atractivos principales es la cascada natural *Dunn’s river fall*, estas cataratas de varios cientos de metros de altura pueden ser escaladas en uno de sus sectores, disfrutando del bellissimo paisaje creado por las mismas.

#### **Día 6** *Jornada de navegación.*

Durante este día se puede disfrutar de las diversas actividades organizadas a bordo del buque que van desde demostraciones culinarias, pasando por ofertas en las tiendas dentro del buque o eventos especiales en el casino, hasta competencias organizadas en el área de las albercas.

O si se prefiere, se puede descansar en cubierta disfrutando de una bebida y de la música en vivo, o bien disfrutar de la comodidad del clima controlado, mientras se escucha la música de piano en el atrio del crucero.

**Día 7** *Veracruz, Veracruz (México)*

Este día es en realidad el de desembarque, normalmente efectuado por la mañana. Así, para medio día el crucero estará listo para un nuevo embarque.

#### **4.3.2 Ruta hacia Canal de Panamá**

La segunda propuesta es un recorrido en crucero hacia el Canal de Panamá; viaje redondo desde el Puerto de Veracruz, mismo que podría integrarse de la siguiente forma:

**Día 1** *Veracruz, Veracruz (México)*

El Puerto de Veracruz combina la concurrencia de importantes culturas prehispánicas con una mezcla de genuinas expresiones culturales y populares con más tradición en México como lo son el jarocho y el baile de Danzón.

**Día 2** *Progreso, Yucatán (México)*



Desde aquí parten excursiones hacia Mérida, el pueblo de Izamal, así como a las zonas arqueológicas de Chichén Itzá, Uxmal y Dzibinchaltún, por mencionar algunas.

**Día 3** *Jornada de navegación.*

Durante este día se puede disfrutar de las diversas actividades organizadas a bordo del buque que van desde demostraciones culinarias, pasando por ofertas en las tiendas dentro del buque o eventos especiales en el casino, hasta competencias organizadas en el área de las albercas...

**Día 4** *Majahual, Quintana Roo (México)*

Las típicas aguas cristalinas del Caribe, se hacen presentes en este lugar, combinadas con grandes extensiones de selva virgen. Donde lo mismo se pueden realizar actividades acuáticas, como renta de motos y paseos en caballo...

**Día 5** *Jornada de navegación.*

**Día 6** *Puerto Limón, (Costa Rica)*

Es una de las ciudades más antiguas de la región; de arquitectura fascinante y mercados al aire libre muy coloridos.

Cuenta con *playa bonita*, lugar ideal para practicar *surfing*. Se puede tomar una excursión para visitar el parque nacional *Cahuita*. O bien un viaje en lancha por *los canales de Tortuguero*, paseo a través de la jungla, navegando los estrechos canales formados por ríos que nacen en las montañas y terminan en el mar.

Un popular atractivo turístico es el teleférico *Veragua* que da un recorrido por la selva tropical, permitiendo apreciar las bellezas naturales del lugar e incluso observar monos de la región en su hábitat natural.

#### **Día 7** *Colón, (Panamá)*

También llamada *zona libre de Colón*, es un paraíso para los amantes de las compras, pues como su nombre lo indica es un área comercial libre de impuestos.

De aquí parten excursiones hacia los principales atractivos turísticos de Panamá; como la “Compañía de ferrocarriles”, las “esclusas” del *Lago Gatún*, y el *Fuerte de San Lorenzo*, antigua fortaleza española. Así como hacia el Parque Nacional “Portobelo”.

#### **Día 8** *Navegación por Canal de Panamá*

El Canal de Panamá sirve como una ruta marítima corta que ayuda a ahorrar tiempo y costos en la transportación de todo tipo de mercancías. Y actualmente también, como punto turístico muy popular para los viajes en crucero. Consta de 80 km. que comunican al Océano Atlántico con el Océano Pacífico, en uno de los puntos más angostos del istmo de Panamá y en general del continente americano.

Esta vía interoceánica se maneja por medio de un sistema de compuertas, con dos líneas que operan como “elevadores acuáticos” para las embarcaciones que lo navegan, pues pueden elevar a los barcos, del nivel del mar hasta los 26 mts. por encima del mismo (que es el nivel a que se encuentra el Lago

Gatún, parte más elevada del Canal), lo que permite la navegación a través de la división continental; Para posteriormente llevarlos nuevamente a nivel del mar, del otro lado del istmo.

El agua usada para elevar y bajar las embarcaciones en cada una de las compuertas, es obtenida del Lago Gatún por gravedad y vertido dentro de las compuertas a través de un sistema de alcantarilla principal, que se extiende bajo las cámaras de las esclusas desde las paredes laterales y la pared del centro.

El sistema de Canal de Panamá consta de un total de seis compuertas, tres de cada lado del istmo.

Para la presente propuesta de itinerario, se transitaría a través de las primeras tres compuertas, para después dar un breve recorrido por el Lago Gatún, y posteriormente regresar hacia las aguas del Caribe.

La navegación `por ésta obra de la ingeniería moderna, se convierte en una experiencia única y diferente para los pasajeros en crucero.

Actualmente hay trabajos de ampliación de las compuertas, lo que permitirá poder recibir a embarcaciones más grandes, que son precisamente la tendencia en la construcción de los nuevos barcos de crucero.

**Día 9** *Jornada de navegación.*

**Día 10** *Gran Caimán, (Islas Caimán)*

Los atractivos culturales y turísticos de este punto, ya se mencionaron en la primer propuesta de rutas en este mismo apartado.

**Día 11** *Jornada de navegación.*

**Día 12** *Veracruz, Veracruz (México)*

Este día es en realidad el de desembarque, normalmente efectuado por la mañana. Así, para medio día el crucero estará listo para un nuevo embarque.

#### **4.3.3 Ruta Golfo de México con sabor Caribeño.**

La tercera propuesta de itinerario surge tras el estudio de los puertos en el Golfo de México, de la presente investigación, donde se conoció el desarrollo de la nueva tendencia de viaje por parte del turismo norteamericano de cruceros y por lo tanto del desarrollo de sus puertos en el Golfo, por lo que se decide incluir en este nuevo itinerario, Galveston en Texas como puerto base.

**Día 1** *Galveston, Texas (E.U.A.)*

Desde aquí se puede llegar al “Centro Espacial de la NASA” donde se pueden apreciar las exhibiciones interactivas.

En el distrito histórico se puede apreciar la arquitectura de los siglos XVIV y XX, edificios rodeados por restaurantes y tiendas que ofrecen todo tipo de artículos.

El *Parque Hermann*, cuenta con campo de golf, áreas verdes, dos museos y un zoológico.

**Día 2** *Jornada de navegación.*

**Día 3** *Veracruz, Veracruz (México)*

Los atractivos culturales y turísticos de este punto, ya se mencionaron en la primer propuesta de rutas en este mismo apartado.

**Día 4** *Progreso, Yucatán (México)*

Los atractivos culturales y turísticos de este punto, ya se mencionaron en la primer propuesta de rutas en este mismo apartado.

**Día 5** *Cozumel, Quintana Roo (México)*

Los atractivos culturales y turísticos de este punto, ya se mencionaron en la primer propuesta de rutas en este mismo apartado.

**Día 6** *Jornada de navegación.*

**Día 7** *Galveston, Texas (E.U.A.)*

Este día es en realidad el de desembarque, normalmente efectuado por la mañana. Así, para medio día el crucero estará listo para un nuevo embarque.

## **Conclusiones generales**

Tal y como se señaló a lo largo de la presente investigación de tesina, el turismo es una actividad que ha experimentado un continuo crecimiento en los últimos años, convirtiéndose en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento en el mundo.

También quedó asentado que hoy en día el turismo se conecta estrechamente con el proceso de globalización. Su forma más mundializada y de más acelerado crecimiento son los cruceros.

Recuérdese que la OMT define económicamente al crucero, como un producto turístico no maduro caracterizado por cuanto la demanda crece a medida que lo hace la oferta; en este sentido hay un proceso constante de renovación de flota y apertura de nuevos destinos, acordes a las necesidades y demandas en el aumento de pasajeros de esta modalidad de viaje.

Todos sabemos que México goza de una posición geográfica privilegiada para el desarrollo de la industria turística internacional, incluido el subsector cruceros, debido a su cercanía con el principal generador de turismo internacional y de pasajeros de crucero: los Estados Unidos de América. Ello ha convertido a los puertos mexicanos en principales destinos potenciales de esta actividad a nivel regional y mundial.

La OMT afirma que la región del Caribe es por donde navegan los buques de pasajeros más grandes del orbe. Y por ende

transportan al mayor número de cruceristas en el mundo, siendo **Cozumel** el principal destino mexicano de arribo de cruceros.

Se enfatizó en que la experiencia adquirida y disfrutada a bordo de un crucero, es uno de los principales elementos que han ayudado al desarrollo de esta industria a nivel mundial. La variedad y calidad de los servicios ofrecidos a bordo son de primera calidad y se equiparan a los ofrecidos en tierra por los más exclusivos centros vacacionales del mundo.

Se hizo ver que los cruceros representan un medio muy práctico para viajar a diferentes destinos y países, con la comodidad de no tener que empacar y desempacar en cada destino; lo cual ha favorecido tradicionalmente a los viajeros de la tercera edad, así como a familias con niños pequeños y personas con alguna discapacidad.

Sin embargo, quedó aclarado que la tendencia actual de las líneas internacionales de crucero es hacia la diversificación del producto y segmentación del mercado, a fin de incorporar a mayores grupos de población, tanto en términos de ingresos, edades y de gustos, como en términos geográficos, con la constante búsqueda de nuevos destinos, rutas y regiones que se están incorporando recientemente a la industria prácticamente año tras año.

Téngase presente que los ingresos generados en el destino de cruceros se basan, en primer lugar por los servicios pagados a las administradoras portuarias como el costo por atraque, pilotaje, amarre de cabos etc.

Los comercios de la zona, por su parte, se ven beneficiados por el gasto en tierra tanto de pasajeros como de tripulantes, además del potencial representado por conocer el lugar para incluirlo en otro tipo de vacaciones futuras de parte de los cruceristas.

Quedó señalado también, que en los casos de un puerto-base los beneficios económicos son mayores, pues los servicios del lugar marítimo-portuario deben ser acordes a tales exigencias. Además de que las navieras suelen ofrecer paquetes turísticos incluyentes de estancias previas y posteriores al viaje de crucero en ciertos puntos de enlace.

Huelga decir que el negocio de los cruceros es creado y desarrollado por las navieras internacionales que basan generalmente su penetración de mercado, en las alianzas tanto con líneas aéreas, como con empresas de transporte y agencias de viajes. Esta estrategia negociadora les permite desplegar una fuerza de comercialización prácticamente en todos los mercados del mundo.

Se refirió que a raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre, se ha desarrollado una nueva tendencia de viaje en el mundo, más regionalizada, afectando favorablemente a los viajes en crucero. La demanda norteamericana en destinos fuera de la región ha sufrido una desaceleración, particularmente en viajes hacia Europa.

La demanda estadounidense principalmente, vuelve a centrarse en la región del Caribe dándose una diversificación en los puertos



de salida, los cuales tradicionalmente se ubicaban en el estado de Florida (E.U.A.), con destinos hacia la zona del Golfo de México. Hoy día, las navieras de cruceros con destino al Caribe han buscado la creación y desarrollo de nuevos puerto-base.

Se dijo que, en tanto se ha registrado un crecimiento acelerado y constante de la demanda europea, particularmente en Reino Unido, Alemania, Francia y España, los europeos están redescubriendo las ventajas y conveniencias de este modo de viaje.

Hay una tendencia en el incremento de flota por parte de las navieras europeas para viajar hacia la región caribeña. El Mediterráneo se está convirtiendo para los británicos (segmento del mercado europeo de más rápido crecimiento), lo que el Caribe significa para los norteamericanos. Esta tendencia de aumento en la actividad crucerista de la zona mediterránea ha propiciado que cada vez haya menos dependencia del mercado norteamericano para cubrir la oferta de cruceros en Europa.

Una situación semejante se observa en la región Asia-Pacífico, donde el desarrollo de la demanda local de viajes en cruceros ha sido aparentemente más lenta que en Europa, pero el turismo proveniente de países como China, Japón y Corea del Sur se empieza a convertir en una constante. La tendencia de las navieras en dicha zona es de desarrollar un producto turístico creado por y para los asiáticos acorde a sus valores culturales.

Se señaló que la demanda de viajes en crucero generada por el mercado mexicano es muy pobre, debido a no haberse

contemplado ni explotado razonablemente dentro de las diversas entidades federativas con litoral como es el caso de Tamaulipas y Campeche, por mencionar algunos estados de la República. Se sabe que los turistas nacionales de crucero, lo hacen a través de las líneas extranjeras operadoras de puertos-base en los Estados Unidos de América, principalmente.

Una de las hipótesis del presente trabajo de investigación pretendía afirmar que si en el 2012 el bajo porcentaje de personas de todos los niveles socioeconómicos angloparlantes, considerando que el mercado de cruceristas mexicanos está en expansión, la posibilidad de un viaje de este tipo partiendo de un puerto mexicano y visitando destinos internacionales donde se hable español, podría significar un fuerte atractivo que incrementaría la actividad turística derivada de los viajes de crucero con enlaces de puertos nacionales como el de Veracruz.

La anterior hipótesis no puede ser comprobada en su totalidad, ya que no se pudo encontrar estudios serios que comprueben que la demanda mexicana de cruceros está en expansión. Sin embargo, derivado de la tendencia mundial hacia la regionalización de viajes en crucero y a la experiencia profesional y personal de quien elaboró la presente tesina y que ahora se presenta, se puede afirmar que la demanda potencial de viajes en crucero generada por mexicanos se encuentra en fase de incubación, a la espera de ser explotada.

De concretar tal fase de incubación se convertiría en punto clave de apoyo para el éxito en la creación de un puerto-base en el espacio marítimo-portuario de Veracruz. Para tal efecto, sería

indispensable realizar una intensa y bien planeada promoción interna con la consecuente creación de un producto turístico dirigido de manera importante a los propios mexicanos a fin de incentivar este tipo de viajes en territorio nacional.

Quedó demostrado que el puerto de Veracruz, al ser uno de los principales sitios-ciudades comerciales del país, cuenta ya con los elementos primarios necesarios para operar cruceros. No obstante, hace falta concientizar a los actores involucrados en la operación de navieras turísticas de que este tipo de actividad es un producto compuesto con la complementariedad estratégica de armadoras marítimas, puertos, autoridades y prestadores de servicios. Las estrategias en el sector, por tanto, deben llevarse a cabo con un enfoque global del producto cruceros.

Se pudo observar que en México, a pesar de contar con una aparente *Política pública de cruceros*, intentando integrar a nuestro país de manera más competitiva en este tipo de negocio globalizador, con programas promovidos por la Secretaría de Turismo (Sectur), es urgente desplegar dichos planes gubernamentales en políticas específicas, iniciativas y proyectos estratégicos que permitan aprovechar en todo su potencial a esta industria en expansión.

En esta perspectiva, Veracruz se presenta como una gran opción para la diversificación de destinos y puntos de enlace de cruceros operados desde los puertos norteamericanos en el Golfo de México con destinos hacia el Caribe, ello para aprovechar su ubicación geográfica para incorporarlo en esta creciente industria internacional.

Con todo lo analizado a lo largo de la investigación ahora presentada, podemos afirmar que resulta imperante actuar en el desenvolvimiento de cruceros vinculados a los principales puertos de nuestro territorio para hacer frente a la creciente competencia de sus similares a nivel internacional, particularmente en la zona del Caribe donde se están efectuando inversiones y desarrollos turísticos para cruceros, favoreciendo su posicionamiento cada vez mejor en el mercado mundial.

Otro aspecto importante a considerar es anticipar la apertura de Cuba al turismo de cruceros que podría modificar sustancialmente la estructura y dinámica del mercado del Caribe bajo lo cual los puertos de México en la región podrían verse negativamente afectados. Todo ello exige tomar medidas para diversificar lo más pronto posible, los destinos nacionales de crucero.

Lo dicho hasta el momento nos permite afirmar que se comprobó en cierta forma la segunda hipótesis del presente trabajo: si el crucerismo es una importante actividad turística a nivel mundial y el Caribe Occidental es una de las regiones más atractivas para este sector, entonces Veracruz debe aprovechar su ubicación geográfica para incorporarse en la industria de cruceros.

La tercera hipótesis planteada fue si los cruceros generan una importante derrama económica en los puertos visitados y es ésta una actividad en constante crecimiento, el puerto de Veracruz se beneficiaría y apoyaría el continuo crecimiento regional derivado de la actividad de los cruceros en otras zonas al convertirse en puerto-base internacional, propiciando la explotación de rutas ya

establecidas incluyentes tanto de puertos en el Caribe Occidental así como centroamericanos como los de Costa Rica y Panamá.

Lo anterior se puede inferir con lo expuesto hasta el momento, haciendo énfasis en la oportunidad única representada por el fortalecimiento de viajes-crucero dentro de la zona que ha promovido la apertura de nuevos puertos en este sector, en particular con miras a vincularlos con los del Caribe y Panamá.

Podemos finalmente afirmar que el puerto de Veracruz es una opción bastante viable y necesaria para el desarrollo de nuevas rutas mexicanas de crucero con grandes posibilidades de éxito.

## Bibliografía

Banco Interamericano de Desarrollo. (2006) *El turismo como motor de desarrollo*. Departamento regional de operaciones II.División países. (RED20D)

Berger,A. (2004) *Ocean travel and cruising: A cultural analysis*. The haworth hospitality press.

Butler, M. (1996) *El subsector de los cruceros turísticos*. Madrid, Deusto.

Cartwright, R. y Baid, C. (1999) *The development and growth of the cruise ship industry*. Wobon Montana. Butterorth Heinemann.

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.

CEPAL (2005) *Issues and challenges in Caribbean cruise ship tourism*. Report LC/-CAR-L.75. December 21 2005

Dowling,R. (2006) *Cruise ship tourism*. Cabi publishers. UK.

Herrera,J.(n.d.) *Consideraciones sobre la inserción de Cuba en el mercado regional de cruceros*. Centro de investigación y desarrollo del transporte. División investigación de mercado. Cuba.

Jiménez, A. De J. (1993) *Turismo, estructura y desarrollo*. 2da. Edición, McGraw Hill. México

México. Diario Oficial de la Federación, 26 de agosto de 2004, *Política Pública de Cruceros*.

México SECTUR (2008)a *Agenda para la competitividad de los puertos de crucero en México y agendas por puerto*.

México SECTUR (2008)b *Guía para la facilitación en el arribo de cruceros a México: Análisis estratégico del proceso actual del arribo y despacho de cruceros turísticos en puertos*.

México. SECTUR en colaboración con SCT (2008) *Agendas de competitividad para impulsar o mejorar la actividad de cruceros en puertos de México.*

México. SECTUR (2007) *Programa Sectorial de Turismo 2007-2012.*

México. SECTUR (2004) *Política pública de cruceros.*

México. SECTUR (2002)a *Estudio de impacto de la creación de un home port de cruceros en el Caribe mexicano.* ITAM. CEM.

México. SECTUR (2002)b *Recomendaciones y estrategias para el desarrollo de una política de cruceros.*

México SECTUR (1994) *Análisis de las características del turismo de cruceros en el Caribe y el Pacífico y su impacto en México.*

México SECTUR (1994) *Estrategias para el desarrollo de la industria de cruceros en México*

OMT (2011) *Panorama OMT del turismo internacional*

OMT (2010) *Turismo de cruceros: situación actual y perspectivas.*

Organización Mundial de Turismo (2008) *Actividad de cruceros alrededor del mundo.*

OMT (2003) *La actividad de los cruceros turísticos en el mundo*

Sosa Ferreira, A.P. (2011) *Características sociodemográficas en poblaciones de centros turísticos de rápido crecimiento, Majahual* Tesis de Doctorado en geografía. UNAM. Facultad de Filosofía y Letras.

UNTWO (2010) *Cruise tourism: Current situation and trends delivered.*

UNTWO (2008) *Worldwide cruise ship activity.*

UNTWO (2006) *tourism market trends. World overview and tourism topics*

Wood,R. (2004) *Cruise ships in the Caribbean sea.* En Duval David, ed.Tourism in the Caribbean. Trends development prospects. Rutledge,London.

Wood,R. (2000) *Caribbean cruise tourism, globalization at sea.* En Annals of tourism research, vol.2 no.27

Cuba, centro de investigación y desarrollo del transporte. División investigación de mercado.(n.d.) obtenido el 22 de mayo de 2012 [http://www.ipen.org.br/downloads/XVIII/CT4\\_TRANSPORTE/ct4-18%20consideraciones%20sobre%20la%20insercion.pdf](http://www.ipen.org.br/downloads/XVIII/CT4_TRANSPORTE/ct4-18%20consideraciones%20sobre%20la%20insercion.pdf)

Cruceros se suman al acuerdo por el turismo.(2012),25 de marzo.El Economista.consultado el 22 de mayo de 2012 <http://eleconomista.com.mx/industrias/2012/03/25/cruceros-se-suman-acuerdo-turismo>

Ofrecen 14 entidades de México 19 puertos a cruceros. *El Economista*. 2011, 13 de marzo, obtenida el 22 de mayo de 2012 en <http://eleconomista.com.mx/industrias/2011/03/13/ofrecen-14-entidades-mexico-19-puertos-cruceros>

Panorama OMT del turismo internacional. ( 2011). Consultado el 9-05-2012 en [http://mkt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/unwtohighlights11splr\\_4.pdf](http://mkt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/unwtohighlights11splr_4.pdf)

Plan Nacional de Desarrollo (2007) *2.8 Turismo*. Consultado el 05-08-2012. Presidencia de la República, en <http://pnd.calderon.presidencia.gob.mx/economia-competitiva-y-generadora-de-empleos/turismo.html>

St. Petersburg, Russia Port Reviews. Obtenida el 05-16-2012 en [http://www.eportreviews.com/Europe/St\\_Petersburg\\_Russia.htm](http://www.eportreviews.com/Europe/St_Petersburg_Russia.htm)

[www.vacationstogo.com](http://www.vacationstogo.com)



Varela, Ana. (2012, 14 de marzo) Firma cruceros Carnival compromiso de inversión en México. *Argonmexico*.obtenido el 22 de mayo 2012 [http://argonmexico.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17143:firma-cruceros-carnival-compromiso-de-inversion-en-mexico-&catid=115:turismo&Itemid=377](http://argonmexico.com/index.php?option=com_content&view=article&id=17143:firma-cruceros-carnival-compromiso-de-inversion-en-mexico-&catid=115:turismo&Itemid=377)

Vazquez, Jesús.(2012.17 de febrero)Van por ferry-crucero de Tampa a Riviera Maya. *El Economista*. consultado el 22 de mayo de 2012 <http://eleconomista.com.mx/estados/2012/02/17/van-ferry-crucero-tampa-riviera-maya>

Wright, A. (2001) *The economic impact of cruise ports: the case of Miami*. Obtenida el 19-09-2012 en [http://unctad.org/en/docs/ship49417\\_en.pdf](http://unctad.org/en/docs/ship49417_en.pdf)

## TERMINOLOGÍA MARÍTIMA APLICADA EN CRUCEROS

**Babor:** (port side, en inglés) se refiere a la banda izquierda del buque, mirando desde popa a proa.

**Crucero:** designa al turista que consume el servicio de un crucero turístico.

**Desplazamiento:** cantidad de agua desplazada por el buque, midiéndose en toneladas métricas.

**Drill:** palabra en inglés que se refiere a la realización de un simulacro de emergencia obligatorio para todos los pasajeros de un crucero.

**Escala:** se refiere al atraque o fondeo del crucero tanto en el caso de puerto base como secundario.

**Esclusa:** se refiere a obras hidráulicas que permiten vencer desniveles concentrados en canales navegables, elevando o descendiendo los navíos que se encuentran en ellas.

**Eslora entre perpendiculares:** longitud del buque medida entre la línea de flotación.

**Eslora total:** longitud del buque medida entre los dos extremos del mismo.

**Estribor:** (starboardside, en inglés) banda derecha del buque mirando desde popa a proa.

**Ferry:** se aplica, en general a buques que transportan pasaje y vehículos de particulares de un punto a otro.

**Flota:** conjunto de buques. Se definen las siguientes flotas:

- A) **Flota total** (FT)
- B) **Flota inactiva o amarrada** (FI)
- C) **Flota operativa** (FO) es la diferencia entre la flota total y la flota inactiva
- D) **Flota desguazada** (D) la flota que se ha enviado a desguace
- E) **Nuevos contratos** (NC) los buques contratados en firme en un año
- F) **Flota futura** (FF).

**GT:** unidad de medida de volumen de buques, correspondiendo a las siglas en inglés de *gross tonnage*. Mide el volumen total de los espacios cerrados de un buque, empleando una fórmula estandar.

**HP:** (horse power): o caballo de vapor (C.V.), unidad de potencia que equivale a 745,7 W.

**Lastre:** peso transportado por el buque que tiene sólo la finalidad de mejorar su estabilidad. Normalmente se trata de agua salada o de mar.

**Long ton:** unidad de peso, equivalente a 1,01605 toneladas métricas.

**Manga de trazado:** (B) ancho máximo del buque medido desde las caras internas de las planchas.

**Manga máxima:** (B<sub>max</sub>) ancho máximo del buque medido desde las caras externas de las planchas.

**Milla náutica internacional:** unidad de longitud, equivale a 1.852 metros.

**Nudo:** unidad de velocidad, equivale a 1.852 Km/h.

**Obra muerta:** parte del buque que no va sumergida.

**Obra viva:** parte del buque que va sumergida.

**OMI:** se refiere a las siglas de la Organización Marítima Internacional

**Panamax-max:** buques que pueden atravesar el Canal de Panamá, pero cuyo arqueo es superior a 80.000 GT. El sistema de esclusas de el Canal de Panamá restringe la manga (B<sub>max</sub>= 32,25 m) y la eslora (L<sub>tot</sub> = 294 m), implicando un crucero con capacidad máxima de 1500 camas. Para aumentarla se proyecta una superestructura mayor pero con menos manga, para evitar problemas de estabilidad transversal, consiguiendo un mayor número de camarotes exteriores con balcón. Con esta condición se estima que pueden alcanzar las 100.000 GT y 2.500 camas, manteniendo la condición de Panamax.

**Peso en rosca:** es la suma del peso del casco, de las superestructuras, de las maquinarias principal y auxiliar, de los equipos, etc. Sin considerar los consumos.

**Peso muerto:** es la diferencia entre el desplazamiento y el peso en rosca de un buque. Se emplea fundamentalmente para buques mercantes.

**Pilotaje:** el servicio de pilotaje consiste en conducir a una embarcación mediante la utilización de un piloto de puerto, para efectuar maniobras de

entrada, salida, fondeo, atraque y desatraque. Es un servicio de apoyo para el capitán de un barco.

**Popa:** parte posterior del casco del buque (en inglés: aft )

**Post-Panamax:** se refiere a los buques con una manga máxima superior a 32,25 metros, límite superior permitido para atravesar el Canal de Panamá.

**Prácticos:** son marinos que conducen a los barcos en aguas peligrosas o de intenso tráfico. Es sólo un asesor para el capitán, que es quién continúa al mando de un buque.

**Proa:**(en inglés: forward ) parte delantera del casco del buque

**Puerto base:** (home port en inglés) también conocido como puerto principal, es el puerto donde se produce el embarque y/o desembarque del pasaje como principio y/o fin del crucero.

**Puerto secundario o de escala:** (port of call, en inglés), es el puerto donde el pasaje desembarca y embarca más tarde para proseguir con el crucero.El impacto económico es menor que en el caso del puerto base.

**Puntal de trazado:** (H) distancia entre el canto superior de la quilla y el punto definido por la intersección entre las prolongaciones de la cubierta principal y del costado del buque.

**Remolcador:** es una embarcación utilizada para ayudar a las maniobras de otras embarcaciones, principalmente para jalar y empujar, tanto en puerto como en mar abierto. En puerto, su objetivo es guiar a la embarcación a su destino de atraque.

**Respetos:** repuestos

**Ro-ro:** buque de cubierta corrida que permite la carga y descarga de vehículos por sus propios medios. Normalmente los modernos ferries son ro-ro. El término viene del inglés roll on, roll off.

**Superestructura:** parte del buque que esta por encima del casco.

**Tramp:** modalidad de tráfico marítimo en oposición al tráfico regular. Equivale al tráfico aéreo charter.

**VLCV:** very large cruise vessel, se refiere a los cruceros de más de 100,000 GT

## **Direcciones y páginas web de interés relacionadas a la industria de cruceros**

Asociaciones:

### **Cruise lines International Association (CLIA)**

500 Fifth Ave. Suite 1407  
New York, NY 10110 (USA)  
Tel: (01) 212 9210066  
[www.cruising.org](http://www.cruising.org)

### **International Council of Cruise Lines (ICCL)**

1211 Connecticut Ave. Suite 800  
Washington, DC 20036 (USA)  
Tel.: (01) 202 2961676  
[www.iccl.org](http://www.iccl.org)

### **Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA)**

2701 Ponce de León Blvd., Suite 203  
Coral Gables, FL 33134 (USA)  
Tel: (01) 305 4467297  
[www.f-cca.com](http://www.f-cca.com)

### **The Marine Hotel Association**

P.O Box 1659, Sausalito, CA 94966 USA.  
Tel. (01) 415 3321903  
[www.mhaweb.org](http://www.mhaweb.org)

### **Principales compañías marítimas: páginas web**

**Aida:** [www.aida.de](http://www.aida.de)

**Airtours:** [www.airtours.co.uk](http://www.airtours.co.uk)

**American Hawai Cruises:** [www.cruisehawaii.com](http://www.cruisehawaii.com)

**Carnival Cruises:** [www.carnival.com](http://www.carnival.com)

**Celebrity:** [www.celebrity-cruises.com](http://www.celebrity-cruises.com)  
**Club Med:** [www.clubmed.com](http://www.clubmed.com)  
**Costa Crociere:** [www.costacruises.com](http://www.costacruises.com)  
**Crystal:** [www.crystalcruises.com](http://www.crystalcruises.com)  
**Cunrad:** [www.cunrad.com](http://www.cunrad.com)  
**Disney:** [www.disney.com/disneycruise](http://www.disney.com/disneycruise)  
**Freed Olsen:** [www.fredolsen.co.uk](http://www.fredolsen.co.uk)  
**Holland América:** [www.hollandamerica.com](http://www.hollandamerica.com)  
**Hapag.-Lloyd:** [www.hlkf.com](http://www.hlkf.com)  
**Mediterranean. Ship Cruises:** [www.msccruisesusa.com](http://www.msccruisesusa.com)  
**Norwegian Cruise Line:** [www.ncl.com](http://www.ncl.com)  
**Nippon Yusen Kaisha (NYK):** [www.asukacruise.co.jp](http://www.asukacruise.co.jp)  
**Orient Lines:** [www.orientlines.com](http://www.orientlines.com)  
**P&O:** [www.pocruises.com](http://www.pocruises.com)  
**Princess:** [www.princesscruises.com](http://www.princesscruises.com)  
**Royal Caribbean:** [www.royalcaribbean.com](http://www.royalcaribbean.com)  
**Radisson Seven Seas:** [www.rssc.com](http://www.rssc.com)  
**Seabourn:** [www.seabourn.com](http://www.seabourn.com)  
**StarCruises:** [www.starcruises.com.my](http://www.starcruises.com.my)  
**Wyndstar:** [www.windstarcruises.com](http://www.windstarcruises.com)

#### **Otros sitios web de interés**

**Association des Compagnies de Croisieres et Ferries. Croisimer**  
[www.croisimer.com](http://www.croisimer.com)

**International Cruise Council Australia**  
[www.cruising.org.au](http://www.cruising.org.au)

**National Association of Cruise Oriented Agencies**  
[www.nacoa.com](http://www.nacoa.com)

**Passenger Shipping Association**  
[www.psa-psara.org](http://www.psa-psara.org)

**Seatrade Europe**  
[www.seatrade-europe.com](http://www.seatrade-europe.com)

**Seatrade Mediterranean Cruise & Ferry Convention**

[www.seatrade-global.com](http://www.seatrade-global.com)

**Seatrade Cruise shipping Convention**

[www.cruiseshipping.net](http://www.cruiseshipping.net)

**Travel Trade Productions**

[www.traveltrade.com](http://www.traveltrade.com)

**Vacations to go**

[www.vacationstogo.com](http://www.vacationstogo.com)

