



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN

**LA INDUSTRIA DEL CRUCERO EN MÉXICO,
UN IMPULSO EN EL SECTOR TURÍSTICO**

TESIS PROFESIONAL

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN**

PRESENTA

ANA MONICA MUÑOZ VILCHIS

ASESOR:

MTRO. OMAR BARRAGÁN FERNÁNDEZ



MÉXICO, D.F.

2012



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.

Índice Sintético

Protocolo de Investigación	9
Capítulo 1. Panorama Global del Turismo de Crucero	20
Capítulo 2. Crucerismo en México. Un enfoque Turístico	44
Capítulo 3. Crucerismo en México. Un enfoque Económico	99
Análisis de Resultados	112
Conclusiones y Recomendaciones	116
Bibliografía	121

Índice Desglosado

Índice Sintético	2
Índice de Tablas	6
Índice de Gráficas	6
Índice de Figuras	6
Glosario de Términos	7
Protocolo de Investigación	9
I. Introducción	9
II. Planteamiento del problema	10
III. Pregunta de investigación	10
IV. Hipótesis	11
V. Variables	11
VI. Objetivo de investigación	12
VII. Justificación	12
VIII. Antecedentes	15
IX. Marco teórico	16
X. Desarrollo de la investigación para probar la hipótesis	18
Capítulo 1. Panorama Global del Turismo de Crucero	20
Introducción	20
1.1 Evolución de la Industria del Crucero	21
1.1.1 Marco histórico	22
1.1.1.1 Dificultades históricas, resurgimiento de una vida marítima	24
1.1.2 Evolución con base a la Oferta Turística	25
1.1.2.1 Pasajeros	25
1.1.2.2 Segmento económico	31
1.1.2.3 Itinerario	32
1.1.2.4 Duración de viaje	34
1.2 Impacto socioeconómico	34
1.2.1 Demanda	35
1.2.2 Gasto turístico	39
1.2.3 Ingresos	39
1.2.5 Empleo	40
Recapitulación	43

Capítulo 2. Crucerismo en México. Un enfoque turístico	44
Introducción	44
2.1 Repercusión del Turismo Mundial en el Crucerismo en México	46
2.2 Trayectoria de cruceros	46
2.2.1 Principales rutas	47
2.3 Puertos mexicanos	49
2.3.1 Cozumel	52
2.3.1.1 Antecedentes Históricos	53
2.3.1.2 Geografía de la Isla	55
2.3.1.3 Cozumel, un destino turístico.	57
2.3.2 Cabos San Lucas	63
2.3.2.1 Antecedentes Históricos	63
2.3.2.2 Geografía del Puerto	64
2.3.2.3 Cabo San Lucas, un destino turístico.	65
2.3.3 Puerto Vallarta	68
2.3.3.1 Antecedentes Históricos	69
2.3.3.2 Geografía del Puerto	70
2.3.3.3 Puerto Vallarta, un destino turístico.	70
2.3.4 Mahahual	74
2.3.4.1 Antecedentes Históricos	74
2.3.4.2 Geografía del Puerto	76
2.3.4.3 Mahahual, un destino turístico.	77
2.3.5 Mazatlán	79
2.3.5.1 Antecedentes Históricos	79
2.3.5.2 Geografía del Puerto	79
2.3.5.3 Mazatlán, un destino turístico.	81
2.3.6 Ensenada	86
2.3.6.1 Antecedentes Históricos	86
2.3.6.2 Geografía de la Puerto	86
2.3.6.3 Ensenada, un destino turístico.	88
2.3.7 Acapulco	91
2.3.7.1 Antecedentes Históricos	91
2.3.7.2 Geografía del Puerto	91
2.3.7.3 Acapulco, un destino turístico.	92
Recapitulación	97

Capítulo 3. Crucerismo en México. Un enfoque económico	99
Introducción	99
3.1 Impacto económico	99
3.1.1 Crecimiento de pasajeros en México	100
3.1.2 Comportamiento de la demanda turística	101
3.1.2.1 Elección de Itinerario	101
3.1.2.2 Gasto de los cruceristas	102
3.1.3 Ingresos totales	103
3.1.4 Análisis FODA de la Industria	104
Recapitulación	111
Análisis de resultados	112
Conclusiones y recomendaciones	116
Aportaciones (propuesta)	119
Bibliografía	121

Índice de tablas

Tabla 1.1 Evolución por número de pasajeros	29
Tabla 2.1 Puertos mexicanos de arribo de cruceros	49
Tabla 2.2 Evolución de arribo de cruceros en puertos mexicanos	50
Tabla 3.1 Gastos en miles de dólares de los cruceristas	102
Tabla 3.2 Ingresos por concepto de visitantes en crucero	103

Índice de gráficas

Gráfica 1.1 Oferta de pasajeros	30
Gráfica 1.2 Crecimiento por número de pasajeros	38
Gráfica 2.2 Principales arribos de cruceros	52
Gráfica 3.1 Trayectoria de cruceristas en México	100
Gráfica 3.2 Porcentaje de ingreso de cruceristas	104

Índice de figuras

Figura 1.1 Línea del tiempo	21
Figura 1.2 Rutas turísticas del mundo	33
Figura 1.3 Criterios demandados por cruceristas	36
Figura 2.1 Principales puertos receptores de cruceros	45
Figura 2.2 Localización geográfica de la Isla de Cozumel	55
Figura 2.3 Localización geográfica de Cabo San Lucas	64
Figura 2.4 Localización geográfica de Puerto Vallarta	70
Figura 2.5 Localización geográfica de Mahahual	76
Figura 2.6 Localización geográfica de Mazatlán	80
Figura 2.7 Localización geográfica de Ensenada	87
Figura 2.8 Localización geográfica de Acapulco	92

Glosario de términos y siglas

BREA. Business Research & Economic Advisors. Investigación de negocios & Asesoría Económica.

Cabotaje: Navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa.

CLIA. Cruise Lines International Association. Asociación Internacional de Líneas de Crucero.

Crucrista: Persona que embarca en un puerto con el objetivo de efectuar un itinerario, previamente determinado o no, para visitar varios puertos y, no necesariamente, desembarcando en el mismo puerto donde embarcó.

Crucero: Viaje de placer en barco que dura varios días o semanas, en el que se hacen escalas en diversos puertos para efectuar visitas turísticas

Demanda turística: Conjunto de atributos, valores, servicios y productos que el mercado (los públicos) requieren a los operadores turísticos, para satisfacer determinadas necesidades de esparcimiento, ocio, tiempo libre o vacaciones.

Economía de enclave: Es una región económica que se diferencia del resto de la economía que la integra. El surgimiento de una economía de enclave puede tener su origen en diferencias espontáneas con el resto de la economía (culturales, legales, etc.) o puede surgir voluntariamente, por iniciativa de sus integrantes o por un esfuerzo deliberado del gobierno en cooperación con las empresas.

Estero: Terreno inmediato a la orilla de una ría por la cual se extienden las aguas de las mareas.

FCCA. Florida Caribbean Cruise Association. Asociación de Cruceros de Caribe en Florida.

FONATUR: Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

Infraestructura turística: La infraestructura turística es una modalidad de la infraestructura general del país y forma parte ineludible de la oferta turística. Los costos que involucra son elevados y constituyen un obstáculo para el desarrollo del turismo. Esto obliga a construir sólo en lugares realmente justificados y en proporción requerida por la demanda.

Manglar: Comunidad vegetal formada por árboles de hojas coriáceas, de raíces aéreas con funciones respiratorias y raíces adventicias que surgen del tronco y se fijan al suelo para dar estabilidad al vegetal.

Oferta turística: Conjunto de productos y servicios asociados a un determinado espacio geográfico y socio-cultural y que poseen un determinado valor o atractivo turístico que es puesto a disposición de los públicos en un mercado competitivo.

OMT: Organización Mundial de Turismo, es el organismo de las Naciones Unidas encargado de la promoción de un turismo responsable, sostenible y accesible para todos.

Pasajero: Dicho de una persona que viaja en un barco sin pertenecer a la tripulación. Viajero transeúnte.

Patrimonio: Elementos manifiestos de una riqueza natural y cultural que pertenece a toda la humanidad, los sitios del patrimonio mundial, así como los monumentos, cumplen una función de hitos en el planeta. Son símbolos de la toma de conciencia de los Estados y de los pueblos acerca del sentido de esos lugares y emblemas de su apego a la propiedad colectiva, así como de la transmisión de ese patrimonio a las generaciones futuras.

Práctica turística: De acuerdo con Pavón Santana (1999), la práctica turística es considerada como todas aquellas actividades recreativas y de esparcimiento que realizan los individuos en los diferentes destinos de interés turístico.

Producto turístico: Está constituido por el conjunto de bienes y servicios que se ponen a disposición de los visitantes para su consumo directo, bienes y servicios que son producidos por diferentes entidades, pero que el turista lo percibe como uno sólo.

Puerto: El término, que proviene del latín *portus*, es un lugar en la costa o en la orilla de un río que permite que las embarcaciones realicen operaciones de embarque y desembarco y de carga y descarga. Esto es posible gracias a las características naturales o artificiales de la zona.

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SETUR: Secretaría de Turismo.

SIIMT: Sistema Integral de Información de Mercados Turísticos.

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Protocolo de Investigación

I. Introducción

El crucerismo ó Industria Crucera representa un importante sub-sector del turismo. Los buques de crucero fueron concebidos como tal a partir del año de 1980, donde los barcos de transporte de pasajeros, dieron un giro para dar vida a un nuevo proyecto de ocio, recreación y vacación para los turistas; creando lujosos hoteles de altamar.

Este vuelco en la Industria Marítima, se ha convertido no sólo en una fuente importante de ingresos, también constituye al “subsector turístico que más ha crecido” (Cámara de Valencia, Septiembre 2009). Al respecto, La Asociación de Cruceros en el Caribe¹ reconoce un crecimiento de 7.4% en promedio al año.

No obstante de ésta cifra, el crucerismo es un producto turístico que no ha llegado a su grado de madurez, según información revelada por la Organización Mundial del Turismo (2008), indica que el crucerismo se encuentra en una etapa crucial, donde la disponibilidad de los buques se está extendiendo por toda la geografía y se está acrecentando el interés del turista en el viaje a bordo de crucero. Se convierte por tanto en un reto mantener el crecimiento y encaminar el mercado a una etapa de rentabilidad total.

La preferencia por ésta modalidad de viaje, se hace evidente en México, que ha mantenido su posición como principal receptor de líneas de crucero alrededor del mundo (Notimex, 2012).

En éste trabajo se plantea exponer algunas variables macroeconómicas que puedan tener un impacto positivo, con el fin de formular criterios aplicables al turismo de crucero en México.

Para el cumplimiento de dicho objetivo, en el primer capítulo se aborda el tema mediante una descripción global, puntualizando los rubros que han representado un impacto para el estudio macroeconómico del crucerismo.

A lo largo del segundo capítulo se realiza una investigación descriptiva de la incidencia turística en los principales destinos de cruceros en México.

En lo que concierne al tercer capítulo se analiza de una manera objetiva los fenómenos económicos en el desarrollo del turismo de cruceros en México, con el fin de hacer un balance y proponer medidas que fomenten el mejoramiento de las condiciones macroeconómicas existentes.

¹ Florida Caribbean Cruise Association. Asociación sin fines de lucro que opera más de 100 buques en Florida, el Caribe y Latinoamérica. Creado en 1972 para proveer información del desarrollo del turismo, puertos, seguridad y otras prioridades del turismo de crucero.

A partir de este estudio, se pretende tener fundamentos concretos que contribuyan al progreso de la Industria del Crucero en México.

II. Planteamiento del problema

México está catalogada como la segunda nación más importante en la industria de cruceros por la titular de la Secretaría de Turismo, Gloria Guevara.

Paradisiacos puertos, relieve, condiciones climáticas, misticismo, cultura y arte; convierten a los puertos mexicanos en un privilegiado espacio geográfico que se traduce en un puente para Sudamérica, Norteamérica, las islas del Caribe; en el mismo orden que las condiciones climáticas, naturales y antropológicas atraen al resto del mundo.

El turismo es la quinta fuente de divisas en México, que genera el 9% del Producto Interno Bruto Nacional y 7.5 millones de empleos, asevera un análisis interno hecho por el Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR) en colaboración con el Banco de México (BANXICO).

La interrogante surge a partir del deseo de potencializar, desarrollar y repuntar la industria del crucero a la actividad turística en México.

III. Pregunta de Investigación

Pregunta de investigación general

¿Cómo puede el sector crucero ser un factor clave en el crecimiento económico y potencial de desarrollo en el sector turístico de México?

Preguntas de investigación específicas:

- ¿Qué implicaciones tiene la industria del crucero en México dentro de los principales puertos?
- ¿Cuáles son las características de Cozumel como primer puerto receptor, para obtener el mayor número de cruceristas?
- ¿Existe relación entre el modelo turístico con los visitantes cruceros?
- ¿Existe correlación entre los atractivos considerados patrimonio y la industria crucera?
- ¿Qué factores económicos son los más adecuados para el impulso económico de la industria de crucero en México?

IV. Hipótesis

En México, el turismo de cruceros ha sido un sector dinámico en tanto ha evolucionado la industria a nivel internacional; no obstante se identifica que los efectos económicos podrían potencializarse mediante el estudio de los resultados portuarios que ha traído consigo éste subsector.

Ante un escenario disperso de estudios específicos de cada región turística, un análisis integral podrá ser el medio adecuado para identificar los estímulos que llevan a los cruceristas a considerar rutas que comprendan los puertos mexicanos.

Asimismo, el estudio de la Isla de Cozumel, zona portuaria de mayor número de arribos registrados en los últimos años, constituirá un papel substancial como guía en el desarrollo e implementación de las medidas pertinentes para impulsar el progreso del crucerismo en México.

En éste sentido, la Industria del Crucero en los puertos mexicanos puede crear una plataforma de desarrollo turístico que tenga un impacto socioeconómico positivo a nivel nacional.

Lo cual se concertará a través de la derrama económica de turistas anual, mayoritariamente extranjeros.

V. Variables

El marco en el que se desarrolla la actividad turística no siempre está totalmente definido, dada la propia indefinición del negocio turístico. No es fácil encontrar, muchas veces, dentro de la realidad turística, relaciones claras entre las variables, así como modelos teóricos que expliquen el comportamiento de esta realidad. tampoco es fácil encontrar modelos teóricos que expliquen el comportamiento de la actividad turística y que se puedan plasmar, posteriormente en modelos estimables sobre los que se pueda trabajar y simular sobre ellos. (Sancho, Cabrer, García y Pérez, 2008).

Las variables a considerar son:

Variable independiente
Modelo turístico.

Variable dependiente
La llegada de turistas a los principales puertos mexicanos.

Variable independiente
Desarrollo de las medidas socioeconómicas en el sector turístico.

Variable dependiente

Un impacto socioeconómico positivo en México.

VI. Objetivos de investigación

El objetivo general de ésta investigación es establecer criterios para impulsar económicamente el sector turístico en México a partir del análisis relacionado con la Industria del Crucero en los puertos importantes del país. Mediante el análisis del entorno mundial de la industria crucera, se busca contribuir al sustento de políticas que promuevan el crecimiento y desarrollo del crucerismo a nivel nacional, cuyas playas se encuentran posicionadas entre los destinos más atractivos a nivel mundial.

Los objetivos específicos son:

- Estudiar la evolución de la industria del crucero en el sector turístico a partir de sus orígenes históricos.
- Analizar los siguientes puntos geográficos: El Caribe, Alaska, Bahamas, Hawaii, Mediterráneo, Bermuda, Europa, Panamá y México.
- Estimar los beneficios económicos a nivel mundial, en relación con los niveles que prevalecían en ausencia de la industria crucera.
- Realizar un diagnóstico sobre la situación actual de la actividad crucera en los puertos de mayor arribo: Cozumel, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Mahahual, Mazatlán, Ensenada y Acapulco.
- Disponer de alternativas para el desarrollo de la industria del crucero en los principales puertos mexicanos.

VII. Justificación

El interés por el estudio inherente a la Licenciatura en Administración, brota a raíz de la detección de una oportunidad de mercado en el Área de Turismo: La Industria de Cruceros, que ocupa el primer lugar en recepción de turistas a bordo de crucero en todo el mundo (Cámara de Valencia, 2009).

Al compás, se busca el aprovechamiento óptimo de los recursos del país, mediante el análisis de las diferentes tendencias de la Industria de Crucero que se han desarrollado hasta la fecha, con base en la cultura organizacional de nuestro país y del entorno ante la actual Globalización y economía.

Para 2011, los puntos geográficos de mayor atractivo a nivel mundial correspondieron a El Caribe con el mayor porcentaje, seguido por Alaska, Bahamas, Hawaii, Mediterráneo, Bermuda, Europa, Panamá y México.

El posicionamiento de los puertos mexicanos a nivel mundial se hace evidente, de las ocho rutas de preferencia de los turistas, las costas mexicanas figuran en dos: El Caribe y el Oeste de México, con 43 y 7% respectivamente.

En la Costa del Caribe, es parte del destino u origen las islas como Grand Cayman, Jamaica, Key West, Cozumel, Playa del Carmen, Cancun, Punta Venado, Islas de las Bahamas o las islas privadas de las líneas navieras como Half Moon Kay (Velasco 2004).

En suma, las playas mexicanas ocupan el 19% de preferencia en el Mar Caribe, aunado al 7% que corresponde a la Costa Oeste de México, la preferencia de las costas mexicanas ocupan una cuarta parte del mercado internacional, cifras trascendentales para el impulso del crucerismo en México.

No obstante a la preferencia de itinerarios y destinos de las costas mexicanas, el turismo de cruceros ha crecido muy por debajo de los índices mundiales.

Cifras establecidas en el Impacto Económico de la BREA², revelaron que durante el periodo 2008 y 2009, se generaron 2,200 millones de dólares en las líneas de crucero a nivel mundial.

Se torna preocupante y objeto de estudio, la cifra que se obtuvo en México, de tan solo 478, 154 miles de dólares (INEGI, 2009), siendo que los puertos mexicanos son el primer receptor de cruceros turísticos a nivel mundial, referido por la Cámara de Valencia en el año 2009 y confirmado por la Secretaria de Turismo Federal en México Gloria Guevara Manzo.

Éste comportamiento no es ajeno a la industria de cruceros, está reflejado incluso en el sector turístico de México frente al resto del mundo, en el *Estudio de Gran Visión del Turismo en México: Perspectiva 2020*, muestra el abismo de ingresos que recibe México versus Estados Unidos de América, mientras que nuestro país vecino percibe casi el 17% del total de ingresos a nivel mundial, México participa entre los rangos de entre el 2.7 y el 1.5 % del total global.

²BREA, se estableció en el año 2000 por el Dr. Andrew Moody para proveer un análisis profesional de economía y mercado. Proporciona un análisis crítico y una visión de la dinámica de mercado, demanda, tendencias económicas, conducta del consumidor y políticas de publicidad. Cuenta con experiencia en investigación y consultoría de productos y servicios internacionales tales como mercado de ocio, telecomunicaciones, productos de consumo y servicios financieros.

Por su parte, el dinamismo del crucero se refleja en una demanda potencial que se calcula en 43.5 millones de personas, de la cual se atiende tan sólo al 15.8% (González, 2009) lo que prioriza la necesidad de focalizar la atención en éste subsector, que evidentemente se congrega en una oportunidad de para el impulso del crucerismo en México.

En éste orden, la mayoría estudios turísticos de los diferentes puertos en México, arrojan resultados heterogéneos y son pocos los esfuerzos de homogeneización, por lo que dictan la necesidad de un estudio integral que identifique el atractivo turístico y su correlación con el arribo de cruceros a los diferentes puertos.

Por lo anterior, se han elegido los siete puertos que, a través de la historia han figurado en los primeros lugares de arribo de cruceros en México. Datos de la Secretaría de Turismo, cuya fuente directa son las estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, arrojan como principales puertos de receptores a: Cozumel, Quintana Roo; Cabo San Lucas, Baja California Sur; Puerto Vallarta, Guadalajara; Mahahual, Quintana Roo; Mazatlán, Sinaloa; Ensenada, Baja California y Acapulco, Guerrero. Puertos también reconocidos en un estudio de aportación económica del turismo de cruceros en México hecho por la Asociación de Cruceros en el Caribe (FCCA) en julio de 2007.

Los pasajeros a bordo de crucero que desembarcan en nuestros puertos, son principalmente habitantes de Estados Unidos de América y Canadá, países que ocupan el primer y segundo lugar respectivamente en el mercado de turismo, de acuerdo con información del Sistema Integral de Información de Mercados Turísticos (SIIMT)³.

Estadísticamente, Estados Unidos y Canadá participan con el 70% de la demanda mundial de viajes en crucero. (González, 2009), esto se debe a la amplia cultura que tienen por realizar viajes en todo el mundo, son países que se han caracterizado por ser un mercado de turistas (Velasco, 2004). Ésta hecho aunado con la cercanía geográfica, permite que las compañías navieras marquen itinerarios con destino a México.

Los excursionistas norteamericanos como clientes potenciales en el mercado de crucero, son objeto de estudio en ésta investigación, debido a la derrama económica en las principales zonas portuarias mexicanas.

SIIMT³: Es una extensión del sistema integral de Información de Mercados Turísticos dedicado a la difusión de la información para el análisis de los Mercados Turísticos en México

Ante este escenario, se torna fundamental abordar el estudio de los factores económicos a nivel mundial y nacional con el fin de disponer de alternativas para crear un impulso en el crecimiento y desarrollo de éste sector en los principales puertos mexicanos, fundamentalmente Cozumel, por su destacada afluencia en arribo de cruceros con respecto a otros puertos y que además el número de pasajeros representa el 57% del total de turistas en todos los puertos, equivalente a la cantidad de 83,280 pasajeros, tan sólo en el periodo del 5 de marzo al 11 de abril de 2012. (SCT, 2012).

De ésta manera se busca llevar a cabo un análisis de variables económicas específicas que ayuden a mejorar las medidas gubernamentales para desarrollar la industria del crucero en el ámbito turístico. Más aún, dejar huella en las futuras inversiones privadas, que traerán como consecuencia una retribución económica importante al país.

VIII. Antecedentes

El auge del turismo a nivel mundial, ha forjado una serie de estudios, publicaciones periódicas y estadísticas de la industria del crucero.

- Algunos de los estudios que han contribuido a la industria de crucero son:
 - ✍ Ross A. Klein realizó en marzo de 2003: *Cruising-Out of Control: The Cruise Industry, The Environment, Workers, and the Maritimes*, un estudio de la Industria de Crucero con un enfoque económico, ambiental y social, cuya conclusión es que hay 3 aspectos que deben ser tomados en cuenta para el negocio crucerista: la naturaleza del negocio, las prioridades medioambientales y las prioridades de la tripulación.
 - ✍ Loelith Mercedes Fernández Dumiego de la Universidad de la Habana, en el año 2008 hizo un estudio sobre la evolución, desarrollo y perspectivas del crucerismo en Cuba, cuya conclusión es que la industria de crucero en cuba se vislumbra altamente favorable como destino turístico, a pesar de sus restricciones impuestas por las autoridades correspondientes; es por eso que recomienda condiciones de mejora y normativas para desarrollar exitosamente el crucero.
 - ✍ Fue estudiado en el impacto de los gastos de los pasajeros al visitar el Caribe Colombiano en el estudio *Impactos económicos del Turismo de*

Cruceros, por Brida, Bukstein, Garrido, Tealde y Aguirre en el año 2009. Al entender el comportamiento de los pasajeros, se sugiere un plan de marketing relacionados con el comportamiento de gasto.

- Entre las publicaciones, destacan:
 - ✍ La publicación *Turismo de Cruceros* en Septiembre de 2009, que emitió la Cámara de Valencia. Su aportación es que el éxito de una ruta depende de la conjugación de un conjunto de valores, tales como la dotación de puertos, ciudades visitadas, logística y acción política.
 - ✍ *Impactos Económicos en el Turismo de Cruceros en México* realizado por la BREA y FCCA (2007) detalla los 10 destinos más concurridos en México y afirma la importancia que la industria crucera ha tenido un impacto importante en cuanto a ingresos, gasto y empleo.

IX. Marco teórico.

La FCCA⁵, ha realizado publicaciones anuales que refieren estadísticas generales de la industria, crecimiento y análisis de comportamiento de cruceristas, así como tendencias de comportamiento.

La cercanía geográfica al Caribe, nos remonta a un estudio realizado por Brida J.G., Bukstein D., Garrido N., Tealde E. y Zapata S., en el 2009, titulado *Impactos Económicos del Turismo de Cruceros*, que mide el impacto económico del turismo de cruceros a través de un análisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe colombiano, versus el estudio de Turismo de Cruceros que realiza la Cámara de Valencia, que si bien describe el panorama mundial, el comportamiento en gastos difiere al de los turistas que tienen características similares e incluso que siguen la misma ruta del Caribe.

En cuanto a la evolución histórica, Cifuentes L., Torres P. y Frías M. (1997), en un estudio titulado *El océano y sus recursos*, narra la pre-historia del crucero, es decir, desde el surgimiento del buque hasta la creación como concepto de pasajeros. A ésta evolución histórica, Murias (2005) colabora en este mismo orden desde el surgimiento de los yates cruceros a través del estudio *La Industria del crucero en el siglo XXI. Implicación en los puertos españoles y perspectivas del futuro*. A éste autor, lo complementa Velasco (2004), con estudios a partir de la década de los setenta, que también siguen el mismo orden de el estudio hecho por la Cámara de Valencia de *El Turismo de Cruceros* en el año 2009.

Para tomar en cuenta la derrama económica de pasajeros de cruceros en México, la Asociación Internacional de Líneas de Crucero⁵ arroja estudios que abordan los impactos económicos que ha tenido la industria principalmente en Estados Unidos, país que ocupa el 75% del mercado (FCCA, 2011); lo que servirá de base para poder apegar ciertos criterios al impulso económico del crucerismo en México.

En éste orden, González 2004, afirma que el mercado norteamericano participa con el 70% de la demanda mundial de viajes de crucero. Es por esto, que ésta investigación se encuentra dirigida a turistas extranjeros, principalmente que provienen de Estados Unidos de América y Canadá.

En cuanto al criterio de selección de puertos, se analiza con base a el estudio publicado en el año 2004 realizado por Angel González Rul A: *Desarrollo de terminales de cruceros: experiencias en México*, que sugiere como puertos principales 10 puertos: Ensenada, Vallarta, Acapulco, Zihuatanejo, Rosarito, Cabo San Lucas, Mazatlán, Huatulco, Manzanillo y Pichilingue.

En contraste a éste autor, la Asociación de Cruceros en el Caribe, en el año 2007 consideró considera como los puertos principales: Acapulco, Cabo San Lucas, Costa Maya, Cozumel, Ensenada, Huatulco, Mazatlán, Progreso, Puerto Vallarta y Zihuatanejo.

Con base en estos estudios y de acuerdo con las cifras históricas de 1986-2011 de la Secretaría de Turismo en México, se tomaron los siguientes puertos de referencia: Cozumel, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Ensenada, Mazatlán, Mahahual y Acapulco que muestran un mayor arribo de cruceros.

Asimismo las medidas adoptadas por el Municipio de cada puerto, tendrán un papel importante para identificar las medidas gubernamentales que se han tomado en este orden.

En cuanto al análisis de los puertos, es significativo destacar los Ayuntamientos Municipales, que enumeran los atractivos turísticos más recurrentes en los turistas. En éste mismo orden, se consultó la Lista del Patrimonio Mundial, enumerando los sitios culturales e históricos que forman parte de los atractivos que visitan los cruceristas al visitar el territorio nacional.

Se estudia con un énfasis especial a la Isla de Cozumel, que ha dado lugar a una serie de estudios debido al modelo turístico de la isla y más aun, en ésta investigación resulta punto clave debido a que es el puerto que tiene más de la mitad de arribo de cruceristas en el país y la quinta potencia de turismo de cruceros global, afirma González (2004).

⁵La más grande Asociación de Cruceros en el mundo fundada en 1975, dedicada a la promoción y crecimiento de la Industria del Crucero

A nivel de puertos locales, Santander L.C., y Ramos M. (2011) contribuye al estudio específico de las referencias históricas del turismo en el puerto de Cozumel. Colabora con el estudio geográfico de la Isla. Claudia Inés Martínez. Además Alejandro Palafox y Julia Sderis también hacen una caracterización de la distribución territorial en Cozumel.

También coopera a éste estudio los datos obtenidos de ingresos, egresos y gastos de pasajeros en crucero por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía; evolución que llevará a conceptualizar la incidencia macroeconómica en la industria del turismo.

Finalmente, los parámetros señalados en el Consenso Internacional (2005-2007) de las Recomendaciones Internacionales aprobadas por Naciones Unidas, de los indicadores que deben formar parte de cualquier Sistema Nacional de Estadísticas de Turismo (OMT 2007), identifican las variables económicas de importancia en éste estudio como son: la demanda, gastos, ingresos y empleo.

X. Desarrollo de la investigación para probar la hipótesis.

Teniendo como base el método deductivo, se analiza el panorama actual del crucerismo a nivel mundial, que será punto de partida para el estudio del turismo de cruceros en los puertos mexicanos relevantes.

La investigación tendrá efecto mediante: 1) el análisis de los impactos y variables económicas inherentes a la industria crucera 2) observación de los puntos estratégicos de arribo de cruceristas en los puertos mexicanos 3) implementación de medidas que sugieran el arribo de visitantes en relación con el atractivo turístico.

El análisis de los impactos y variables económicas inherentes a la industria crucera, tendrá lugar a partir de identificar el impacto económico que ha tenido la industria del crucero en el sector de turismo, se utilizan algunos de los parámetros señalados en el Consenso Internacional (2005-2007) de las Recomendaciones Internacionales aprobadas por Naciones Unidas, de los indicadores que deben formar parte de cualquier Sistema Nacional de Estadísticas de Turismo (OMT 2007). Se detallan pues, las variables económicas que tienen significancia para este estudio, es decir, el análisis de la demanda, los gastos incurridos, ingresos obtenidos y empleo.

En lo que respecta a los puntos estratégicos de arribo de cruceristas de arribo de cruceros, se realizará mediante la descripción de las rutas de crucero internacional que sigue México, así como la puntualización del comportamiento histórico de los puertos principales, lo que permite sugerir las medidas pertinentes para potencializar los índices económicos del Sector Turístico en México.

Finalmente, la implementación de medidas que sugieran el arribo de visitantes con relación a el atractivo turístico se abordará mediante el método analítico-interpretativo, es decir, se expone una metodología integral que permita identificar la incidencia turística en cada puerto en relación con los arribos de cruceristas.

En función de los datos obtenidos de las proporciones turísticas se tendrá fundamentado para hacer las propuestas pertinentes para el impulso del turismo de crucero en México. En este orden se realiza un análisis comparativo de la Isla de Cozumel versus los puertos principales de arribos de cruceros, con el fin de tener un punto de referencia para el desarrollo del turismo de cruceros en dichos puntos.

Partiendo de esta base metodológica, se hacen las observaciones pertinentes con el objeto de dejar plasmado los criterios inherentes al tema.

CAPÍTULO 1. PANORAMA GLOBAL DEL TURISMO DE CRUCERO.

Introducción.

La industria del crucero es un complejo turístico que surge de una fusión entre el transporte marítimo de pasajeros y los viajes de ocio.

Su constante evolución, ha ubicado a la industria como el sector turístico de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de ocio y placer (Cámara de Valencia, 2009 y Rivera M., 2005), y no es para menos; la evolución naval del siglo XXI, ha posicionado a la industria marítima como un complejo turístico que va más allá de las necesidades de traslado y de comercio. Embarcarse en un crucero implica aún más que un simple destino o placer: se trata del turismo denominado “resort marino” que ha dado como resultado un hotel de lujo con la oportunidad de conocer diferentes puertos, donde se conjuntan confort, diversión, aventura, romanticismo, lujo...

Una serie de factores han marcado el curso de la industria del crucero desde las raíces del mismo.

La historia se remonta a los primeros barcos de pasajeros, que tenían como fin absoluto transportar gente de un lado a otro. Los dueños de los buques vislumbraron que, si a los pasajeros se les brindaba de ciertas comodidades y servicios, se posicionarían en el mercado debido al valor agregado que implica. En el subtema 1.1 se presenta una línea del tiempo que sintetiza los acontecimientos más relevantes que tuvieron cabida en la historia del crucerismo.

En el apartado 1.1.1 se busca profundizar la serie de antecedentes que dieron pie a la apertura de un nuevo mercado, creando un nuevo sector turístico a nivel internacional, el cual ha sufrido una serie de dificultades expresadas en el apartado 1.1.1.2, que si bien hicieron tropezar al mercado, se convirtieron en un parte aguas para repuntar la industria.

La evolución histórica de lo que han ofrecido los barcos cruceros se ha dividido en cuatro puntos para objetos de éste estudio: pasajeros, segmento económico, itinerario y duración de viaje; los cuales se detallan en el apartado 1.1.2.

Haciendo contraste y equilibrio, el apartado 1.2.1 puntualiza la demanda de pasajeros. Acto seguido, se hace un análisis de las incidencias económicas y sociales de la industria del crucero en el turismo, esto es, los gastos turísticos, los ingresos y el empleo, que nos ayudan a concretar el impacto del crucero a nivel mundial, que ha tenido presencia en la economía de muchos países.

El objeto de éste capítulo es el análisis del entorno en el que se ha desenvuelto el crucerismo, poniendo especial cuidado en cómo ha llegado a los

límites de crecimiento indicados con anterioridad y cómo ha llegado a ocupar un lugar en el turismo internacional.

Por lo anterior, se hace importante subrayar la repercusión evolutiva de la industria del crucero en los diferentes agentes de mercado.

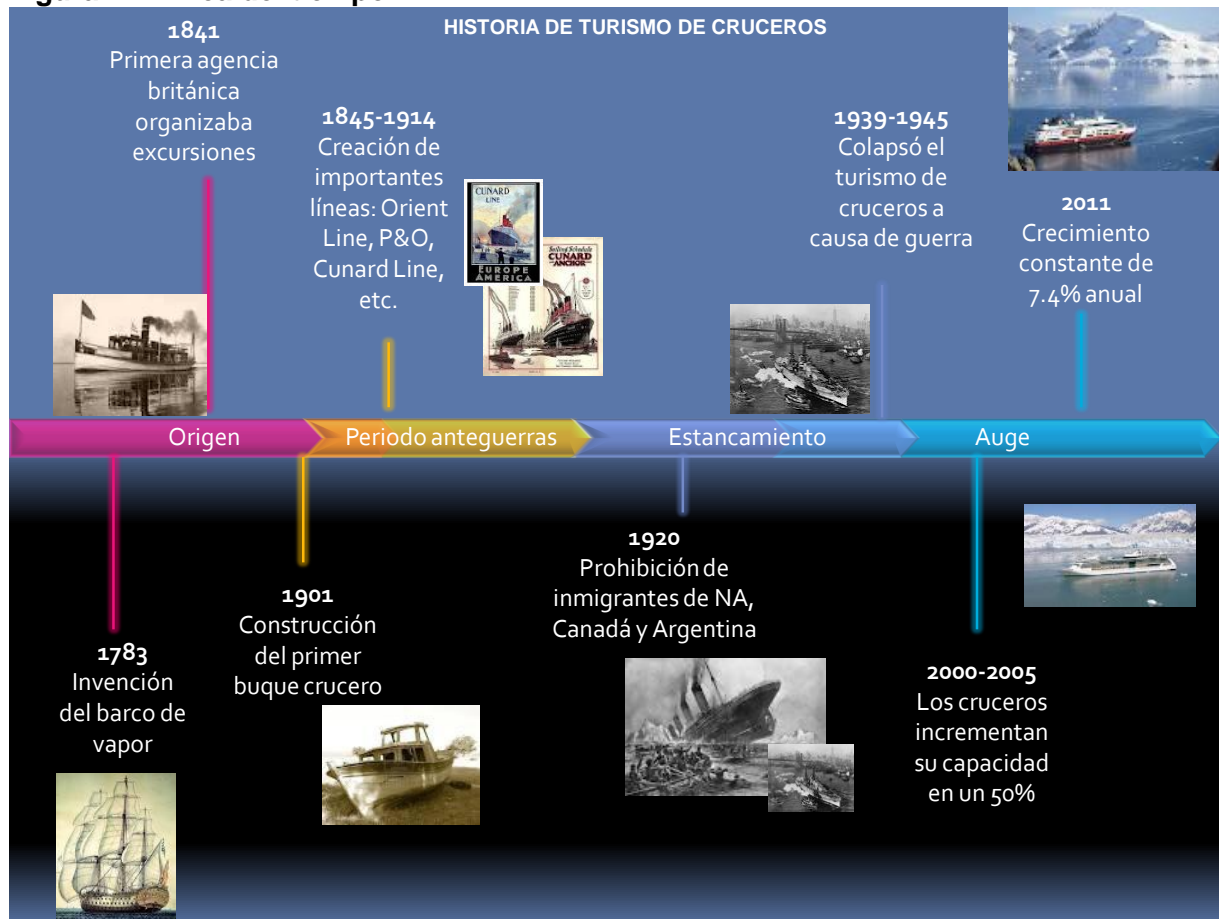
1.1 Evolución de la industria del crucero

La Industria del Crucero ha registrado un comportamiento creciente acelerado desde 1980 (FCCA, 2011). No obstante, para llegar a la consolidación del sector tuvo que haber pasado más de un siglo; tomando como punto de partida el primer indicio de barco ofertado con fines cruceros en el año de 1841 (Murías R., 2005).

El crucerismo ha sido testigo de una serie de factores que han dejado huella en el turismo, en la economía e incluso en la percepción de viaje para cierto segmento de mercado.

A continuación se muestra una línea del tiempo con los sucesos más relevantes de la historia crucera.

Figura 1.1 Línea del tiempo



Fuente: Elaboración propia con base en datos de: Murías R. 2005, Klein R. 2003, FCCA 2011

Toma especial importancia, detallar los acontecimientos históricos significativos que marcaron al turismo de cruceros.

1.1.1 Marco histórico.

La Industria marítima tiene su origen desde tiempos remotos en que se crearon los primeros barcos en Egipto, con el fin de trasladar mercancía.

No fue hasta la Revolución Industrial, donde se creó una metamorfosis en los medios de producción y más aun, en el estilo de vida de las personas e incluso marcó también una pauta de comportamiento social.

En ésta orden de ideas, Cifuentes L., Torres P. y Frías M. (1997), en un estudio titulado *El océano y sus recursos* precisan las referencias históricas que se presentan a continuación:

1. La invención del barco de vapor, fue construido por el francés D'Abbans, oficial de la marina en el año de 1783, cuya vida se redujo solamente a remontar la corriente del río "el Saona", momento crucial sin duda, que va a dar origen a la Industria de Cruceros.
2. Más tarde, dos escoceses Miller y Symington, diseñaron un barco de vapor que alcanzó la velocidad de 7 nudos en el año de 1789. No fue sino hasta o fue sino hasta el año de 1807 que Rober Fulton en Estados Unidos, puso en servicio el *Clermont*, considerado como el primer barco de vapor completo, que demostró su utilidad durante varios años realizando el servicio entre Nueva York y Albany sobre el río Hudson.
3. La primera travesía marítima fue realizada por el norteamericano Steven, quien construyó su propio barco de vapor.

No obstante, estos primeros barcos eran utilizados indeterminadamente para pasajes y mercancías. De manera muy oportuna, los dueños de los buques se dieron cuenta que al agregarle un valor a los clientes, daría un giro a la industria, transformando los buques en una posibilidad de viaje, descanso, recreación, ocio y traslado al mismo tiempo.

Murías R. (2005), documentó el surgimiento de la Industria del Crucero, narrando los siguientes acontecimientos:

En el año de 1841, la primera agencia británica, Thomas Cook, organizaba cruceros y viajes por tierra.

Existe evidencia que el primer barco que ofrecía "viajes de crucero" se ofertaba en una carta fechada en Hamburgo en el año de 1845.

Para 1858, la compañía británica P&O ofertaba cruceros desde el Reino Unido a Italia, Grecia, Turquía y Egipto.

Así, comenzaron a surgir distintas compañías, tales como Bergen Line, industria noruega cuyo origen se remonta al año de 1883, recorriendo los fiordos noruegos y Cabo Norte.

La naviera británica Wilson Line visitaba desde Hull a Copenhagen, dirigido exclusivamente a pasajeros provenientes de Gran Bretaña.

Grandes compañías tuvieron su origen entre 1845 y 1914, tales como Orient Line, P&O, Hamburg Amerika, Royal Mail, Cunard Line, White Star Line, Wilson Line, Bergen Line Nordenfjedske. A pesar de que estas compañías comenzaron con el giro de barcos de cruceros, no fue hasta el año de 1901 que se construyó el primer buque con fines de crucero.

La industria marítima de pasajeros más importante surgió entre la década de los años 1920 y 1930, obligadas en la mayoría de los casos por la falta de demanda de pasajeros en los buques de línea en viajes trasatlánticos. En ésta época, los viajes aun eran dirigidos a un segmento socioeconómico de clase alta o media alta.

El crucerismo iba creciendo sobre cimientos sólidos, hasta la dramática página de la historia que relata las Guerras Mundiales. Acto seguido que llevó a la Industria del crucero a que colapsara, convirtiendo los buques en transporte de tropas, servicios logísticos, transporte masivo de pasajes y carga.

Las actividades crucerísticas fueron rehabilitadas hasta la década de los cincuenta. Se encontraban compañías como Cunard Lines, Canadian Pacific, P&O y Royal Mail. Surgieron también nuevas industrias italianas: Costa Line, Sitmar Line y Home Lines. En Grecia se formaron: Epirotikis, Chandris, Kavounides, Typaldos y Hellenic Maritime.

Años más tarde, los viajes aéreos trasatlánticos, tuvieron un drástico declive, provocado por el recorte de admisión de inmigrantes por parte de Norteamérica, Canadá y Argentina. Acontecimiento que dio la oportunidad a la industria del crucero a repuntase, transformando sus buques de línea en barcos de cruceros turísticos con el fin de explorar nuevos mercados.

Velasco (2004), añade que el crecimiento de la industria crucera está íntimamente relacionado con el crecimiento del mercado estadounidense y canadiense. En 1999 Estados Unidos de Norteamérica y sus áreas de influencia manejaron un tráfico de cruceros de un total del 70% mundial.

A partir de ese momento, se desarrolla un nuevo paradigma turístico para la industria del crucero, que ha ido caminando a la par de los acontecimientos

sociales, políticos y económicos, llevando consigo una serie de obstáculos que no representan un tema menor.

1.1.1.1 Dificultades históricas, resurgimiento de una vida marítima.

Murías R. (2005) describe una serie de altibajos por los que tuvo que pasar la Industria de Crucero, los mayores obstáculos por los que se ha varado la industria marítima han sido:

1. Un cambio drástico en las compañías navieras fue en la década de los años 20, cuando se prohibieron inmigrantes de Norteamérica, Canadá y Argentina, así que la demanda quedó limitada a la normal de pasajeros, insuficiente para cubrir la oferta. Lo que provocó que se buscara un nuevo mercado turístico; ya no era un transporte, sino el valor agregado lo ofrecían los servicios, comodidades, actividades vacacionales, grandes espacios. A partir de 1960 el mercado americano representa un auge. Así, el mercado norteamericano contaba con 31 empresas dedicadas exclusivamente a la industria del crucero.
2. La apertura comercial a nuevos segmentos económicos aunado a los altos ingresos que se percibían, fueron ampliando la posibilidad de nuevos itinerarios, principalmente en Europa y América. Sin embargo, muchos de los barcos cruceros se vieron afectados por las condiciones externas; tal es el caso de la compañía *Ward Lines*, cuyo periodo de fugaz lapso de existencia fue provocado por el comienzo de la Segunda Guerra Mundial.
3. En 1939 la industria se interrumpió debido a la guerra, los pasajeros continuaron pero el giro ya no era el turismo, sino transporte masivo.

El marco histórico ha sido objeto de una serie de variaciones, causados por la política, sociedad; al final, los buques son producto del tiempo y del espacio en el que se forjaron.

Las compañías cruceras también sufrieron el tambaleo sociopolítico que en ocasiones se traducía en una amenaza y muchas otras, en una oportunidad.

1.1.2 Evolución en base a la Oferta Turística.

Como industria, los factores externos tuvieron un fuerte impacto en el sector, no obstante, de manera interna las compañías tuvieron que tomar una serie de decisiones para salir a flote.

Veamos las medidas internas –obligadas o no- en la instauración del nuevo producto marítimo. Primeramente estudiaremos la capacidad de personas que podía trasladar, la evolución del segmento de mercado para que éste fuera competitivo, así como la duración de viajes y los destinos.

1.1.2.1 Pasajeros

El número de pasajeros que se ofertaban, era proporcional a la capacidad de carga con la que contaban los buques. Inicialmente, los barcos no contaban con la infraestructura suficiente para ofrecer un buen servicio a un número considerado de pasajeros, ya que recordemos que el objeto de los barcos también era el de carga de mercancías. Veamos la evolución:

Tabla 1.1 Evolución por número de pasajeros. Parte 1

Año	Número de pasajeros	Compañía	Origen
1837	150	Peninsular Oriental Steam Navigation	Gran Bretaña
1903	150	Peninsular Oriental Steam Navigation	Gran Bretaña
1912	320	Royal Mail , buque el acardian	Gran Bretaña
1927	150	Bergen Line	Noruega
	176	Delta Queen	Nueva Orleans
	66	WindjammeBarerfoot Cruises	Florida
	78	WindjammeBarerfoot Cruises	Florida
	126	WindjammeBarerfoot Cruises	Florida
	76	Ybarra y Compañía	España
1929	400	Blue Star Line	Gran Bretaña
	150	Phoenix Reisen	Alemania
1931	68	Sea Cloud Cruise	Alemania
1947	768	Mediterranean Shipping Company	Ginebra
1952	150	British Airways	Gran Bretaña
	138	British Airways	Gran Bretaña
	400	British Airways	Gran Bretaña
	576	Mediterranean Shipping Company	Ginebra
	280	Royal Olympic Cruises	Grecia
1953	620	Royal Olympic Cruises	Grecia
1957	670	Arcalia Shiping	Portugal
	750	Phoenix Reisen	Alemania
1958	980	Thonsom Holidays	Inglaterra
1959	480	Royal Mail Line	Gran Bretaña
1961	510	Arcalia Shiping	Portugal
1962	400	Royal Olympic Cruises	Grecia
1964	460	Norwegian-Amerika Line	Noruega
1965	340	Arcalia Shiping	Portugal
	280	Royal Olympic Cruises	Grecia
	300	Royal Olympic Cruises	Grecia
1966	410	Empress Cruise Line	Malasia
	455	Royal Olympic Cruises	Grecia
	168	Capitain Cook Cruises	Sidney
	410	Empress Cruise Line	Malasia






	Compañías Europeas
	Compañías Norteamericanas
	Compañías Asiáticas
	Compañías Australianas
	Mayor número de Pasajeros

Tabla 1.1 Evolución por número de pasajeros. Parte 2

Año	Número de pasajeros	Compañía	Origen
1969	1071	New Century Cruise Line	Singapore
1971	950	Cunard Line	Gran Bretaña
	620	Royal Olympic Cruises	Grecia
1974	625	Phoenix Reisen	Alemania
	402	Seetours Aida	Alemania
1976	402	Delta Queen	Nueva Orleans
	840	Royal Olympic Cruises	Grecia
1981	500	Seetours Aida	Alemania
1982	1604	Mediterranean Shipping Company	Ginebra
	670	Star Group	Malasia
1983	116	Cunard Line	Gran Bretaña
1984	1550	P&O Princess Cruise	Australia
1986	120	Capitain Cook Cruises	Sidney
1988	72	Star Group	Malasia
1989	600	Mitsui Osk	Japón
1990	312	Wind Star Cruise	Washington
	600	Japan Cruise Line	Tokio
	600	Mitsui Osk	Japón
	1300	Star Group	Malasia
1991	1766	Costa Line	Italia
	592	Nyk Cruise	Japón
1992	1600	Chandris/ Celebrity Cruises	Grecia
	700	Star Group	Malasia
	960	Star Group	Malasia
1994	114	Renaissance Cruise	Noruega
	296	Silversea Cruise	EUA
	50	Peter Deilman Reederei	Alemania
1995	1950	Chandris/ Celebrity Cruises	Grecia
	1010	Crystal Cruise	Japón
	1100	Crystal Cruise	Japón
	420	Delta Queen	EUA
1996	3360	Carnival Destiny	EUA
	2250	Costa Line	Italia
	90	Sea Cloud Cruise	Alemania
	300	Swan Hellenic Cruises	Londres






	Compañías Europeas
	Compañías Norteamericanas
	Compañías Asiáticas
	Compañías Australianas
	Mayor número de Pasajeros

Tabla 1.1 Evolución por número de pasajeros. Parte 3

Año	Número de pasajeros	Compañía	Origen
1997	1950	Chandris/ Celebrity Cruises	Grecia
	1764	Costa Line	Italia
	684	Renaissance Cruise	Noruega
	420	Hapag Lloyd Tours	Alemania
1998	1750	Disney Cruise Line	Florida
	500	Peter Deilman Reederei	Alemania
	720	Japan Cruise Line	Japón
1999	720	Raddison Seven Seas	Florida
	148	Wind Star Cruise	Washington
	1500	Festival Cruise	Grecia
	960	Star Group	Malasia
2000	96	Sea Cloud Cruise	Alemania
	2000	Star Group	Malasia
2001	166	Sea Dream	EUA
	1172	Airtours Sun Cruise	Gran Bretaña
	1500	Festival Cruise	Grecia
	900	Festival Cruise	Grecia
	86	Sea Cloud Cruise	Alemania
	590	Trans Ocean Tours	Alemania
	150	Trans Ocean Tours	Alemania
2002	3000	Carnival Destiny	EUA
	2000	Carnival Destiny	EUA
	2114	Costa Line	Italia
	2620	Costa Line	Italia
	1848	Holland Amerika Line	Holanda
	169	Norwegian Caribbean Line	Noruega
	2200	Norwegian Caribbean Line	Noruega
	1050	Orient Line	Gran Bretaña
	800	Orient Line	Gran Bretaña
	2800	P&O Princess Cruise	Australia
	1800	P&O Princess Cruise	Australia
	490	Raddison Seven Seas	Florida
	180	Raddison Seven Seas	EUA
	720	Raddison Seven Seas	EUA
	758	Seabourn Cruise Line	Miami
	720	Festival Cruise	Grecia
800	Festival Cruise	Grecia	






	Compañías Europeas
	Compañías Norteamericanas
	Compañías Asiáticas
	Compañías Australianas
	Mayor número de Pasajeros

Tabla 1.1 Evolución por número de pasajeros. Parte 4

Año	Número de pasajeros	Compañía	Origen
2003	2720	Costa Line	Italia
	700	Raddison Seven Seas	EUA
	1300	Seetours Aida	Alemania
2006	2000	Renaissance Cruise	Noruega
	3800	Renaissance Cruise	Noruega
2010	5400	Oasis of the Seas	Gran Bretaña

Elaboración propia con base en datos de Murías R. 2005

	Compañías Europeas
	Compañías Norteamericanas
	Compañías Asiáticas
	Compañías Australianas
	Mayor número de Pasajeros

Para el estudio de la evolución crucera en cuanto a número de pasajeros, se tomaron compañías que mostraban representación en cuanto al desarrollo de las capacidades por barco crucero. Aun con ésta exclusión, se denota un mayor número de compañías europeas, seguida por las compañías norteamericanas.

En sus orígenes, la capacidad de pasajeros con la que contaban los primeros buques era bastante reducida. Entre los años 1839 a 1965 no se notó mucha variación en el número de pasajeros, que oscilaban entre los 100 y 900, lo cual no representaba aun un nivel de significancia importante.

En 1969, la compañía New Century en Singapore, ya ofertaba más de 1,100 pasajeros, seguida por compañías europeas en los 80's y políticas de número de pasajeros implementadas más tarde por compañías griegas, japonesas, norteamericanas.

A partir de los 90's la cifra mayor a 1,000 pasajeros se mostró constante, y la cifra se duplicó en esa misma década en el año 1996 en Italia con la compañía Cosla Line que ofrecía ya barcos cruceros para 2,250 personas y sin quedarse atrás Carnival Destiny triplicó la cifra con un número de pasajeros de 3,360 personas.

El incremento en número de pasajeros ha sido bastante fructífero y el giro que ha dado en la oferta de pasajeros es enorme. La compañía británica *Peninsular Oriental Steam Navigation* fundada en el año de 1837, tenía una capacidad para 150 pasajeros versus 5,400 pasajeros, que es la capacidad con la que cuenta el crucero más grande del mundo: *Oasis of the Seas*, 2010 (Royal Caribbean Internacional, 2010). En la siguiente gráfica se muestra la proporción de crecimiento.

Gráfica 1.1 Oferta de pasajeros



Fuente: Elaboración propia con base en datos de: Murías R. 2005

Por más de cinco décadas el crecimiento por número de pasajeros fue menor y terminó por aniquilarse en el periodo de guerras. Después de éste brutal estancamiento, la industria crucera tuvo un repunte importante, reflejado en el número de pasajeros que se elevó en una proporción del 300% de su capacidad inicial.

Si bien el impacto de la guerra hizo tambalear por unos años la industria, fue hasta los años 60's donde se observa un paulatino aumento de 100 pasajeros por año, en promedio, tal que en la década de los 90, ya se presentan cifras mayores a 1000 pasajeros por barco crucero.

El mayor crecimiento detectado surgió en el último lustro, con número promedio de pasajeros correspondiente a 3,283 (Murias R., 2005).

La Cámara de Valencia (2009), hace distinción de tres tipos de crucero:

- “Los cruceros de pequeña capacidad (menos de 500 pasajeros) están indicados para aquellas personas que buscan un trato más personal, íntimo, exclusivo y con un servicio de alto status. Suelen navegar por lugares o mares dónde abunda la naturaleza salvaje y de aventura. Tienen algunas desventajas como son la dificultad en la navegación en mar abierto, el mal tiempo, y el reducido espacio destinado para las cabinas y las actividades a bordo.

- Los cruceros de mediana capacidad (entre 500 y 1000 pasajeros) tienen un tamaño ideal para los puertos del mediterráneo. Pueden navegar con mal tiempo y poseen una amplia oferta de actividades de ocio y entretenimiento.
- Los cruceros de gran capacidad (más de 1000 pasajeros) están enfocados hacia la diversión. Éstos ofrecen actividades las 24 horas del día. Debido a su amplitud, son ventajosos para vacaciones de familia y niños de todas las edades. Este tipo de cruceros tiene algunos aspectos negativos; así, ofrecen servicios menos especializados, pérdida de tiempo en excursiones y posibles aglomeraciones” (Cámara de Valencia, 2009)

Actualmente, el típico barco crucero transporta 2,550 pasajeros (FCCA, 2011).

1.1.2.2 Segmento económico

La Industria del Crucero actual, está abierta a diferentes segmentos económicos. No así el concepto inicial, cuyos indicios datan del año 1845, donde el turismo de crucero era plenamente incipiente, la segregación elitista se hacía evidente a tal grado, que para poder tener acceso se tenía que constatar que se contaba con una “intachable reputación y buena educación con preferencia a aquellos que posean conocimiento científico”. (Murías R., 2005). Cuestión evidentemente irrisoria frente a la garantía crediticia de hoy día.

En 1907, la compañía británica *White Star Line*, ya hacía una diferenciación de clases de lujo, pauta que abre camino a un nuevo mercado, transformando el concepto de riqueza y alcurnia, en un nuevo segmento socioeconómico de clase alta y media también. No obstante, tuvieron que pasar varias décadas más para que la industria del crucero se convirtiera en algo más accesible a otras capas de la población. No fue sino hasta 1952, cuando la compañía *Incras Line* ofrecía viajes correspondientes a una clase media-alta desde Nueva York hasta Nassau y Puerto Príncipe.

A partir del año 1960, el mercado mundial experimenta un nuevo auge debido a la nueva estrategia de las compañías de ofrecer precios mucho más asequibles con buques de más capacidad, lo que dio lugar a un segmento económico de clase media.

Actualmente, se consideran 3 segmentos:

- ☞ “Luxury: Categoría más elevada del segmento. Por lo general, se trata de buques de pocos pasajeros y, en la mayoría de los casos, de tamaño pequeño. El segmento Luxury permanece sin variación tanto en tipo de buques como en oferta. A pesar de que este segmento es propio de una clase de nivel económico alto, siempre existirá demanda para buques de ésta categoría.

- ✚ Premium: Éste servicio era servido por barcos nuevos y con muy buen nivel de servicios. No ha variado notablemente. No obstante, si el mercado lo exige, ofrecen cruceros del Segmento Estándar a precios reducidos para cubrir ciertas carencias de demanda en determinadas épocas y áreas.
- ✚ Estándar: Los precios son reducidos para cubrir ciertas carencias de demanda en determinadas épocas y áreas.” Murías R. (2005:124).

La Organización Mundial de Turismo (2008), sustenta que el costo que significa para los cruceristas embarcarse representa “algo más complejo que la experiencia en un buque, el itinerario juega un papel esencial, esto es la suma de destinos visitados a lo largo de la travesía”

No obstante, debido a la orientación de la oferta hacia segmentos de demanda con menos poder adquisitivo, está dando paso a un nuevo mercado (González A., n.d.)

Haciendo un balance entre éstas 2 vertientes, la industria del crucero se ha abierto a un segmento de mercado de clases sociales de nivel adquisitivo medio-alto e incluso medio; a la par que el nivel educativo en promedio es medio-alto. (González A., n.d.).

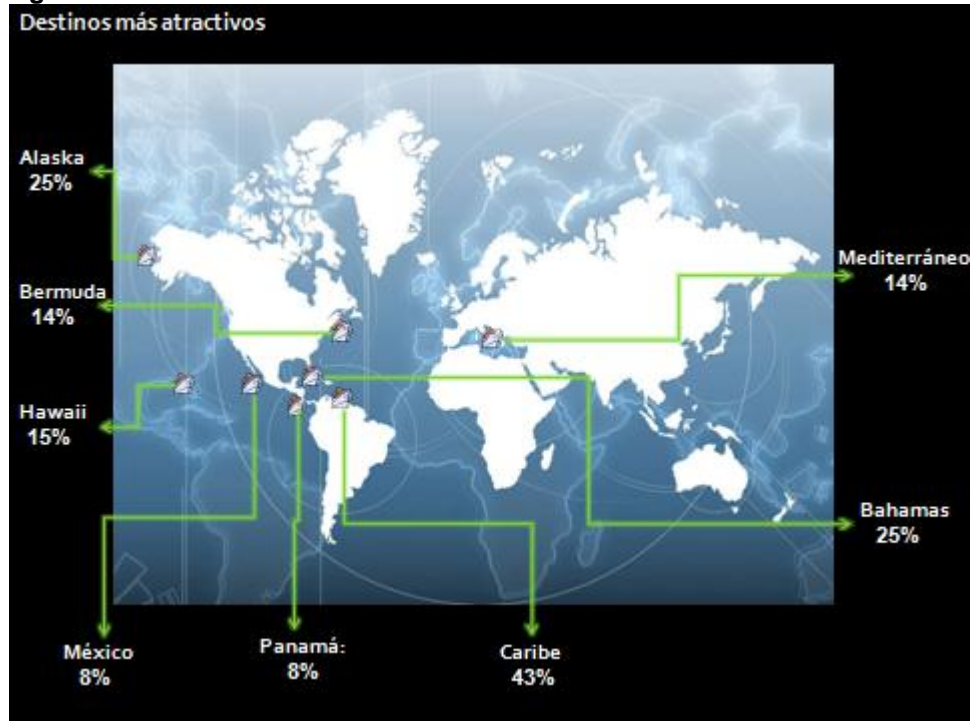
1.1.2.3 Itinerarios

Fácil intuir así, que inicialmente los destinos de los buques cruceros estaban diseñados para un segmento local, esto es, dentro de su país de origen, por ejemplo en el año de 1880, la compañía británica Wilson Line ofrecía viajes exclusivamente a pasajeros británicos. Poco a poco se fue globalizando la oferta; para el año de 1891 la misma compañía británica ya ofrecía viajes a fiordos noruegos.

La evolución en cuanto a rutas, se dio de manera espontanea debido a la demanda que se iba generando, tal que para 1935 ya se realizaban visitas de crucero alrededor del mundo con la compañía Blue Star Line en 1936, Cunard Line con su buque Franconia visitó 40 puertos en 1939, , Orient Line 1990, entre otras que siguieron. (Murías R., 2005).

Actualmente, los destinos más atractivos son:

Figura 1.2 Rutas turísticas del mundo



El principal receptor corresponden al Caribe, que si bien registra una preferencia turística de un 43%, el dato se convierte en algo vago si hablamos de un país, se trata de una formación geográfica que se sitúa en el Océano Atlántico que limita al norte con las Antillas Mayores, formadas por la isla de Cuba, la isla de la Española donde se encuentran los países de Haití y la República Dominicana y la isla de Puerto Rico; al este por las Antillas Menores; al sur con las costas del norte de Venezuela, Colombia y Panamá; al oeste con las costas occidentales de Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Belice y la Península del Yucatán (México). Lo que incluye una serie de destinos que en conjunto son un gran atractivo por la cuestión climática y hermosas playas. Los turistas refieren una región en conjunto (véase también la situación del Mediterráneo con un 14% de preferencia que incluye una zona Islandia-Grecia-Turquía), lo que lleva a inferir que la demanda prefiere visitar un mayor número de lugares con características similares.

El segundo lugar de preferencia lo ocupa Alaska que en los últimos años ha incrementado a esta zona los cruceros en Norteamérica a la par con Bahamas con un 25%. Con un 15% se sitúa Hawaii cuya ventaja y desventaja es la localización, ya que los turistas orientales podrían visitar por la cercanía turística, sin embargo la mayoría de cruceristas registrados son norteamericanos y europeos.

El Canal de Panamá y la Costa Oeste de México presentan un 8% de preferencia. Lo que hace presente la oportunidad y ventaja competitiva de México,

los turistas señalan el posicionamiento de las costas mexicanas por ambos océanos.

En éste orden, Velasco (2004) añade que la mayor parte del movimiento de la industria de cruceros en el mundo se concentra en las regiones de El Caribe, Alaska, Transcanal, Costa Oeste de México, Hawai, este último, sus movimientos los realiza con cruceros provenientes o destino a Estados Unidos y México.

Asimismo agrega que otras regiones con importancia son: Sudamérica, Trasatlántico, Canadá/Nueva Inglaterra. Existen otras regiones con menores movimientos como el Río Mississippi, costa Este y Oeste de Estados Unidos; el transpacífico que enlaza América y Asia y el de destino mundial (viajes alrededor del mundo pasando por el continente americano).

Los destinos como el sureste de Asia, Medio Oriente y África, son destinos exóticos en donde se realizan viajes de hasta 14 días o bien pueden ser parte de un crucero mundial.

1.1.2.4 Duración de viaje

En los primeros viajes que se realizaban, la duración estaba supeditada plenamente a la demanda de los pasajeros. En cartas encontradas como evidencia publicitaria se leía “Las escalas en los puertos en cuanto a la duración de las mismas, estarán sujetas a los deseos de los pasajeros” (Middlermiss 1997, citado en Murías R., 2005).

Se tiene registro del año 1895, que la compañía británica Orient Line inició un viaje de duración de 70 días. Por su parte, Cunard Line en el año de 1949 tuvo un viaje por una duración de de 92 días. La compañía Anchor Line ofertaba viajes de 88 días entre los años 1935 y 1939. (Murías R., 2005)

En la actualidad, la oferta por duración de viaje es muy variable, oscila entre 3 días y hasta por 8 meses.

1.2 Impacto del turismo en la economía

El sector turismo, es “el conjunto de unidades de producción en diferentes industrias que producen bienes y servicios de consumo demandados por los visitantes. Estas industrias se denominan las industrias turísticas debido a que la adquisición por parte de visitantes representa una porción tan significativa de su oferta que, en ausencia de éstos, dicha producción se vería reducida de manera significativa”, lo establece la Organización Mundial de Turismo.

Ante una atmósfera de crecimiento paulatino, se revelan los impactos económicos generados a través de la Industria Crucera que han tenido cabida en el sector de turismo.

El objetivo es estimar los beneficios económicos, en relación con los niveles que prevalecían en ausencia de la industria crucera.

1.2.1 Demanda

La Organización Mundial de Turismo señala que “el turismo, genera directa e indirectamente un aumento de la actividad económica en los lugares visitados (y más allá de los mismos), fundamentalmente debido a la demanda de bienes y servicios que deben producirse y prestarse”.

La demanda turística, engloba una serie de factores que suponen así, la existencia de un conjunto de espacios geográficos y lugares donde se realizan los servicios. Los factores que atañen a la demanda de la industria crucera son:

Liquidez del mercado emisor: La demanda del mercado, corresponde a un nivel adquisitivo alto e incluso medio-alto. El segmento de mercado tiene una liquidez de \$40,000+ dólares en ingresos del hogar. (FCCA, 2011)

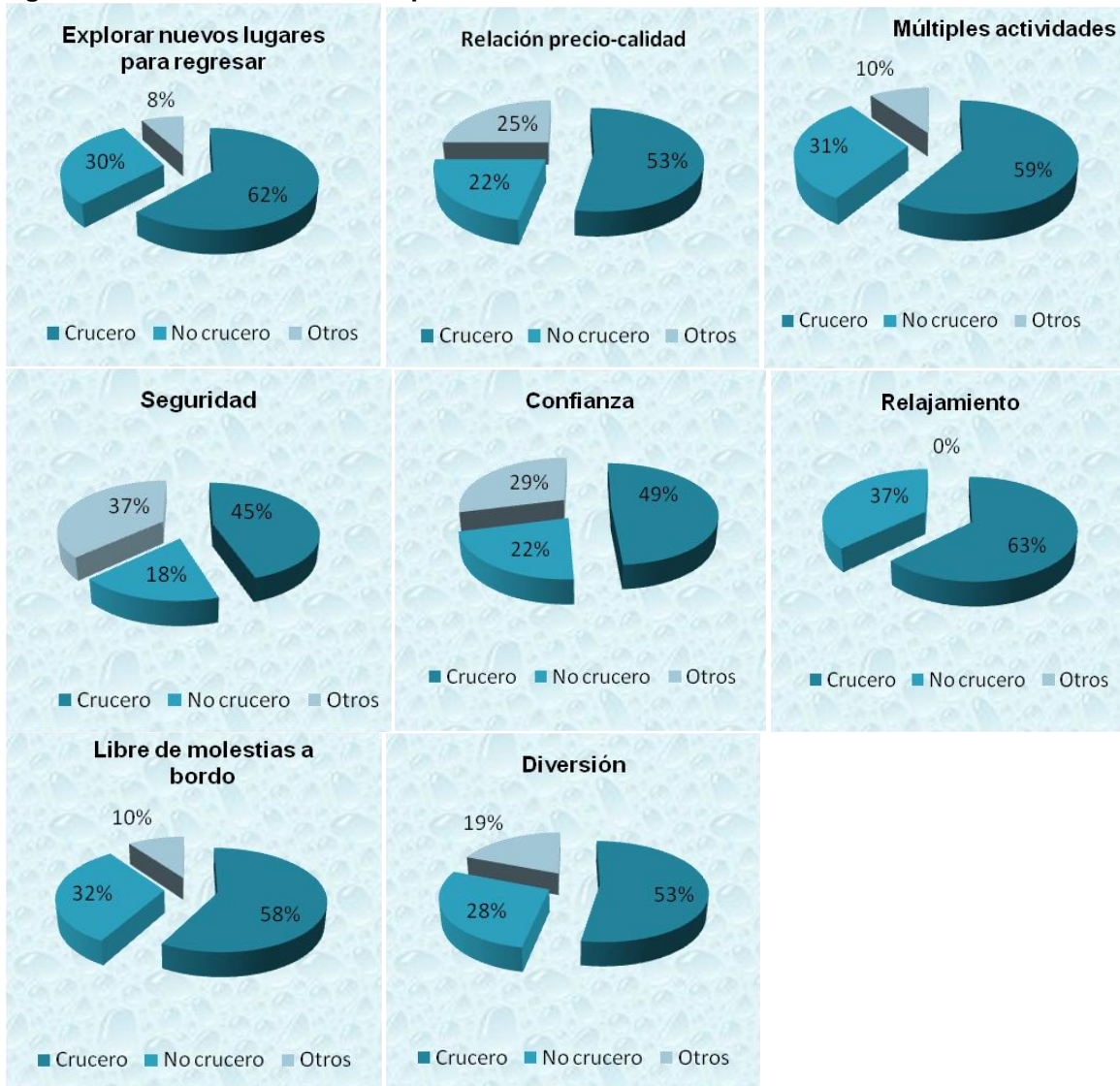
Los cruceristas gastan un promedio aproximado de \$1,770 dólares por persona, por semana, comparado con vacacionistas no-cruceros, ellos gastan un promedio de \$1,200 por semana (FCCA, 2011).

Unidades demandantes: Los intereses de los demandantes de la industria crucera, responden a los deseos de innovación, nuevos destinos, nuevos diseños de los buques, una variedad de comodidades, facilidades y servicios, y una lista de actividades recreativas.

Para 2011, los puntos geográficos de mayor atractivo correspondieron a El Caribe con el mayor porcentaje, seguido por Alaska, Bahamas, Hawaii, Mediterráneo, Bermuda, Europa, Panamá y México.

El criterio de preferencia que tienen los turistas respecto a viajar en crucero, contra los que prefieren no hacerlo es:

Figura 1.3 Criterios demandados por cruceristas



Elaboración propia con base en datos de FCCA, 2011

Explorar nuevos lugares para regresar: Uno de los mayores atractivos turísticos a los que responde la demanda crucera con un 62% de preferencia responde a la posibilidad de visitar una serie de lugares en un mismo viaje, más aun, los turistas, no tienen que preocuparse por planear una ruta, ya que el crucero les ofrece ésta comodidad, que brinda a los pasajeros un estado de seguridad, confianza, relajamiento, que en comparativa con otro tipo de vacacionistas, el 49 y 63% respectivamente, prefieren viajar en crucero.

Relación precio-calidad: El 53% de los cruceristas, le da un valor positivo a la relación de precio con la calidad del servicio.

Múltiples actividades: Un 59% por su parte, presenta un mayor interés por las actividades recreativas que se ofrecen dentro del barco.

Seguridad: El 45% valorizó la seguridad como un aspecto importante en el crucero, versus el 18% en otros vacacionistas.

Confianza: Casi la mitad de la población valora el nivel de confianza que se brinda en un crucero.

Relajamiento: Una de las mayores preferencias turísticas que valoriza el cliente al tomar una decisión de viaje es el relajamiento, la cual está altamente valorada en la industria crucera con un 63%.

Libre de molestias a bordo: Relacionado con el relajamiento, esto también implica que no haya cierto tipo de problemas de planeación y logística dentro del viaje, los cruceristas que conciben éste factor también representa una cifra mayoritaria del 58%; es por ello que también se valúa como parte del servicio y se va en proporción al precio.

Diversión: Ligado con la gran cantidad de actividades recreativas, para el 53% de los turistas cruceros, es importante el factor de diversión, ya que si bien es un tiempo largo de viaje, los cruceristas son tolerantes a éstas desventajas, cubriéndolas con los atractivos internos que se ofrecen dentro del barco.

La incidencia de eventos de cruceristas versus no cruceristas es una relación que nos ayuda a ubicar el posicionamiento del crucerismo. La demanda de vacacionistas percibe una ventaja competitiva altamente mayor viajar en crucero que no hacerlo.

Los puntos que tienen un mayor peso son el interés por explorar nuevos lugares, asumen que un crucero tiene mucho mayor confort y diversión proporcionando por las diversas actividades ofrecidas, y además no deben preocuparse por los servicios ya que el crucero los proporciona, lo que les brinda la oportunidad de relajarse aun más. Igualmente consideran que la valuación de los servicios es la adecuada.

Éstas características han sido abordadas por las industrias cruceras, atrayéndolas hacia el mercado como una ventaja competitiva que converge en un crecimiento constante de pasajeros año con año.

Factores aleatorios: En contrapeso, el impacto de accidentes ha tenido un peso en la percepción de la demanda en los cruceros. Tal es el reciente caso del barco Concordia, que se estima que las consecuencias directas pueden ser:

- Los cruceristas habituales, que han realizado ya varios itinerarios con diversas navieras, probablemente seguirán contratando este tipo de viaje en 2012.
- Los potenciales clientes, aquellos que nunca han probado el producto cruceros y que estaban planteándose esta opción, muy probablemente buscarán otras alternativas de

viaje en 2012. Es decir, la demanda nueva se frenará en seco y con ella la capacidad de crecimiento.

- Cabe la posibilidad de que parte de la demanda que resista en 2012 se dirija hacia buques de menor tamaño.” Canalis, 2012.

Lo cual, afecta directamente a la demanda proyectiva, debido a la percepción de seguridad que los medios han implantado en los posibles nuevos consumidores.

La demanda de mercado representa también el número de compradores o consumidores de ese servicio o producto en el mercado. En los últimos años, el número de pasajeros se ha incrementado:

Grafica 1.2 Crecimiento por número de pasajeros



Fuente: Elaboración propia con base a datos obtenidos de FCCA, 2004-2011.

El número de pasajeros sigue una tendencia constante de crecimiento, tal que, de 10.6 millones de cruceristas que abordaron en el año 2004, para 2011 embarcaron 16 millones.

Con esto, se ilustra que el conjunto de servicios que se han ido incorporando a la industria, han surtido efectos en la demanda, manteniéndola y acrecentándola; lo cual refleja un impacto positivo en el nivel de satisfacción de los clientes.

Además, va implícito la serie de gastos que conlleva, es decir, los gastos del buque propios de su naturaleza como industria; que responden positivamente a la preferencia de un mayor número de turistas que se embarcan en un crucero para vacacionar, que se verá reflejado en las cifras económicas que corresponden sector turismo.

Analicemos a detalle los gastos en los que se incurren.

1.2.2 Gasto turístico

El estudio “Impactos económicos del turismo de cruceros” (Brida J., Buksten D., Garrido N., Tealde E. y Zapata A., 2010), determina que el beneficio económico del turismo del crucero depende de tres principales hechos:

1) El gasto que hacen los pasajeros en tierra, esto es, excursiones, artesanías, joya y ropas.

El gasto que hacen los pasajeros en tierra es proporcional al número de cruceristas existentes. Tomando en cuenta el incremento anual de número de pasajeros de 7.4% desde 1980, la cifra alcanzada en 2011 llegó a 16 millones de pasajeros.(FCCA, 2011). Véase gráfico 1.3.

Existe una correlación del número de pasajeros con los ingresos totales. A partir de 2009 hasta la fecha, los pasajeros gastan entre \$97.26 a \$193.22 por cada puerto visitado.

2) El gasto hecho por la tripulación

Obedece a los gastos de alimentación, bebidas, ropa y entretenimiento. Lo que representa el 35% que corresponde a los gastos de los pasajeros.

Los tripulantes gastan en promedio entre \$89.24 a \$152.58 (FCCA, 2011).

3) El gasto generado por el buque crucero

Incluye los gastos de los servicios portuarios por concepto de pasajeros, muellaje, pilotaje, remolcador, lanchas, faros y uso de canal, fumigación de la basura abordo, suministro de agua potable y recolección de basura.

Los gastos en los que incurre un crucero traen como consecuencia un beneficio económico que se traduce en ingresos.

1.2.3 Ingresos.

Cifras de la Asociación de Cruceros en el Caribe, revelan que los ingresos incurridos en la industria del crucero global corresponden a 14 billones de dólares en gastos directos en el periodo de 2005 a 2007. Para 2009 ya alcanzaba la cifra de 18 billones de dólares al año. Actualmente, la cifra asciende a 22 billones de dólares y se espera un crecimiento constante (CLIA, 2008).

El acelerado crecimiento en la Industria de Cruceros, como entidades financieras sólidas, ha tenido un impacto macroeconómico, correspondiente al 3% de los ingresos en el turismo mundial (Kester, 2002). El crucerismo, es una fuente

de ingresos por su naturaleza de “hotel rodante” y por los gastos en que incurren los pasajeros en cada uno de los destinos.

Estados Unidos de América obtiene los mayores beneficios de la Industria del Crucero, transportando al 75% de los pasajeros a nivel mundial, cuyos gastos directos exceden 17 millones (FCCA, 2011).

1.2.4 Empleo

Una variable económica que se ve altamente favorecida, es la creación de empleos. La capacidad de generar puestos de trabajo ha aumentado a la par del crecimiento de la industria, generando nuevas posibilidades para los trabajadores.

Existe una extensa gama laboral que va desde un nivel técnico hasta un nivel especializado; generando oportunidades en todos los niveles. Datos obtenidos de (<http://www.cruiseshipjob.com/photo.htm>) mencionan que en un buque crucero promedio, se brindan los siguientes empleos:

El Departamento de Cubierta ofrece los siguientes puestos de trabajo del buque de crucero (posiciones): oficiales de puente (el capitán, el Capitán, Jefe de Seguridad, primer oficial, segundo oficial, tercer oficial, cadete de cubierta, Responsable de Medio Ambiente, responsable de seguridad) y puntuaciones de la cubierta: contra maestre, marinero, marinero, guardia de seguridad, Carpintero, marinero de cubierta. Total: 15 posiciones.

El Departamento de Motor ofrece los siguientes puestos de trabajo del buque de crucero (posiciones): Oficiales del motor (Jefe de Ingenieros, Ingeniero Jefe del Estado Mayor, Ingeniero Primero, Segundo Ingeniero, Ingeniero Tercero, Servicios de Ingeniería Hotelera, Ingeniero Jefe Eléctrico / Jefe Electricista, Ingeniero Eléctrico / Electricista, Ingeniero Electrónico, Junior Ingeniero Electrónico-comunicación, Jefe de refrigeración / Ingeniero en climatización, Cadete especialista en motor) y los puestos inherentes al motor: Motorista, Ajustador, Engrasador, Asistente de Mantenimiento, Plomero y Bombero. Total: 18 posiciones.

El Departamento de Operaciones ofrece las siguientes posiciones: Recepción del personal - Jefe Contador, Director Hotel / Administrador Hotelero, Jefe Adjunto Contador / Asistente de Director de Hotel, Contador Auxiliar, Contador Auxiliar Junior, Recepcionista, Servicio al Huésped Asociado, Equipo Contador, Contador Auxiliar, Gerente de Excursiones, Asistente de Gerente de Excursiones / Auxiliar de servicios. Total: 11 posiciones.

El Departamento de Servicios Financieros ofrece los siguientes puestos de trabajo del buque de crucero: Controlador Financiero, Gerente de Nómina, Administración de Personal para cuentas de clientes, Contador Segundo y Auditor nocturno. Total: 5 posiciones.

El departamento de limpieza ofrece los siguientes puestos de trabajo del buque de crucero (posiciones): El encargado jefe de ama de llaves / limpieza, subjefe de Ama de Llaves / Asistente de Gerente de Limpieza, Mayordomo, Operador de Camarote, Azafata, Botón, Encargado de limpieza, Supervisor de Servicio de lavandería, personal de lavandería, supervisor de planta, encargado de la piscina. Total: 11 posiciones.

La Dirección de Alimentación y Bebidas Administración consisten en las posiciones siguientes : Alimentos y Bebidas Gerente / Director, Asistente de Alimentos y Bebidas Gerente / Director, Asistente de Gerente Senior de Alimentos, Asistente de Gerente de Alimentos, Alimentos y Bebidas aprendiz y Asistente de Alimentos y Bebidas Administrativo. Total: 6 posiciones.

La División de Operaciones del restaurante ofrece los siguientes puestos de trabajo en el crucero: Gerente de Restaurante, Mesero, Subgerente de restaurante , Jefe camarero / camarera (también conocido como Chef de Rango), camarero / camarera, camarero junior, Mayordomo/ Azafata, ayudante de camarero, Oficial de comedor de la tripulación, Limpieza de restaurante, Supervisor de Servicio de habitaciones, servicio de habitaciones del operador Telefónico y Operador de Servicio de Habitaciones. Total: 13 posiciones.

El Departamento de bebidas ofrece los siguientes trabajos: Gerente de Bar , Supervisor de Barra, Jefe de barman, Jefe de bodega, Operador de Vino, Camarero , Asistente en vinos, Barman, Azafata⁹ . Total: 9 posiciones.

El Departamento de la Galería Culinaria ofrece los siguientes puestos de trabajo: Chef Ejecutivo, Sous Chef Ejecutivo, Chef, Chef de Partie, Demi Chef de Partie, Primer cocinero, Segundo Cocinero, Chef Pastelero, Cocinero de la tripulación, Maestro de Suministro / Tendero, Asistente de Jefe de Suministro, Panadero, Carnicero, Lavavajillas, Asistente de Cocina. Total: 15 posiciones.

El Departamento de Salón de Belleza ofrece los siguientes puestos de trabajo del crucero (posiciones): Administrador de SPA, Asistente Administrativo de SPA, Subgerente de estética, Peluquería, Terapeuta de masaje, Cosmetología, Técnico de las uñas, Instructor Personal , Acupunturista, Instructor de Yoga. Total: 10 posiciones.

El Departamento de Casino ofrece los puestos de trabajo siguientes: Gerente de Casino, Auxiliar Administrativo, Dealer del Casino , Cajero del casino, Técnico en Máquinas. Total: 5 posiciones.

El Departamento de Actividades del crucero ofrece los siguientes puestos: Director de Crucero, Subdirector de Navegación, Anfitriona Social, Anfitriona Internacional de Cruceros, DJ, Coordinador de Actividades Deportivas, Coordinador de Actividades Infantiles, Instructor de Golf, Entrenador de Deportes Acuáticos. Total: 9 posiciones.

El Departamento de Entretenimiento ofrece a los puestos de trabajo: Titular de entretenimiento, Intérprete, Comediante, Cantante, Bailarín, Orquesta, Músico, Cantante de salón, Director de escena, Personal de escenario, Técnico de Luz y Sonido, Bandas de Salón, Pianista clásico, Pianista del Bar, Trío, Duos, Grupos musicales, Productor, Asistente de Productor. Total: 19 posiciones.

El Departamento Médico ofrece las siguientes posiciones: Jefe de Médicos, Médico, enfermera, jefe de enfermería, practicante de enfermería. Total: 5 posiciones

El Departamento de fotos ofrece los siguientes puestos de trabajo del buque: Gerente de Fotografía, Subgerente de Fotografía, Fotógrafo Junior, Fotógrafo, Camarógrafo. Total: 5 posiciones.

El Departamento de Ventas al por menor ofrece las siguientes posiciones: Gerente de Ventas al por menor, Asistente de Tiendas de regalos y ventas al por menor, Especialista en joyería fina, Especialista en venta de relojes, Consultor de belleza, Especialista de Productos de Belleza. Total: 6 posiciones.

El Departamento de Tecnología de la Información ofrece los siguientes puestos de trabajo: Administrador de Sistemas, Equipo del técnico de sistemas de hardware, Administrador de Internet. Total: 3 posiciones.

El Departamento de Recursos Humanos ofrece los siguientes puestos dentro del crucero: Gerente de Recursos Humanos, Gerente de Capacitación y Desarrollo del Personal, Staff Administrativo, Asistente Administrativo. Total: 4 posiciones.

Lo cual marca la pauta para la distribución general en un crucero, dada por tres categorías:

- ☞ *Empleos operativos*: que representan a los cocineros, marineros, peluqueros, terapeutas, instructores de deporte, fotógrafos, asistentes, operador telefónico, azafata, barman, meseros, panadero, carnicero, lavavajillas, músicos, artistas, enfermera.
- ☞ *Empleos tácticos*: representados por los chef ejecutivo, los jefes, responsables, coordinadores, gerentes, supervisores.
- ☞ *Empleos estratégicos*: encabezados por contra maestres, directores, capitanes.

Lo que permite a nivel mundial tener una escala de desarrollo importante en todos los niveles.

Es preciso destacar, que de acuerdo con la Asociación de Cruceros del Caribe en Florida (FCCA por sus siglas en inglés), se registró para el año 2009, la cifra de 41,500 empleos, pagando así 600 millones de dólares. En el 2011, los gastos pagados ascendieron a 520 millones con un número de 56,000 empleados.

Recapitulación.

La Industria Crucera tuvo que pasar por una serie de acontecimientos históricos para que tuviera trascendencia turística a nivel internacional.

Los primeros indicios de crucero se remontan al año de 1845, no obstante la evolución demoró varias décadas para que tuviera una implicación real en la economía mundial. A partir de 1960 aparecen los barcos diseñados para el turismo de cruceros, fue así como comenzó a ocupar un lugar en la economía y no fue hasta la década de los 80's donde comenzó a mostrar un crecimiento constante.

No ha sido fácil éste camino, una serie de factores ajenos propiamente a la industria crucera tales como el periodo de guerras, crisis mundiales no han sido obstáculo para el crecimiento sostenido registrado por el crucerismo. Un análisis detallado del comportamiento turístico de la CEPAL⁴ informa que el turismo de crucero cuenta con una rentabilidad atractiva y reducción de costos (CEPAL, 2004).

La rentabilidad de la industria crucera se hace evidente en la relación oferta-demanda, mientras los turistas tienen en mente ciertas expectativas de viaje, las compañías cruceras han cubierto y superado sus necesidades y deseos que hacen competitivo el campo, tales como: la posibilidad de conocer varios destinos, la versatilidad de opciones que permiten el ocio, recreación, aventura, la comodidad, la seguridad, el no tener que preocuparse por la programación del viaje, características que hacen que el pasajero valore la relación de calidad con el precio.

En suma, el mercado ha crecido y se ha ampliado a nuevos segmentos, lo que trae una serie de beneficios económicos.

Éste desarrollo que ha tenido la industria a nivel mundial, se busca proyectar a México, cuyos índices de crecimiento de arribos han sido paulatinos, con una ventaja competitiva de posicionamiento en el mercado mundial, ya que los puertos mexicanos se posicionan entre los destinos más atractivos a nivel mundial. Según la FCCA, ubica a la Costa Oeste de México con el 8% de preferencia. Asimismo, algunas playas mexicanas, también se encuentran inmersas en ciertas rutas trazadas en los itinerarios correspondientes al Caribe, destino que representa un nivel preferencial del 43% de los cruceristas.

CAPÍTULO 2. CRUCERISMO EN MÉXICO. UN ENFOQUE TURÍSTICO

Introducción.

México ha sido un importante receptor de visitantes internacionales y no es para menos cuando las condiciones climáticas, reservas naturales, patrimonio cultural e histórico son particularidades turísticas altamente apreciadas alrededor del globo terráqueo.

El Instituto Nacional de Ecología, informa, que el litoral mexicano tiene una extensión de 11,592.77 km², espacio que ha sido una pieza determinante en el desarrollo turístico y altamente valorizado por las grandes compañías cruceras a nivel mundial. De hecho, la Cámara de Valencia (2009) publicó un informe en el que asegura que México es el primer receptor de cruceros a nivel mundial con importantes destinos, cada uno con diferentes atractivos que son detonadores de la actividad económica.

Por lo anterior, se realiza un diagnóstico sobre la situación actual de turismo en relación con la modalidad de cruceros (subtema 2.1), y de los puertos identificados como principales receptores, lo cual conducirá al análisis de los criterios turísticos de los visitantes a bordo de crucero.

Con objeto de realizar un análisis del impacto turístico en el número de cruceristas que visitan los diferentes puertos, se tomará como sistema turístico a el conjunto de características que actualmente poseen los puertos, así como los factores evolutivos que han tenido incidencia.

El siguiente mapa ilustra los puertos que han presentado la mayor afluencia de cruceros en los últimos años:

Figura 2.1 Principales puertos receptores de cruceros

Fuente: Elaboración propia basada en datos de La SCT y SETUR

Ensenada, Mazatlán, Los Cabos, Puerto Vallarta, Acapulco, Mahahual, y Cozumel son los puertos más significativos de arribo de cruceros.

Para su cabal comprensión, en los apartados del subtema 2.2, se puntualizan de manera ascendente los puertos antes señalados, tomando como referencia el número de arribos de cruceros registrados en el año 2011.

Se examina en cada uno de los puertos, los principales componentes del turismo señalados por la OMT, que corresponden a: 1) el espacio geográfico, 2) la oferta y demanda de atractivos turísticos, reconocida como la valorización del patrimonio natural, la cultura, el mar y el cuerpo humano, en éste estudio abordado como atractivos turísticos y; 3) los operadores de mercado cuyo objetivo es facilitar la interrelación entre la oferta y la demanda, que en éste estudio se señalan como modelos y programas turísticos.

En éste orden, surge el puerto de Cozumel que destaca por su dinamismo en el flujo de cruceros.; se identifica claramente que casi la mitad del mercado turístico de crucero en México, arriba en ésta zona.

En el apartado 2.2.1, se analiza cautelosamente los aspectos turísticos señalados que han dado lugar a ser el puerto receptor más concurrido. Se ahonda el tema de una manera especial en el modelo turístico que presenta la Isla de Cozumel porque éste puerto puede ser una guía de referencia para los demás centros turísticos de arribo de cruceros en el país.

2.1 Repercusión del Turismo Mundial en el Crucerismo en México

Existe una vinculación entre el turismo como sector y la modalidad de cruceros.

El turismo a nivel mundial ha alcanzado unos novecientos millones de llegadas internacionales, comenta la Organización Mundial del Turismo (2008), que constata además que ha habido una creciente diversificación geográfica de destinos y el turismo ha sabido adaptarse, con rapidez, a las circunstancias cambiantes de su entorno económico, social y medioambiental.

Ésta adaptabilidad turística responde a la apertura de actividades turísticas de innovación en el mercado, como es la modalidad de cruceros que ha tenido una presencia y un rápido crecimiento de pasajeros del 8% anual (OMT, 2008).

Francesco Frangialli también expresa que la vigorosa evolución del turismo de cruceros ha llevado a la creación, diversificación, y consolidación de destinos en la cuenca mediterránea, en el Golfo de México, en el Atlántico, en el norte de Europa y en el Pacífico, cuya fortaleza queda reflejada en que las principales compañías de cruceros ocupan los primeros puestos en el ranking del sector del turismo y ocio, si se mide por su capitalización bursátil, y por obtener anualmente importantes tasas de rentabilidad.

La modalidad turística de cruceros ha repuntado como un “gran destino cobrara movilidad y se desplazara de un lugar a otro a lo largo del año, siendo por tanto un negocio deslocalizado y mundial, pero que tiene un enorme impacto en el rápido establecimiento, en el posicionamiento y en la concepción de la imagen de un país o de un destino concreto a escala mundial o al menos regional” (OMT, 2008: vii)

El dinamismo en la industria de cruceros se traduce en un entorno de alta competencia con una incidencia económica importante en el sector turístico en México.

Durante el año pasado, 27.7 millones de viajeros de todo el mundo llegaron a México, de los cuales 5 millones visitaron el país a través de una línea de cruceros (Notimex, 2012).

Esto significa, que el subsector de cruceros representa la quinta parte del total de turismo en México.

2.2 Trayectoria de cruceros

El principal destino a nivel mundial del cual México tiene influencia es el Caribe, seguido por la región del Canal de Panamá (Transcanal) que regularmente provienen de la costa Este de Estados Unidos o el Caribe y con destino a la costa Oeste de Estados Unidos, mientras que en el trayecto los cruceros realizan

escalas puertos del Pacífico mexicano. La otra región son los cruceros que realizan escala en el Pacífico mexicano o Riviera Mexicana, señala Velasco (2004).

2.2.1 Principales rutas.

La presencia de México en las líneas de crucero en el mundo, tiene una gran incidencia, tal que la costa mexicana, tanto en el Océano Pacífico como en el mar Caribe, aparecen de manera reiterada los puertos mexicanos, siendo puntos clave en el itinerario de los pasajeros.

En el estudio *La infraestructura portuaria para cruceros turísticos y el tráfico marítimo en la Bahía de Santa Cruz*, se citan las principales rutas en las costas mexicanas:

“Ruta Ensenada. El servicio de cruceros que provienen de Los Ángeles o San Diego, visitan solamente el puerto de Ensenada.

La cercanía de Ensenada con la costa Oeste de EUA a propiciado el origen de esta ruta, teniendo como característica que son de los viajes más cortos de cruceros pero que sin embargo tienen una mayor frecuencia de escala en Ensenada lo que genera que se encuentre posicionada en el segundo lugar a nivel nacional y en primer lugar en el litoral del pacífico. Es una travesía de tres o cuatro días, cuyo principal atractivo es el casino a bordo de las embarcaciones, debido a que de acuerdo a la legislación del Estado de California, al no autorizar la operación de casinos, exige a las navieras realizar el tráfico en aguas internacionales para realizar actividades de juego y apuesta.

Ruta del Norte. Esta se desarrolla de manera masiva a finales de los ochenta. Inicia en Vancouver, Canadá o Seattle, Estados Unidos de Norte América y concluye en algún punto de la Riviera Mexicana con una duración de 7 a 10 días. Visita los puertos de San Francisco, San Diego, Isla Catalina, Ensenada, Cabo San Lucas, Mazatlán y Puerto Vallarta.

Esta ruta esta dirigida a hacer a escala a los puertos mexicanos mencionados, debido a que se encuentran ubicados geográficamente para cumplir con los tiempos que requiere esta ruta. Ya no hacen escala en puertos como Acapulco o Huatulco ya que se prolongaría a un día más la travesía.

En primavera, otoño e inicio de invierno, existe un movimiento de cruceros con destino a Hawaii con una duración de 14 días, provenientes de San Francisco o Los Ángeles a Ensenada.

Ruta Tradicional. Tiene una duración de 6 a 9 días de viaje. Los viajes de crucero inician principalmente de Los Ángeles, San Diego, aunque también se originan en San Francisco, Long Beach y toca diferentes puntos del Pacífico mexicano, como

Los Cabos, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo y Acapulco. Tiene aproximadamente más de veinte años de funcionamiento.

Esta es de las rutas más antiguas establecidas en México, debido a que las distancias entre los puertos mexicanos la hace atractiva para navegar durante la noche y al siguiente día realizar escala en determinado puerto.

Ruta Transcanal. Se origina en un puerto de Miami y concluye en la costa Oeste de Estados Unidos, Canadá o Acapulco, o viceversa. Utilizando el Canal de Panamá en ambos casos.

Esta ruta es una de las más recientes. La combinación de visitar el Caribe y la experiencia de cruzar el Canal de Panamá, es la de realizar una travesía de más de 10 días y 20 como máximo, por lo que los costos son más altos y por consiguiente está destinado para un mercado con mayor capacidad económica.

En su travesía se visitan islas y cayos del Caribe y Bahamas, así como puertos de Guatemala, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y Colombia. Además realizan escala en islas que son propiedad de las líneas navieras localizadas en la Bahamas.

Ruta del Caribe Mexicano. En esta ruta con duración de 4 a 7 días de viaje, tiene como home ports los principales puertos de Florida: Miami, Everglades, Tampa, Ft. Lauderdale, Puerto Cañaveral, además incorporándose New Orleans y Charleston. Uno de estos destinos es "Costa Maya, localizado a 107 millas náuticas al sur de Cozumel, 365 kilómetros al sur de Cancún y 160 kilómetros al noroeste de Chetumal." (Velasco, 2004: 66-74).

De acuerdo con Velasco (2004), las rutas internacionales que incluyen como destino los puertos mexicanos son: Ensenada, Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Acapulco, Huatulco, Manzanillo, Zihuatanejo, Cozumel, Cancún y Chetumal.

Cabe mencionar, que la ruta del Caribe en México es la ruta más abordada por los pasajeros, siendo Cozumel y Mahahual parte de ésta zona geográfica, no sin mencionar que Cozumel ocupa el quinto sitio en destino de cruceros en el planeta (Velasco, 2004).

Asimismo, el origen de los destinos, corresponde a la zona geográfica de Norteamérica, lugar de origen de los principales destinos en México.

Revisemos la incidencia turística que tiene la industria crucera en cada uno de los puertos.

2.3 Puertos mexicanos.

Existen actualmente 21 puertos donde desembarcan de cruceros en los puertos mexicanos, que muestran un comportamiento distinto en el arribo de cada puerto, que va estrechamente ligado con el número de pasajeros que desembarcan en los cruceros.

En un estudio sobre los impactos económicos del crucerismo en México, realizado durante 2006-2007 por la Asociación de Cruceros del Caribe en Florida, en colaboración con la BREA, se detectaron por su trascendencia económica los siguientes puertos, enumerados de mayor a menor por su relevancia: Cozumel, Costa Maya (Mahahual), Puerto Vallarta, Ensenada, Mazatlán, Cabo San Lucas, Acapulco, Progreso, Zihuatanejo y Huatulco.

En la siguiente tabla se representa cifras con el número de arribos registrados en el año 2011, de acuerdo con los datos de la Secretaría de Turismo en el informe *Movimiento de cruceros en los principales puertos del país (1997-2011)*:

Tabla 2.1 Puertos mexicanos de arribo de cruceros.

Puerto	Arribos	%	Pasajeros	%
ACAPULCO, GRO.	81	3.58%	120,323	2.13%
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	261	11.53%	587,086	10.37%
COZUMEL, Q. ROO	999	44.14%	2,889,385	51.03%
DOS BOCAS, TAB.	1	0.04%	1,776	0.03%
ENSENADA, B.C.	164	7.25%	389,256	6.87%
GUAYMAS, SON.	6	0.27%	7,550	0.13%
HUATULCO, OAX.	57	2.52%	78,281	1.38%
LORETO, B.C.S.	9	0.40%	10,388	0.18%
MAJAHUAL, Q. ROO	213	9.41%	577,345	10.20%
MANZANILLO, COL	35	1.55%	50,551	0.89%
MAZATLAN, SIN.	40	1.77%	71,048	1.25%
PICHILINGUE, B.C.S.	15	0.66%	29,552	0.52%
PROGRESO, YUC.	125	5.52%	318,684	5.63%
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	20	0.88%	21,419	0.38%
PUERTO MORELOS, Q. ROO	4	0.18%	355	0.01%
PUERTO VALLARTA, JAL.	187	8.26%	441,297	7.79%
PUNTA VENADO, Q. ROO	16	0.71%	40,126	0.71%
SEYBAPLAYA, CAMP.	4	0.18%	367	0.01%
TOPOLOBAMPO, SIN.	6	0.27%	6,850	0.12%
VERACRUZ, VER.	1	0.04%	1,836	0.03%
ZIHUATANEJO, GRO.	19	0.84%	18,539	0.33%

Fuente: Elaboración propia con base en datos de SETUR, 2011

De los 21 puertos registrados de arribos de barcos cruceros, 6 de ellos están ubicados geográficamente en el Océano Atlántico, ruta donde se registra el mayor número de cruceristas. Dichos puertos reciben al 61% de pasajeros totales, sumando un total de 3,509,047 de visitantes cruceristas reconocidos en el 2011 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Lo cual, corrobora la cifra de la Cámara de Valencia, que asegura que el arribo de cruceros en el Atlántico corresponde al 60%.

Es importante resaltar, que Cozumel se encuentra a la cabeza y muy por encima de los demás puertos con el 50% de cruceristas. En segundo lugar con un 12% se encuentra Cabo San Lucas, seguido por Ensenada, Mazatlán, Puerto Vallarta, Mahahual, Acapulco.

Analicemos el comportamiento histórico que han presentado los principales puertos de arribo de barcos cruceros:

Tabla 2.2 Evolución de arribos de cruceros en puertos mexicanos.

Puertos	1992	1995	1998	2002	2005	2008	2011
Acapulco, Gro.	5.31%	6.70%	5.65%	3.70%	4.74%	3.86%	4.32
Cabo San Lucas, B.C.S.	13.85%	7.12%	6.88%	9.52%	10.00%	14.68%	12.43
Cozumel, Q. Roo	23.65%	35.55%	34.81%	46.07%	36.49%	35.39%	36.43
Ensenada, B.C.	29.30%	10.18%	10.07%	6.14%	8.15%	9.73%	9.06
Mahahual	-	-	-	5.55%	9.55%	1.23%	5.74
Mazatlán, Sin.	11.85%	4.17%	4.24%	6.41%	7.24%	8.57%	7.34
Puerto Vallarta, Jal.	12.82%	5.27%	5.83%	6.81%	8.41%	9.69%	7.98

Fuente: Elaboración propia basada en datos de La SCT, 1992-2011.

Acapulco ha representado un porcentaje del 5%, y se observa un ligero descenso a la fecha.

Cabo San Lucas por su parte, del tercer lugar de arribos en el año 1992, ascendió al segundo lugar para el año de 2005, conservando ésta posición hasta hoy día.

Cozumel, por su parte, de 1992 a 1995 mostró un aumento del 50% en arribo de cruceros, lo que significó ubicarse como el primer puerto receptor desde 1995 a la fecha.

El puerto de Ensenada ubicado en Baja California, repuntaba como una potencia crucera en 1992, más tarde el porcentaje mostró una serie de altibajos

que desembocó a un tercer lugar en puntos porcentuales en arribos de cruceros para el año pasado.

El caso de Mahahual, si bien no había cifras hasta el año 2002, se posicionaba con un porcentaje más alto que Acapulco e incluso provocó una baja en el mercado local de 4% en el puerto de Ensenada. A pesar de que las cifras muestran variaciones porcentuales, la fracción que ocupaba en el mercado crucero en 1992, para 2011, es casi igual.

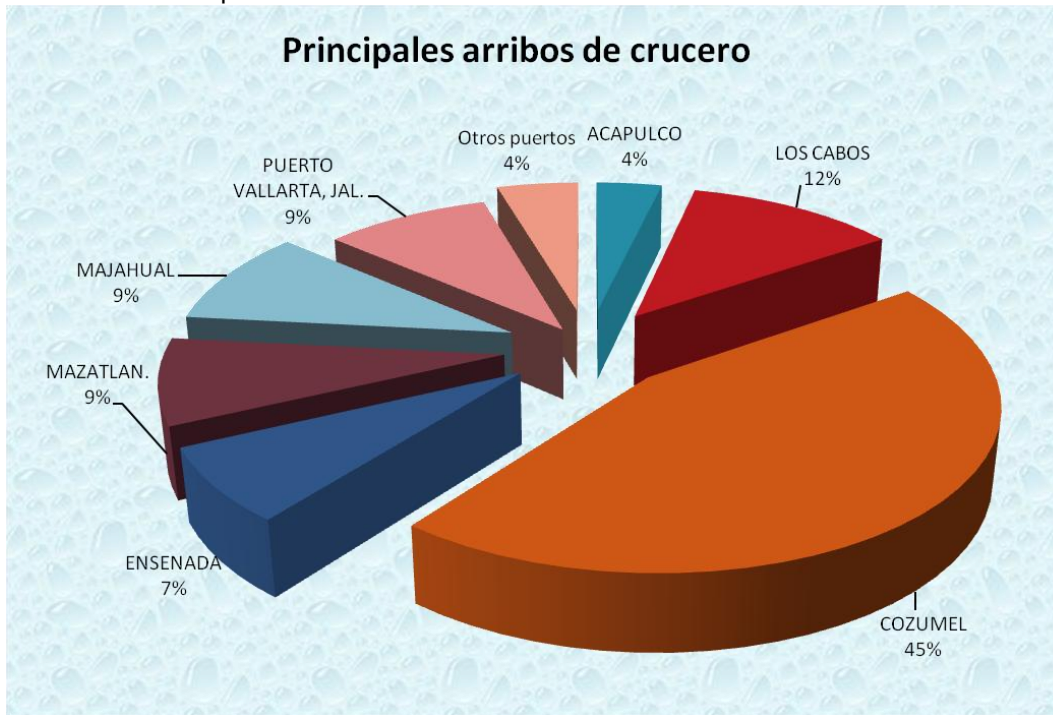
Mazatlán se encontraba para 1992, casi a la par con Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, sin embargo, para 1995, el retroceso de más del 50% de Mazatlán lo colocaba en último lugar en dicho año. Para 2011, sin embargo, logró recuperar su posición versus los principales puertos del país, colocándose en el quinto lugar de arribo de cruceros.

Puerto Vallarta también se posicionaba con un importante lugar, sin embargo la volatilidad del puerto ha decrecido del 12.82% a un 7.98% actual.

En el año de 1992, se vislumbraba un comportamiento similar en comportamiento de número de arribos, y aunque no era igual, ya que se encontraban a la cabeza Cozumel y Ensenada; Cabo San Lucas, Mazatlán y Puerto Vallarta tenían una posición similar en cuanto a arribos de cruceros, sin embargo, el crecimiento en los puertos ha sido dispar.

Dichas cifras nos llevan a identificar los 7 puertos significativos donde arriban los cruceros, se trata de: Cozumel, Los Cabos San Lucas, Mahahual, Puerto Vallarta, Mazatlan, Ensenada y Acapulco. En el siguiente gráfico se identifica el porcentaje de arribos que registró en 2011.

Gráfica 2.2 Principales arribos de cruceros.



Fuente: Elaboración propia basada en datos de la SETUR, 2011.

Cozumel, presenta el escenario más favorable con el 44% de los arribos. El año pasado, desembarcaron 844 barcos cruceros en Cozumel, lo cual indica que ocupa un lugar destacado en los itinerarios de las líneas de crucero.

El segundo lugar con 261 arribos lo ocupa en norte del país, Cabos San Lucas ubicado en Baja California Sur. Con un 9% de arribos se encuentra Puerto Vallarta en Jalisco y Mahahual en Quintana Roo; seguido por Mazatlán, Sinaloa y Ensenada Baja California. Se destaca por su trascendencia histórica e hitos mundiales, el puerto de Acapulco.

Los puertos antes mencionados son objeto de éste estudio debido a la derrama económica que se genera a través de los pasajeros que visitan la costa mexicana.

2.3.1 Cozumel

Cozumel es “un polo de desarrollo en el sureste mexicano, una isla que apuesta todo al turismo de cruceros”, sustenta (Santander, L.C. y Ramos-Díaz, M. 2011: 27)

Al respecto, comenta el director general de Turismo, Emilio Villanueva Sosa que Cozumel continúa posicionada como el destino más importante en arribo de cruceros a nivel nacional e internacional, debido a la llegada de estos hoteles

flotantes que transportan a miles de pasajeros de diversas partes del mundo. En 2011 arribaron 2,676,156 pasajeros, asegura el Banco de México (BANXICO).

Para llegar a ello, la Isla presentó una serie de acontecimientos evolutivos importantes.

2.3.1.2 Antecedentes históricos

La evolución de la Isla de Cozumel, corresponde a una cronología de hechos históricos que marcaron la ruta del turismo.

Luis Carlos Santander y Martín Ramos Díaz relatan la evolución de Cozumel, que pasó de ser un centro religioso habitado por los mayas (antes de la conquista de los españoles), a un puerto turístico. La Isla de Cozumel fue descubierta el 3 de mayo de 1518 por Juan Grijalva y que un año más tarde desembarcaría Hernán Cortés. Sin embargo, quedó prácticamente despoblada cuando se ordenó hacer una reubicación en tierra continental en los habitantes dispersos en la isla en el siglo XVII.

La repoblación tuvo lugar en el año de 1847, cuando se desató la Guerra de Castas en la Península de Yucatán y las familias agrícolas emigraron a Cozumel. Para el año de 1900, la Isla tenía 971 habitantes y la población fue creciendo a través del tiempo principalmente por la migración de Veracruz, Yucatán y Campeche.

En cuanto a la historia economía de la Isla estuvo limitada al acopio de marquetas de chicle y a la producción, procesamiento y comercialización de copra procedente de Quintana Roo, lo que convirtió a Cozumel en un destino importante del comercio marítimo.

A partir de 1920 Cozumel fue utilizada como punto de abastecimiento para hidroaviones que comunicaban Florida con Centroamérica y Sudamérica.

Para la crisis mundial iniciada en 1929, se desplomó la industria de copra y chicle. Fue hasta la Segunda Guerra Mundial, que el gobierno norteamericano hizo una serie de inversiones del gobierno norteamericano de pistas de aterrizaje y equipamiento de radiocomunicaciones que se utilizaron para la batalla. (Santander, L.C y Ramos Días, M. 2011)

En el estudio “Distribución territorial y turismo en Cozumel”, se aborda a partir de la década de los cincuenta, donde el turismo en Cozumel se vislumbró como la alternativa económica al decaer la actividad portuaria con la crisis chiclera. Hasta este momento, Cozumel constituía una isla “de aventura” a la que llegaban unos pocos visitantes exóticos.

Fue hasta la segunda mitad del siglo XX, que resurgió la Isla de Cozumel como destino turístico a partir de la ruta marítima comercial que existía entre América Central, Cuba, Florida, puertos mexicanos y estadounidenses. Gracias al apoyo de empresarios o promotores turísticos que colaboraron a la infraestructura y prestación de servicios turísticos. (Santander, L.C y Ramos Días, M. 2011).

Ésta situación tuvo lugar debido al impulso gubernamental de la Isla, Benseny, Graciela, narra que el apoyo al sector turístico en México estuvo plenamente estudiado antes de que se diera. En los años 60's, los factores que se tomaron en cuenta para hacer crecer el turismo fueron la oferta turística concentrada en México, los ingresos favorables habían crecido un 11.7%, el país presentaba perspectivas favorables para aumentar los ingresos de divisas, las playas resultaban un atractivo para los turistas extranjeros y las zonas requerían inversiones en infraestructura y equipamiento urbano.

Para Cozumel, toda ésta serie de factores resultaron beneficiosos, ya que surgió la iniciativa gubernamental de ocupar y crear polos de desarrollo en la Península de Yucatán, que estaba muy cerca de Cuba; la Península de Baja California y la costa sur del país. Apoyado principalmente por FONATUR, y debido a estudios científicos estructurados y en obras de ingeniería civil y arquitectónica, se fomentó la confianza en los inversionistas privados (Benseny, Graciela, 2007).

Durante la década de los setenta, comenzaron a arribar a Cozumel cruceros turísticos; los primeros barcos eran españoles, franceses y rusos; el desembarco de los pasajeros se hacía por medio de barcos *tenders*. Sin embargo, con el paso de los años las llegadas de cruceros aumentaron, lo cual, sumado a la necesidad de un muelle para el abasto de la población, influyó para la construcción de la primera terminal marítima conocida como "Internacional" (1980). Desde su apertura, se incrementó de forma notoria la afluencia de cruceros. A saber, en 1982 arribaron 313 navíos, y a finales del decenio, en 1989, fueron 496 los barcos que visitaron Cozumel.

Martínez C. (2008), sugiere como ejes que repuntaron el turismo en Cozumel son:

- Los arrecifes de la isla, filmados por el francés Jacques Costeau.
- El turismo del buceo
- La infraestructura portuaria, entre 1995 y 2003 se edificaron los grandes hoteles de cadena (*resorts*) ubicados en la zona sur de la isla frente al Parque Nacional Arrecifes de Cozumel.

Asimismo, indica que los factores que ayudaron al surgimiento del crucerismo en la Isla de Cozumel, tuvieron lugar mediante:

- Las inversiones turísticas hacia la construcción de dos nuevos muelles en su costa oeste, para el arribo de cruceros turísticos, generando una gran transformación de su litoral; durante los noventa.
- La terminal marítima Puerta Maya, construida entre 1993 y 1996, y Punta Langosta, en 1997, aumentaron la capacidad portuaria a seis barcos de forma simultánea.

2.3.1.2 Geografía de la Isla

La Isla de Cozumel ocupa 478 kilómetros cuadrados del territorio nacional, rodeado por mar. (Santander C., 2011). Veamos la ubicación geográfica en la Península.

Figura 2.2 Localización geográfica de la Isla de Cozumel.



Fuente: Google Maps 2012

La Isla de Cozumel se localiza a 20 km al este del litoral oriental de la Península de Yucatán y a 60 km al sur de Cancun. Tiene una extensión de 647.33km. (Ayuntamiento de Cozumel, 2011).

Cozumel forma parte de la “unidad geomorfológica de las planicies del Caribe” (Xacur, 1998 citado en Palafox M. 2009). Dicho posicionamiento en el Caribe, redunda en la preferencia de cruceristas de visita, estudios de la FCCA, revelan que el 43% de los cruceristas, buscan como destino el Mar Caribe.

El clima es cálido húmedo con abundantes lluvias en verano y escasa en invierno, con una temperatura anual media mayor a los 18°C (Instituto de Geografía, 2007 citado por Palafox M. 2009).

2.3.1.2.1 Descripción territorial- arribo de cruceros

Los cruceros arriban por la parte Centro y centro-sur, que en un primer momento, se asoció con el muelle del ferry a Playa del Carmen ubicado en el Malecón de la avenida Rafael Melgar. Posteriormente, se extendió por la instalación de los muelles de cruceros en el sector centro-sur hasta Puerta Maya (Martínez C., 2008). La zona céntrica de arribo de cruceros, ha sido una ventaja para los turistas; para ellos es mucho más fácil la movilidad y el tiempo en llegar a los principales atractivos se acorta.

El estudio *Configuración territorial del turismo en las costas de la isla de Cozumel*, describe que “La mayoría de los espacios costeros y, por ende, el eje de movilidad de los turistas y visitantes de cruceros, se localiza en la costa oeste de Cozumel, dado que ahí se encuentran la ciudad, los muelles de cruceros y los principales negocios turísticos.” (Martínez C., 2008).

Los muelles cruceros son base para la infraestructura de la Industria Crucera. Las terminales marítimas que conforman la infraestructura portuaria, descritas por la Municipalidad de Cozumel corresponden a :

Muelle Fiscal: Fue el primer muelle de la isla, y a través de los años ha sufrido transformaciones debido al gran número de operaciones marítimas que se realizan. Actualmente existen dos empresas transportistas operando.

Muelle Punta Langosta: Este muelle de cruceros se encuentra en el pueblo de San Miguel. Conectado por un puente peatonal a una plaza comercial.

Muelle SSA México: Este fue el primer muelle para cruceros construido en la isla a finales de los años 70 y actualmente es propiedad de SSA México, S.A. DE C.V.. Ofrece facilidades portuarias para transbordadores de carga y para cruceros internacionales.

Muelle de Carga: En este operan Transbordadores que se especializan en la transportación de vehículos, autobuses y camiones en todas sus dimensiones, a través de la ruta Punta Venado (CALICA) - Cozumel.

Muelle Puerta Maya: Concesionado a Carnival Corp., ofrece infraestructura portuaria de primera clase. Además de los mencionados, la isla cuenta con otros muelles más pequeños, que son utilizados para actividades de buceo, pesca, y otras actividades.

2.3.1.3 Cozumel, un destino turístico

Con el 44% de arribos de cruceros, Cozumel se ha convertido en la Isla receptora de crucero número uno en México.

Para conformar el espacio turístico adecuado, se conjuntan una serie de factores medioambientales, históricos, culturales, climáticos, gubernamentales con características que conforman el modelo turístico actual, posicionando a Cozumel entre los destinos preferenciales de los visitantes cruceros.

Estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, arrojan que Cozumel ha sido el puerto que más arribos de cruceros ha registrado desde 1985, que abarcaba el 27% del mercado. El crecimiento sostenido que ha presentado la isla, ha trasladado a Cozumel a ocupar el 51% de arribos cruceros. Dichas cifras sugieren una correcta adaptación de los espacios naturales a un complejo turístico.

a) Atractivos turísticos.

El turismo se desarrolla principalmente en la costa occidental del espacio insular. Alejandro Palafox, distingue los siguientes espacios turísticos:

- Espacio insular con playas son de arena blanca motivando el desplazamiento y condicionando el producto turístico de valor contemplativo San Miguel de Cozumel: principal área urbana hotelera de desarrollo de actividades comerciales vinculadas con la actividad turística y el ámbito económico local.
- Zona arqueológica de San Gervasio.
- Museo de la Isla de Cozumel.
- La ínsula se encuentra rodeada por arrecifes de coral, los cuales constituyen la principal atracción turística de Cozumel, debido a las 26 especies que se encuentran distribuidas a lo largo de la costa sur del territorio; así como algunas variedades animales endémicas, como el pez sapo -*Snopus Splendidus*- y otras en peligro de extinción como el mapache de Cozumel -*Procyon pygmaeus*; ceniztli de Cozumel -*Toxostoma guttatum*; coatí de Cozumel -*Nasua Nelson*; y el ratón de Cozumel. Cabe

destacar que, Chankanaab (Cozumel) recibe a 26% de turistas visitantes de arrecifes, el mayor porcentaje de visitantes en el mundo.

- Zona de Apropiación Turística: Terreno con diversos elementos como galerías subterráneas, cavernas, dolinas, cenotes, pantanos y planicies lodosas.

Según un estudio de la municipalidad de Cozumel, reveló que se han creado los siguientes centros turísticos:

- Parque Nacional Arrecifes de Cozumel: Con una superficie de 11,897 hectáreas que comprende los arrecifes coralinos del litoral suroeste de la isla.
- Parque Botánico ChanKanaab: que se localiza alrededor de una laguna natural que se conecta con el mar., con una superficie de 14 Hectáreas en las que se protege la flora y la fauna silvestre y acuática de este cuerpo de agua.
- Laguna Colombia: Zona situada al sur de la Isla, sujeta a conservación ecológica con una superficie de 674 hectáreas.
- La Reserva Ecológica Punta Sur: donde la naturaleza manifiesta la armónica integración de una diversidad de elementos tales como lagunas, manglares, aves, reptiles, peces y selva.
- San Gervasio: el sitio arqueológico más grande de la isla, fue un lugar estratégico para el comercio y el desarrollo político de esta área mesoamericana, centro ceremonial de la cultura maya y santuario de la Diosa Ixchel.

En dicho estudio, también se concentran los monumentos históricos y culturales más representativos de Cozumel, que son:

- El Reloj Público
- La explanada de la Bandera
- El Museo de la Isla que con sus 4 salas temáticas sintetiza armónicamente la geografía, vida, historia y cultura de la isla
- El Monumento al Mestizaje

- La Iglesia de San Miguel Arcángel
- La Fuente del Buzo
- La Plaza de las Dos Culturas y el Parque Benito Juárez.

El atractivo de Cozumel, ha convertido a la isla en el primer En Cozumel, primer destino nacional y mundial de cruceros (SECTUR) . La Isla cuenta con una infraestructura, que se ha transformado en los que se e ubican clubes de playa, bares, restaurantes, pabellones para masajes en la playa, música y diversión, en donde pueden además practicarse toda clase de deportes acuáticos como buceo, snorkel, vela, tabla, paracaidismo acuático, esquí, pesca.

Asimismo, un atractivo turístico importante que señala el Perfil Municipal de Quintana Roo es la cultura de Cozumel:

- Gastronomía: Cozumel cuenta con una gran diversidad en cocina internacional, con comida italiana, china, japonesa, mediterránea, española y francesa. La vasta cocina cozumeleña es otra de sus sorpresas, con una enorme variedad de platillos elaborados con mariscos, carnes y aves en exóticas recetas secretas con la influencia de la famosa cocina yucateca.
- Las tradiciones y el folklore de Cozumel tienen una larga historia: son muy reconocidas regionalmente las fiestas de “El Cedral”, la fiesta de San Miguel Arcángel, patrono del pueblo, y las fiestas de San Pedro y San Pablo.
- La tradición del Carnaval, iniciada en el siglo pasado; su honda raíz en la comunidad contagia a todos los habitantes a participar en ella, haciendo de calles y plazas auténticas salas de diversión. Son especialmente notables los grupos conocidos como comparsas, bailando por las calles e integrados por gente de todas las edades; se realizan desfiles durante tres o cuatro días, donde intervienen comparsas y carros alegóricos a lo largo del malecón de la isla.

La mayoría de los cruceristas que visitan la Isla de Cozumel, muestran un grado de interés importante en conocer el Patrimonio Cultural, Natural e Histórico, ya sea por enriquecer su cultura ó status en un grupo social.

Cozumel establece vínculos espaciales de proximidad con áreas consideradas por la UNESCO como Patrimonio Mundial, estos corresponden a:

- Ciudad de Izamal – Yucatán
- Ciudad Prehispánica de Chichén-Itzá – Yucatán

- Ciudad prehispánica de Uxmal – Yucatán
- Reserva de la Biósfera Banco Chinchorro – Quintana Roo
- Reserva de la Biósfera Los Petentes – Yucatán.
- Reserva de la Biosfera Sian Ka'an – Quintana Roo

Dichos atractivos representan un fuerte motor que dinamiza a los turistas hacia la Isla, el perfil de los cruceristas que se trasladan a la Isla de Cozumel suele ser uniforme. Analicemos la predisposición del consumo turístico de los cruceristas.

Perfil de crucerista

Es un hecho trascendental, conocer los motivadores que impulsan a los turistas a bordo de cruceros a elegir como número uno a la Isla de Cozumel para arribar.

El estudio *El perfil del turista internacional de Cozumel a partir de la construcción de su capital simbólico* (2010), publicó que para el año 2008, Cozumel recibió 2 569 433 turistas, de los cuales, el 88% de ellos residen en Estados Unidos, otro grueso mayoritario de cruceristas pertenece a Canadá.

Alejandro Palafox y Julia Sderis describen los motivadores de los turistas estadounidenses, que si bien están fuertemente influenciados por los medios de comunicación; responden particularmente a las necesidades de descanso, recreación y la confirmación de sus actividades sociales, de ésta manera logran distinguirse e influir en los integrantes de su círculo social para motivar la visita.

Es importante destacar la presencia del crucerista estadounidenses en México no sólo por la colindancia territorial; más allá de eso, la derrama económica que se produce a través de éstos visitantes, se debe a los gastos a los que incurren éstos turistas, que tienden a particularizar su visita mediante objetos con íconos o imágenes de Cozumel, artículos que representen su viaje como sombreros, cobijas, salsas; o bien, la compra de joyas que les permita dar fe de la visita en su círculo social.

Los beneficios percibidos por los norteamericanos, que se identifican en el estudio “Dependencias regionales del turismo en la Isla de Cozumel” son: la proximidad geográfica con Estados Unidos, la paridad peso-dólar, que resulta muy positiva para los extranjeros en cuanto a poder adquisitivo y, la calidad de la infraestructura de Cozumel.

El otro grueso de la población internacionalmente activa en Cozumel corresponde principalmente a canadienses, quienes muestran un profundo interés por conocer la cultura y los atractivos históricos y naturales.

Los canadienses son personas muy sensibles al buen trato y cuidan los detalles de la planeación, precio y servicios. Su principal motivador es el descanso, adentrándose en la cultura gastronómica y disfrutando de los atardeceres del malecón.

Su cultura los lleva a estar dispuestos a pagar entre 1,500 y 3,000 dólares canadienses en destinos turísticos con variedad de recursos naturales y áreas protegidas. Lo que nos da pauta a identificar que su interés de reserva, protección y cuidado del medio ambiente.

De esta manera, la principal fuente de ingresos se traduce, como bien lo asume Sderis J. y Palafox A., en la necesidad de distinción y reconocimiento por su capital social, “comprar recuerdos que acrediten el viaje o mostrar fotografías de las actividades que llevaron a cabo y que no son del dominio de todos” los llevará a que su grupo social reconozca su capital simbólico, que responde a la fuerza física, belleza, riqueza, sabiduría; en general el honor y el prestigio de cualquier tipo de capital ante una afirmación social.

Los lugares a donde tienden a dirigirse los cruceristas son principalmente zonas turísticas reconocidas a nivel internacional, tales como Chichen-Itza, Tulum y Cancún.

b) Modelo turístico

El modelo turístico que sigue Cozumel, cuenta con una serie de inversiones tanto en infraestructura portuaria, centros recreativos, naturales y descanso, así como programas gubernamentales que han ido evolucionando para trabajar en el turismo sustentable de la Isla.

La zona turística del litoral suroeste de la Isla de Cozumel establece vínculos espaciales de proximidad con áreas de atractivos histórico culturales y naturales distribuidos por el resto de la isla, los cuales intentan diversificar el producto turístico y redistribuir espacialmente las demandas. Con respecto al primero se generan flujos opcionales orientados hacia las ruinas mayas, y a la ciudad de San Miguel de Cozumel, caracterizada por una apreciable “turistificación”, la cual hace difícil reconocer la verdadera identidad del destino en su dimensión sociocultural.

Las áreas con propuestas de modalidades vinculadas a la naturaleza se localizan hacia la costa oriental y sur de la isla, las cuales están caracterizadas por playas naturales con muy bajo nivel de ocupación por instalaciones y negocios turísticos.

Para éste efecto, se han tomado una serie de medidas en la Isla de Cozumel para el impulso turístico.

c) Medidas para el crecimiento y desarrollo crucero.

Claudia Inés Martínez, señala por trascendencia histórica, que los programas que han dado impulso al turismo en Cozumel son los siguientes:

- Plan Maestro de Cancún (1972) elaborado por el Fondo de Promoción e Infraestructura Turística (Infratur) –hoy Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur)– y financiado con créditos del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo (Instituto de Geografía y Centro de Investigaciones de Quintana Roo, 1980);
- El diseño, por parte del gobierno federal, de un Plan de Desarrollo del Territorio de Quintana Roo, con el fin de fortalecer su proceso de conformación como estado libre y soberano, hecho que se consuma el 8 de octubre de 1974.

En el año 2010, el perfil de la municipalidad de Cozumel, describe los siguientes programas en la administración actual:

- Se construye actualmente la Marina FONATUR, que permitirá el arribo de yates de lujo de gran calado, que junto con una lujosa área de servicios para sus visitantes, proyectarán a Cozumel hacia un nuevo nivel de excelencia turística.
- Está en construcción un nuevo campo de Golf y otro más se encuentra en proyecto, que juntos con el que ya está operando complementarán el Circuito Caribeño de este deporte.
- Con el apoyo de SECTUR y de SEDETUR, se reconstruyó el Parque Quintana Roo, integrándose al inmueble del Palacio Municipal y modernizando su infraestructura para funcionar como un moderno y amplio espacio público, sin dejar de ofrecer las tradicionales áreas de diversión para chicos y grandes.
- Este destino fue el elegido para desarrollar el proyecto "EL NIÑO, LA MAR, LA PAZ Y COZUMEL", que a bordo de la embarcación artesanal "ZAMNÁ", comandada por el Capitán Vital Alzar, llevó un mensaje de paz, en la voz de un niño maya, a 13 puertos de Norteamérica y Europa. Cozumel es la primera, y hasta ahora la única, Isla de Paz, declarada así por la Comisión Internacional de la Paz en 2009.
- Gracias a su belleza y a la adecuada infraestructura turística, carretera y de servicios, Cozumel ha sido escogida por cinco años como una de las sedes del evento deportivo internacional "IRONMAN", evento que se realizará en esta isla hasta el 2014.

- Cozumel es sede del evento anual denominado “TRAVESÍA SAGRADA MAYA”, realizado en homenaje y tributo a los peregrinos prehispánicos, principalmente las mujeres mayas, que una vez en la vida, por lo menos, debían venir a la isla a adorar a la diosa Ixchel y a solicitarle su ayuda y protección.

Es importante destacar, que la logística interna de turismo se ha fortalecido a través de tratados comerciales. Alvaro Sánchez y Enrique Propin Frejomil afirman que responden a: carreteras y vialidades portuarias del norte de Quintana Roo, con lo cual se logra el abastecimiento de productos agrícolas (verduras, frutas, cereales), y productos industrializados (jugos, café, leche, azúcar, carne procesada) que llega del estado de Yucatán. Asimismo, la provisión de servicios es proporcionada por el centro y norte de México. La Isla también establece relaciones comerciales con Italia, Chile, Nueva Zelanda para proveerse de alimentos procesados.

Sin duda, éstas medidas turísticas un aspecto fundamental en el desarrollo crucero en Cozumel, aunado con los factores que responden a las necesidades de la demanda turística, creando un ambiente propicio para relajación, descanso, recreación, manifestación cultural e histórica.

2.3.2 Cabo San Lucas

Cabo San Lucas es el Puerto de Pacífico Mexicano con más arribo de Cruceros. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes reportó para el año 2011 el 11.53% de arribos comparado con el resto del país.

Dicho puerto es uno de los lugares más visitados por el turista extranjero, principalmente del estado de California y del Canadá. (H. Ayuntamiento de los Cabos, 2009)

2.3.2.1 Antecedentes históricos

En palabras de Ibáñez Pérez, Reyna (2011), el acontecimiento que detonó el turismo en Cabo San Lucas fue el apoyo del Fondo Nacional de Turismo en la década de los setenta.

A los 30 años de la creación, Los Cabos ha sido un polo de crecimiento constante con estructura y comodidades que han dado lugar al turismo en el puerto.

2.3.2.2 Geografía del puerto

El municipio de Los Cabos se encuentra situado al sur de la península, limitando al norte con el municipio de La Paz; al sur y al este con el golfo de California y al oeste con el océano Pacífico, (H. Ayuntamiento de los Cabos, 2009). Veamos la ubicación geográfica en la Península.

Figura 2.3 Localización geográfica de Cabo San Lucas.



Fuente: Google Maps 2012

Conforme al Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, Cuenta con una superficie de 3,451.51 kilómetros cuadrados, representa el 4.68 % de la superficie total del estado.

Los climas característicos del puerto son: cálido-seco, al norte de San José del Cabo; y templado-seco en la parte más alta de la sierra de La Laguna y San Lázaro. El mes más frío del año es enero y la temperatura media anual es de 24°C; tiene un régimen de lluvias en verano, registrándose en el mes de septiembre la mayor precipitación pluvial.

Además, Los ecosistemas de Cabo San Lucas son conocidos a nivel mundial, ya que cuentan con una gran variedad de plantas y animales que en muchos casos son especies que habitan únicamente en México, menciona el Ayuntamiento del Municipio, lo que convierte al puerto en un interesante sitio turístico.

2.3.2.3 Cabo San Lucas, un destino turístico

El sector turístico ha sido de los más beneficiados, considerando sus múltiples atractivos naturales de una belleza inigualable, su clima y su vocación turística natural y estar rodeado de dos mares que bañan sus costas (océano Pacífico y mar de Cortés), señala el H. Ayuntamiento de Los Cabos.

a) Atractivos turísticos.

La cercanía geográfica con el Norte del país atrae a millones de visitantes anuales, así como una serie de atractivos turísticos que añaden valor a éste puerto, el ayuntamiento municipal, describe como principales centros:

- Monumentos Históricos: Misión Estero de las Palmas de San José del Cabo; Anuití, fundada en abril de 1730 por el padre Nicolás Tamaral; la Misión de Santiago de las Coras, fundada el 10 de agosto de 1721 por el padre Ignacio María Napolí; el Palacio Municipal; la Casa de la Cultura; el Faro Viejo monumento que data de 1890).
- Fiestas, Danzas y Tradiciones: Fiestas populares, Día de San José y la fundación de San José del Cabo.
- Artesanías: En Miraflores se elaboran artesanías de piel, tales como: talabartería, monturas, cinturones, bolsas y billeteras. En San José del Cabo, Santa Rosa y Cabo San Lucas se elaboran alhajas con coral negro.
- Trajes Típicos: El vestido de "La Flor de Pitahaya" y "La Cuera".
- Gastronomía: Dulces: Diferentes ates y dulces de temporada en almíbar.
- Arco natural de Cabo San Lucas, símbolo de esta tierra sudcaliforniana en todo el mundo, único finisterra en el mundo, bajo el cual se fusionan el océano Pacífico y el mar de Cortés.
- Estero de San José del Cabo, paraíso ecológico de variada vegetación en donde habitan gran cantidad de especies de aves tropicales.
- Arrecifes coralinos de Cabo Pulmo; poblado de Miraflores por sus artesanías de piel.
- Museo de fósiles gigantes y el zoológico de Santiago.
- Poblaciones pintorescas: Caduaño, San Antonio y San Bartolo

- Sierra de La Laguna, el jardín del Arte, la fábrica de vidrio soplado, el cerro del Vigía.
- Costa de Oro de México, conformado por Playa de Los Frailes; Playa Buena Vista, playa Agua Caliente, Cabo San Lucas, Puerto Chileno, Playa Punta Colorada

En cuanto a la lista que conforma el Patrimonio Mundial, Los Cabos cuenta con 4 sitios considerados como un valor excepcional, estos son:

- Santuario de ballenas de El Vizcaíno (1993), situado en Baja California Sur
- Islas y áreas protegidas del Golfo de California (2005 y extendido en 2007), situado en el Golfo de California
- Valle de Cierges (2004), que se encuentra en península de BC.
- Archipiélago de Revillagigedo (2008) a 390 km al sur de Cabo San Lucas.

Perfil de crucerista.

El 75% de los turistas que llegan a este destino son originarios de la Unión Americana, un 20% de Europa y el resto es mercado nacional (Luján, citado por Lizárraga M., 2008)

Cabo San Lucas tiene visitantes de altos ingresos, quienes gastan un promedio diario de 5 mil pesos (el visitante de Cancún gasta en promedio la mitad). La principal demanda turística extranjera que arriba a Cabo San Lucas procede de California y Washington, es generalmente, de una capacidad económica superior a la de San José del Cabo (Barbosa y Santamaría, 2006 citado en Lizárraga M., 2008)

b) Modelo turístico.

Por sus características especiales para el turismo náutico, Cabo San Lucas se ha caracterizado por dar prioridad en su modelo a carreteras que hagan mucho más transitable el acceso a los turistas.

En cuanto a las vías de comunicación, el estado cuenta con una carretera transpeninsular, misma que conecta el corredor turístico de Los Cabos. (Lizárraga M., 2008)

Alvaro López y Alvaro Sánchez, en su estudio sobre los canales de distribución, hacen mención a que en México el turismo litoral masivo se articula a modo de una red cuyo vértice lo ocupan algunas localidades de su territorio ligadas, preferentemente, con el extranjero.

El corredor de Los Cabos es uno de los espacios turísticos más dinámicos de México que, en su articulación territorial, ha generado canales que muestran una situación contrastante: las ligas que se mantienen hacia la costa occidental de Estados Unidos y, dentro del corredor, las relacionadas con los espacios turísticos, son altamente eficientes; aunque no sucede lo mismo con el territorio Nacional, cuyos los vínculos se dificultan (López-López A., y Sánchez Crispín A., 2002).

La principal base de su modelo turístico está basado en sus medios de comunicación. No obstante se han tomado una serie de decisiones a nivel de turismo para que el puerto siga en pié.

c) Medidas para el crecimiento y desarrollo de crucero.

La construcción de carreteras, creación de nuevos establecimientos de hospedaje de calidad turística fue impulsada a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).

En éste orden, Ibáñez Pérez, Reyna. (2011), señala la importancia del Fondo Nacional de Fomento al Turismo en el puerto de Cabo San Lucas, al ser el organismo que se encuentra actualmente proyectando desarrollos turísticos con la finalidad de consolidar estrategias para crear un crecimiento económico más rápido y potencialmente más amplio, clasificando a Cabo San Lucas como un sitio para el desarrollo turístico a gran escala.

En el Cuarto Informe de Ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, se informa la inversión por 55.3 millones de pesos orientada a fortalecer la infraestructura turística con la urbanización del proyecto Rancho Misiones, lo que permitió ampliar su capacidad y una mayor eficiencia en el tratamiento de aguas residuales y lodos.

Cabe señalar, que el Ayuntamiento menciona que la región de Los Cabos cuenta con la infraestructura turística necesaria para la atención del turista nacional y extranjero, utilizado para: el impulso al deporte, servicios y actividades turísticas.

El deporte que se ha impulsado de manera permanente, observándose en la construcción de estadios de fútbol, béisbol, canchas de básquetbol, campos de golf, canchas de tenis, pesca deportiva, practica del windsurf, tabla vela, buceo, ciclismo de montaña.

En lo que respecta a servicios, se cuenta con lo necesario para la prestación de una mejor atención a los visitantes, ya sea por mar, transbordador, carretera y aeropuertos internacionales, a través, de la infraestructura instalada de restaurantes, hoteles (aproximadamente 6,500 cuartos de hotel), bares, casas móviles, trailer parks, agencias de viajes, alquiler de lanchas para la pesca deportiva, renta de autos, terminales de autobuses, Cruz Roja, Ángeles Verdes, fraccionamiento residenciales, condominios, centros nocturnos, bares, discotecas.

Si bien es cierto que Cabo San Lucas “se han convertido en una economía de enclave, resultado, principalmente, de una mezcla entre la inversión del capital gubernamental y del extranjero; lo cual ha logrado un incremento en los niveles de inversión y empleo” (Ibáñez Pérez, Reyna, 2011:88), se hace notar a su vez la diferenciación social existente en el puerto “se ha generado un desplazamiento productivo, muchas veces provechoso sólo para algunos grupos de la sociedad, mientras que para el resto, su realidad y forma de vida es prácticamente ajena a la estructura y comodidades de los complejos hoteleros existentes” (Ibáñez Pérez, Reyna, 2011:88). Las medidas en cuanto al sector turismo en Cabo San Lucas, no se encuentra necesariamente ligadas con el bienestar o desarrollo de los habitantes nacionales.

2.3.3 Puerto Vallarta.

El estudio anual de la Asociación de Cruceros en Florida, reveló que la Costa Oeste de México tiene un 13% de nivel de preferencia en los cruceristas a nivel mundial. Situación que coloca a Puerto Vallarta en el segundo puerto de cruceros más popular de la Riviera Mexicana, sólo después de Cabo San Lucas. En 2012, está proyectado que será la sede de unos 340,266 pasajeros de cruceros que estarán arribando en 139 naves (SCT, 2012)

Este posicionamiento tuvo lugar a través de un atractivo caracterizado por su peculiar lejanía y cierta sensación de aislamiento que brindan las montañas (González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., 2008).

Para entender la evolución del puerto, estudiaremos los acontecimientos históricos memorables que detonaron el auge turístico.

2.3.3.1 Antecedentes Históricos

Puerto Vallarta, ciudad joven, fundada en 1851, es uno de los destinos turísticos de índole internacional en las costas mexicanas (Andrade R., Chávez Dagostino, R., 2007).

En el artículo *El turismo y sus penumbras*, se enuncian los hechos que hicieron crecer el turismo en Puerto Vallarta y que denotan la complejidad en el desarrollo económico.

En la década de los 40's, Puerto Vallarta tuvo una definición urbana y un atractivo particular basado en su cualidad de lejanía y cierto aislamiento.

Aunque Puerto Vallarta ya tenía alguna infraestructura básica para atender al turismo nacional e internacional tales como carreteras, brechas, algunos hoteles, la presencia de inversionistas extranjeros en áreas de apoyo al turismo, entre otros; sin duda alguna, fue la filmación de la película "La Noche de la Iguana" en 1963 cuando se da a conocer el puerto a nivel internacional, confirma el Gobierno Municipal de Puerto Vallarta. (González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., 2008).

Pérez Campusano comenta que la década de los años sesenta y setenta fueron muy importantes debido al incremento de vacacionistas, en su mayoría norteamericanos, y el claro apoyo del gobierno al turismo.

En ésta misma línea, el impacto del turismo en la sociedad trajo daños negativos tales como la disgregación social, esto debido a que los asentamientos se recorrieron al límite de la Sierra Madre Occidental, lo que tuvo una afectación en la sociedad, ya que les provocó carencia de agua, drenaje y pavimentación. Así también, "el desarrollo turístico estuvo acompañado de una tasa alta de migración, del incremento del empleo mal remunerado, la importancia del sector de construcción como empleador, la participación femenina en la economía, así como de una separación entre el espacio turístico y el habitacional" (Wilson 2008, señalado en Pérez-Campuzano, E., 2010)

Más tarde, hacia la década de los ochentas, el sector turístico se convertía ya en un factor económico importante, debido a la construcción, soportada por las inversiones internacionales y por "la transnacionalización del turismo produjo un aumento en el número de desplazamientos hacia la ciudad, con fines recreativos o de descanso" (Pérez-Campuzano, E., 2010)

Cabe destacar, que la Costa del Pacífico Mexicano ha consolidado un cambio muy significativo, a través del desarrollo de los Estados costeros, con la creación de el "Triángulo de Oro", conformado por los Estados de Jalisco, Colima y Nayarit; epicentro que se convirtió en el desarrollo turístico regional, reemplazando incluso a Acapulco. (González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., 2008).

Lo anterior denota que Puerto Vallarta ha pasado por un proceso dinámico que ha dado frutos turísticos, no obstante, la evolución ha sido inducida de manera abrupta, en donde la estructura edificada y el espacio natural son admirados por los turistas, mientras que internamente, se percibe un descuido que condujo a la disgregación social.

2.3.3.2 Geografía del puerto

Puerto Vallarta se localiza geográficamente en el Pacífico Medio Mexicano en la parte media de la Bahía de Banderas perteneciente al club de las cien bahías más hermosas del mundo. (Garza, 2004 citado en Andrade R., Chávez Dagostino, R., 2007).

Figura 2.4 Localización geográfica de Puerto Vallarta.



Fuente: Google Maps 2012

2.3.3.3 Puerto Vallarta, un destino turístico

La Guía Oficial de Puerto Vallarta, publicó que Puerto Vallarta se colocó como uno de los destinos ganadores en el Reader's Choice del conocido portal About.com, en donde fue galardonado como "El lugar más romántico de México 2012". Ahora se coloca como el ganador de la categoría "El destino de playa favorito en México 2012" (Favorite Beach Destination in Mexico).

Los atractivos que conducen al éxito de éste destino son:

a) Atractivos turísticos.

González Romero, Daniel Pérez Bourzac, María Teresa; Rivera Borrayo, Elizabeth (2008), reconocen los siguientes atractivos turísticos en Puerto Vallarta:

- Bahía de Banderas: situada en el litoral Pacífico sobre la costa, compartida entre los estados de Jalisco y Nayarit, sobre la que se encuentran tres municipios (Márquez G., y Sánchez Crispín, Á. (2007). Destaca por su desarrollo y perspectiva, es lugar geográfico que se ha posicionado como el más mexicano de los destinos de playa.
- Municipio de Cabo Corrientes en Jalisco.

Por otro lado se encuentra:

- La isla del Cuale. Andrade R., Chávez Dagostino, R. refieren que la isla tiene los elementos necesarios para ser considerada como el icono o símbolo identitario más importante o significativo de Puerto Vallarta.

El ayuntamiento de Puerto Vallarta destaca por su destino turístico en auge:

- La Jungla de la Sierra Madre, ya que combina lo mejor del pasado, del presente y del futuro mexicano.

Márquez G., y Sánchez Crispín, Á. (2007), enumeran como las localidades con mayor oferta:

- Nuevo Vallarta
- Bucerías-La Cruz de Huanacastle
- Sayulita-Lo de Marcos

Corresponden al Patrimonio de la Humanidad, declarado por la UNESCO, los siguientes sitios aledaños a Puerto Vallarta:

- Hospicio Cabañas de Guadalajara, situado en Jalisco
- Paisaje de Agaves y antiguas instalaciones industriales de Tequila, Guadalajara.
- San Sebastián del Oeste situado en Jalisco.

- San Miguel de Allende y el Santuario de Jesús Nazareno de Atotonilco, ubicado en Guanajuato, se distingue por la cercanía a Puerto Vallarta.

Éstos lugares turísticos tienen un impacto en el crecimiento del sector turístico y decisión de destino en los turistas cruceros. No obstante, una crítica severa que se hace en el artículo *El turismo y sus penumbras*, es que muchos de los asentamientos se encuentran ya sobre la costa y en zonas de riesgo, lo que hace imperativo preservar las zonas protegidas.

b) Modelo turístico.

La costa del Pacífico, tiene particularidades naturales que atraen a cada vez más turistas alrededor del mundo, con una incidencia mucho mayor en habitantes estadounidenses, quienes invierten en el mercado de la segunda vivienda como propiedad vacacional o para posteriormente rentar o revender. (González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., 2008).

Es por ello, y debido a el soporte en inversiones del mercado de consumo y por la transnacionalización del turismo produjo un aumento en el número de desplazamientos hacia la ciudad, con fines recreativos o de descanso, que ha aumentado el turismo en Puerto Vallarta, como bien afirma González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E.

Desafortunadamente, existe una gran deficiencia en el modelo turístico que sigue; en el artículo *El turismo y sus penumbras*, se puntualiza que se repite el modelo neocolonial de explotación intensiva con la apropiación del suelo y la especulación que ello produce por medio de grandes inversiones inmobiliarias, en servicios e infraestructuras.

Así también, se señala que el turismo corresponde al modelo modernizador, es decir, se aprovecha la actividad turística, por medio de reciclar capitales industriales y comerciales o de servicios del propio y del primer mundo. Esta condición permite la extracción de capitales, directa o indirecta, así como de la actividad ilegal de promotores, “brockers”, que contribuyen a la corrupción del modelo, situación no ajena al conocimiento de la autoridad.

La falta de previsión es tan evidente, que incluso se han tenido que cancelar programas del gobierno municipal, tal como El Plan de Desarrollo Urbano en el año 2008, debido a la carencia de sustentabilidad ambiental.

En éste mismo orden, la carencia de un modelo eficiente, tiene impactos sociales muy severos, tales como los que mencionan González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., que son: la pérdida de identidad, debido a la influencia turística y la invasión de los “spring breakers”, desapego de las costumbres locales de las tradiciones, adopción de comportamientos con carácter ajeno, que afecta la

composición familiar y el desarrollo de los hijos, actos delictivos o irregulares en el comportamiento social, la introducción y consumo de drogas y la prostitución en general, especialmente el fantasma de la prostitución infantil, acceso a la vivienda limitado, contaminación además de problemas de provisión de servicios locales como seguridad, un transporte público deficiente y una red de vialidades inadecuada .

Además de la decadencia social que se ha provocado, también el crecimiento demográfico acelerado y el agregado en el incremento de turistas, provocan una presión sobre el entorno ecológico.

Los grandes huecos que ha causado el modelo, son un foco de alerta, ante la sustentabilidad y desarrollo, que si bien ha dado frutos hasta ahora, el problema social y ambiental debe ser tratado con la seriedad pertinente.

c) Medidas para el crecimiento y desarrollo de crucero.

Se han tomado diversas medidas, con el fin de apoyar el crecimiento de turismo en Puerto Vallarta, estas corresponden a apoyo del ayuntamiento. En el 2012, se destacan:

- La industria de congresos y convenciones, todos los congresos con base en el extranjero, reuniones, ferias y exposiciones celebradas en México disfrutaron de una tasa del 0% de impuesto (la tarifa normal para el impuesto al valor agregado, conocido como IVA en México, es del 11% en la región fronteriza y el 16% en el resto del país).
- La inversión destinada a el **Tianguis Turístico de México 2012** entre Jalisco y Nayarit al Tianguis Turístico sumó \$65 mdp y hubo una derrama económica aproximada a los \$118 mdp. El número de compradores aumentó un 50% y el número de países que asistieron aumentó en un 30%.
- En los últimos dos años, la oficina del alcalde ha invertido \$900 mdp en obras públicas usando una combinación de fondos federales, estatales y municipales. Entre los proyectos terminados se encuentra el nuevo Malecón, la inversión turística más importante de los últimos 20 años, y que fue inaugurado en Octubre de 2011. Los fondos se destinaron a proyectos de reconstrucción de calles, banquetas, construcción de puentes, mejoras de carreteras, creación de la nueva Unidad Municipal Administrativa, programas escolares, pavimentación hidráulica, servicios médicos, nuevos pisos, servicios médicos, servicios de prevención al turista, servicio de taxi seguro, policías. (Bairstow L., 2012)

Cabe notar, que la inversión gubernamental está plenamente destinada a los visitantes y en ningún momento se menciona un plan que integre también a los habitantes nacionales.

Por su parte, González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., hacen mención a los siguientes programas gubernamentales:

- Fideicomisos: En el Municipio de Cabo Corrientes en Jalisco. Allí están ahora concurrendo proyectos y realizaciones, alentando la inversión para crear una de las grandes opciones de mayor diversificación de la oferta turística en una de las más bellas bahías del mundo.
- “Grand Venetian”: Construcción de estacionamientos para lo cual se han destruido espacios públicos de tradición, lo que ha llevado a que destacadas voces hayan planteado que “Puerto Vallarta es la única ciudad que puede decir que tiene el honor de haber construido un estacionamiento con vista al mar”.

Por lo anterior, se vislumbra que el crecimiento en la industria de crucero, no necesariamente está interrelacionado con un modelo turístico óptimo. Es el caso de puerto Vallarta, que si bien ha tenido un crecimiento acelerado a partir de los años 50’s, no se puede considerar que haya tenido un desarrollo adecuado, debido a las carencias en la actividad productiva y la descomposición social cuyo efecto ha sido negativo. Es por ello que si bien ha crecido el número de cruceristas que viajan a bordo de crucero, también debe pensarse en un crecimiento sostenible que permita a las futuras generaciones disfrutar de los mismos recursos medioambientales. Asimismo buscar un cambio social para que se convierta en fuerza laboral y así en una oportunidad financiera y una mejor calidad de vida.

2.3.4 Mahahual.

Mahahual es considerado el segundo puerto en importancia en el estado de Quintana Roo, menciona el Gobierno del Estado. (Gobierno del Estado, 1999; Boy, 2003).

2.3.4.1 Antecedentes Históricos

La evolución histórica de Mahahual, según narra Datlabuit G., es una situación muy particular, ya que comenzó económicamente subsistiendo de la actividad coprera.

Ésta actividad se aniquiló a causa del huracán Janet, en el año de 1955, ocasionando la pérdida y destrucción de los cocalos y el consecuente abandono del rancho.

En 1971, Xcalak solicita al gobierno del estado un terreno donde construir un campamento pesquero, quedando establecido en Mahahual lo que da origen a la comunidad de pescadores que actualmente se asienta en esta localidad (Rosado et al, 1998 citado en Datlabuit G., 2007) y que en para el 2001 ocupaba el 46.3% de la actividad económica de Mahahual.

La comunidad de Mahahual, considera Mendoza G., Rosado-May F., y Hernández S., es de reciente creación, que data de los años 1990 y su registro en el INEGI 1995. Su inscripción denotó un panorama alentador para el desarrollo turístico.

La actividad marítima por su parte, provenía de la carencia de una ruta terrestre que conectara a Xcalak y Chetumal, y por tanto se hacía en barcos de vela.

No fue sino hasta febrero del 2001 que se inauguró el nuevo Puerto Costa Maya, único puerto marítimo diseñado específicamente para cruceros turísticos, situado en Punta Chacchi; el cual tiene una longitud de 728 m. y 10 m. de ancho, con una capacidad para recibir de manera simultánea dos barcos de 130 mil toneladas. Se trata de un muelle y una terminal de cruceros que fueron concesionados por la Secretaria de Comunicación y Transporte y construido por la empresa privada: *Promociones Turísticas Mahahual*, con inversiones de capital mexicano, holandés y noruego.

Lo anterior, tiene una trascendencia importante, debido a que el turismo se intensificó con la llegada de cruceros. (Datlabuit G., 2007).

2.3.4.2 Geografía del puerto

Mahahual se localiza en el Mar Caribe en la zona costera de la región sur de Quintana Roo, es una localidad del Municipio de Othón P. Blanco, a una latitud de $18^{\circ} 42'58''N$ y una longitud de $87^{\circ} 42'26''$. (Datlabuit G., 2007).

Figura 2.5 Localización geográfica de Mahahual



Fuente: Google Maps 2012

Mahahual cuenta con una extensión territorial de 2.5 km (Datlabuit G., 2007)

De acuerdo con la Estación Climatológica Mahahual, la temperatura media anual es de $28.1^{\circ}C$

Es importante señalar, que el acceso a Mahahual ha sido un importante acceso al puerto, ya que se puede entrar a Cafetal mediante una carretera pavimentada federal de 52 Km. y que entronca con la carretera federal Chetumal-Cancún.

La comunidad más cercana es Xcalak que se encuentra a 60 Km. con acceso a través de una carretera pavimentada y también por la antigua brecha que corre por la franja de duna costera entre el mar y el manglar. (Datlabuit G., 2007)

2.3.4.3 Mahahual, un destino turístico

a) Atractivos turísticos.

Uno de los más grandes atractivos de Mahahual, proviene de su configuración geográfica. Mahahual es parte del denominado “Mundo Maya” que conforma la región mesoamericana entre El Salvador, Honduras, Guatemala, Belice y el sur - oriente de México con sus estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. (Can Moo A., 2003).

Asimismo, Arturo Can Moo, afirma que en Mahahual se encuentra el segundo arrecife de coral más grande del mundo que se extiende a lo largo de la costa de Quintana Roo, Belice, Guatemala y llega hasta las islas de la Bahía en Honduras.

En específico para los cruceristas, menciona Datlabuit G., se les ofrece distintos tipos de actividades: excursiones a sitios arqueológicos a Kohunlich, Dzibanche, Chacchoben; excursiones de aventura como montar a caballo, hacer recorridos en bicicleta o en kayak; aventuras acuáticas como buceo y snorkel.

Al llegar al puerto, los turistas también disfrutan de ciertos lugares como tiendas de artesanías, restaurantes, piscinas, se ofrecen espectáculos como ballet folklórico, clases de español, yoga, piñatas, aeróbics acuáticos, entre otras.

b) Modelo turístico.

Alejandro Can Moo comenta, que a raíz de la consideración de Mahahual, como parte de la Costa Maya, comenzó a manifestarse el interés por el desarrollo económico, social y urbano del puerto, que se rige mediante el esquema de Desarrollo Urbano, instrumento adecuado y legalmente válido que orienta y regula el crecimiento urbano y turístico, cuyo principal objetivo oficial es que tenga su propia unidad formal, armónica, con una identidad e integración urbana. Es decir, para el Municipio de Mahahual, su valor más importante está ligado con la imagen urbana.

Cabe mencionar, que cuenta con los espacios turísticos adecuados, tales como infraestructura turística, un centro ecoturístico , productos culturales y espacios al deporte, cultura y el arte, carreteras, prestación de servicios a los desarrollos turísticos, visitantes y residentes locales, transformándose en el principal centro urbano de Costa Maya a partir del cual se organizará el resto del territorio de la zona sur.

En cuanto el turismo de cruceros, también se destaca la construcción del muelle para cruceros, lo que ha propiciado un creciente flujo de visitantes y ha generado importantes inversiones en la localidad así como a generado una diversificación laboral (Can Moo A., 2003).

c) Medidas para el crecimiento y desarrollo de crucero.

A través del Programa Internacional de Mundo Maya y específicamente, el proyecto de Costa Maya del gobierno del estado ha realizado las acciones correspondientes para promocionar esta zona como un destino turístico. (G., Rosado-May F.,y Hernández S)

El Plan Municipal 2011-2013, contempla las siguientes medidas de apoyo y fomento al turismo de Mahahual:

- Fortalecimiento Actividad Turística Vocacional (Estacionamiento-Plaza Mahahual).
- Programa Integración Circuitos Turísticos, Segmentos Náuticos, Eco Arqueológico.
- Promoción para Fortalecer la Expresión Turismo como una Prioridad.
- Programa para Reforzar la Participación Municipal en el Fideicomiso Costa Maya
- Programa de Promoción Regional y Nacional Vía Caravanas.

Con lo cual, se busca el cuidado y la no contaminación de mantos acuíferos de márgenes del río, y de aguas costeras, y promoviendo las inversiones que sean necesarias para difundir la cultura de cuidado en lugares como Caderitas, Mahahual y la Riviera del Río Hondo.

La intención del gobierno del estado es crear centros de integración microrregional tanto en Xcalak como Mahahual (FIDECARIBE. 1996), las cuales permitan ofrecer los servicios básicos para estancias de visitantes nacionales y extranjeros. “Bajo estas perspectivas de desarrollo turístico, Mahahual se encamina a consolidarse como una comunidad estratégica para fomentar el turismo de bajo impacto y promover el desarrollo económico del sur de Quintana Roo” Mendoza G., Rosado-May F., Hernández S.

Can Moo A., hace mención a los principales programas que el gobierno ha implementado:

- Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial de la Región Costa Maya: que pretende regular el turismo fomentando el cuidado del medio ambiente.

- “Costa Maya”: Impulsado por FONATUR, FIDECARIBE y el Municipio de Othón P. Blanco, consiste en el desarrollo de muelles para cruceros, complejos ecoturísticos de alta diferenciación con productos como el golf y casas de descanso, con estrictos criterios de sustentabilidad en el corredor Pulticub-Xcalac.

Los atractivos turísticos antes mencionados para Cozumel, se fusionan también con Mahahual debido a la cercanía geográfica y la facilidad de movilización. Dichas características, aunado a las condiciones naturales del Caribe y el apoyo gubernamental e inversiones, dirigido al sector turístico, han hecho que el 9% de los cruceros que llegan a México, visiten el puerto.

2.3.5 Mazatlán

De acuerdo con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Mazatlán es uno de los puertos más hermosos de México y del mundo.

De igual manera, la ciudad de Mazatlán, por sus características naturales, está considerada como el centro turístico, pesquero e industrial más importante de la costa occidental de México y de la Región Hidrológica II (CNA, 2001: 19, citado en Beraud L., Covantes R., Beraud M. 2009)

2.3.5.1 Antecedentes históricos

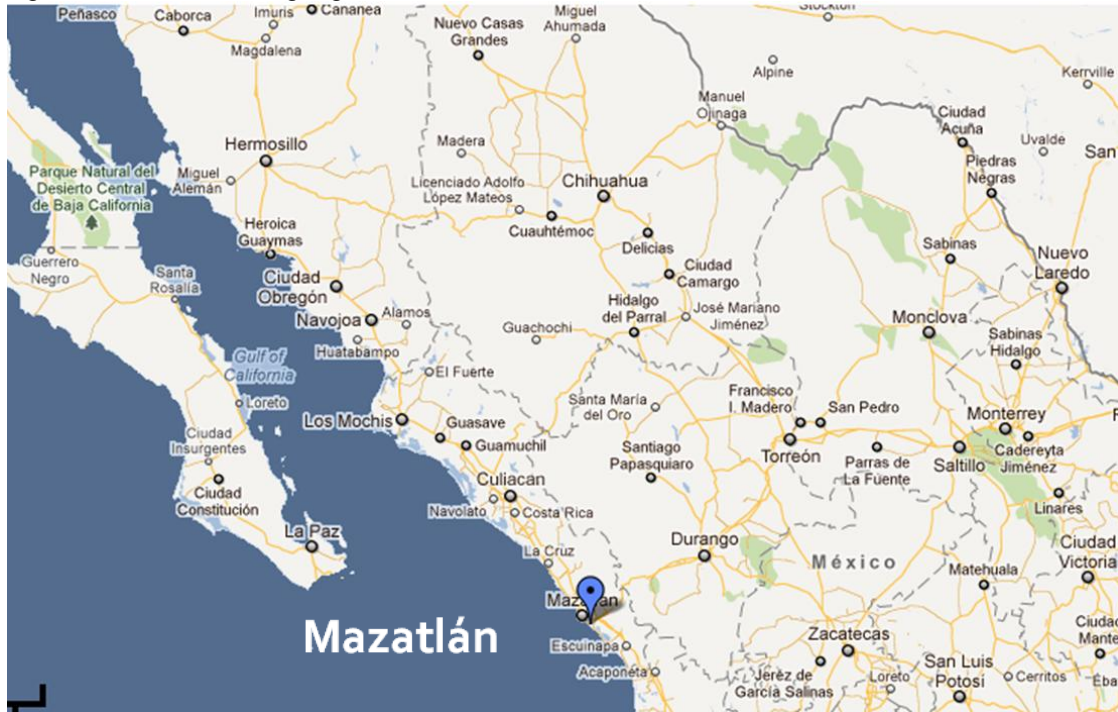
En palabras de Román Alarcón R. (2004), el puerto de Mazatlán encontró una oportunidad de comercio con Europa en el siglo XIX, debido a su posición geográfica; lo cual representó un aspecto importante en la navegación, sustentado en el transporte marítimo y se realizó por medio de embarcaciones de vela y de vapor.

El mismo autor menciona que durante el tráfico marítimo efectuado a través de Mazatlán no sólo fue de mercancías, sino también de pasajeros, porque esta vía era más rápida y segura que la terrestre. Para 1898, ya había inversiones de Compañías de Transporte Marítimo y fuertes inversiones.

2.3.5.2 Geografía del puerto

Mazatlán se localiza en la región noroeste de México. (Beraud L., Covantes R., Beraud M., 2009), colinda al Norte con el municipio de San Ignacio y el estado de Durango, al Sur con el municipio de Concordia, El Rosario y el estado de Nayarit, al Oriente con el estado de Durango y al Poniente con el Océano Pacífico (Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán), veamos el mapa:

Figura 2.6 Localización geográfica de Mazatlán



Fuente: Google Maps 2012

La situación geográfica del municipio de Mazatlán enclavado en la llanura costera del Pacífico en su parte oeste y en la Sierra Madre Occidental al oriente, presenta un régimen de clima de tipo tropical lluvioso en verano, con una temporada de sequía muy marcada, sobre las zonas montañosas se presenta un clima semi-cálido-subhúmedo, con temperatura media anual de 24° C y sobre su planicie costera se manifiesta un clima semicálido semi-seco con temperatura media anual de 25° C. (Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán)

Aunado a esto, Román Alarcón R. (2004) añade que las limitantes naturales tales como la falta de agua potable, la existencia de un fondo rocoso y el azolvamiento de sus ensenadas, que no permitían anclar fuera de ellas, expone a las embarcaciones a fuertes vientos, lo que propicia que Mazatlán se convierta en “uno de los peores puertos bajo el aspecto marítimo, pero su posición geográfica lo constituye la llave de la entrada del golfo, dueño de su comercio y punto de escala en las costas del pacífico” (Eustaquio Buelna 1877, citado en Román Alarcón R. 2004: 40)

Más aun, las condiciones portuarias de Mazatlán se muestra en el artículo *Vulnerabilidad socioambiental en Mazatlan*: “la localización geográfica privilegiada en un ecosistema marino de alta productividad, también expone a la ciudad y su población ante diversos riesgos: sismos, tsunamis, inundaciones, huracanes. Por lo que hace a la amenaza sísmica”. (Beraud L., Covantes R., Beraud M. 2009: 35)

El entorno también se ve afectado de manera natural por la “Falla de San Andrés, que genera un impacto directo sobre el puerto.

Otra característica natural que tiene una dualidad es la altura de la ciudad (tres metros sobre el nivel del mar), lo que propicia que durante el verano, el puerto se encuentre rodeado de ecosistemas acuáticos, razón por la cual en los esteros se ejerció una influencia importante en las actividades productivas de sus habitantes. Sin embargo, la existencia de manglares ha sido considerada un obstáculo para el desarrollo urbano por los inversionistas y las autoridades municipales, estatales y federales (Beraud L., Covantes R., Beraud M. 2009)

2.3.5.3 Mazatlán, un destino turístico

El puerto de Mazatlán es conocido como la “Perla del Pacífico”, FONATUR subraya que se pueden encontrar una variedad de atractivos turísticos ya que abunda la historia, la cultura, la belleza natural y 10 kms. de hermosas playas de color dorado y acantilados que rodean la localidad.

Su localización en el entorno del rico ecosistema marino del Golfo de California o Mar de Cortés, contribuye a que sea uno de los principales puertos del país, mencionan Beraud L., Covantes R., y Beraud M.

a) Atractivos turísticos.

El Fondo Nacional de Turismo, considera entre los principales atractivos de Mazatlán:

- Las diferentes playas: Playa Norte, Playa Gaviotas, Playa Venados.
- La Isla Dos Hermanos
- El Cerro del Crestón
- El Fuerte
- El Viejo Mazatlán, en donde podrá admirar el teatro Ángela Peralta, la Catedral de la Inmaculada Concepción y recorrer sus bellas calles engalanadas con antiguas construcciones del Siglo XIX.

Las características fundamentales para atraer al turismo, menciona el Fondo Nacional de Turismo consta de su importante estructura turística y de servicios que va desde hoteles de todas las categorías, spa's, tráiler parks, restaurantes, discoteques, supermercados, campos de golf, marinas, agencias de viajes, ferry, central camionera y un aeropuerto internacional. Además, el puerto

de Mazatlán es ideal para la práctica del surf, buceo, pesca deportiva, actividades ecoturísticas y escalada, entre otras.

Por otra parte, la Escalada Náutica de Mazatlán, considera como principales centros turísticos:

- Puerto de Mazatlán
- Playas, alta cocina
- Centro
- Cultural Plazuela Machad
- Carnaval de Mazatlán
- Artesanías.

Igualmente, la compañía “Desarrollos Turísticos Marina Mazatlán SA de CV”, considera como parte importante del turismo:

- El torneo internacional de pesca en el mes de junio de cada año y la celebración del día de acción de gracias.

El Ayuntamiento Municipal de Mazatlán considera como parte del atractivo turístico:

- El equipamiento destinado a las actividades culturales, públicas y privadas: Centro Municipal de las Artes, el Teatro Angela Peralta, Casa de la Cultura, el INBA, la Escuela Martínez Cabrera, Teatro Antonio Hass, I.M.S.S., Teatro el Cid, Museo Arqueológico de Mazatlán, Casa Pacífica, Biblioteca de los Leones, Casa Hogar, Archivo Municipal, Codetur y otros.

Como parte Patrimonio de la Humanidad, la UNESCO considera: El Real de Minas de Nuestra Señora de las Once Mil Vírgenes de Cosalá. La Secretaría de Turismo afirma que la raíz de éste lugar proviene de las crónicas del siglo XVI, que relatan que fue el hermoso verde esmeralda de los arroyos adyacentes lo que dio nombre al antiguo Quetzal-a-c, y también registran que el brillo del oro y la plata. Asimismo, la SECTUR añade que en éste mismo lugar se puede visitar:

- Más de 250 edificios históricos, desde el siglo XVIII se yergue la Parroquia de Santa Úrsula, que además de atesorar historia y hondo aprecio, aún custodia valiosas piezas de arte sacro.
- El desfile arquitectónico prosigue con la Capilla de Nuestra Señora de Guadalupe.
- La Presidencia Municipal, la Casa del Cuartel Quemado e infinidad de casonas y rincones que destilan sucesos y leyendas por doquier.
- Templos de San Juan Bautista de Alayá y de Guadalupe de los Reyes, ambos del siglo XIX.
- Museo de Minería e Historia: Este caserón del siglo XVIII ilustra en cinco salas los orígenes y desarrollo histórico del municipio mediante la exhibición de objetos arqueológicos y paleontológicos, así como una interesante colección de pinturas y objetos antiguos.
- La Reserva Ecológica del Mineral de Nuestra Señora presenta un escenario tapizado por árboles de todo tipo, donde han hecho su hábitat definitivo infinidad de aves, mariposas y mamíferos. En la misma zona se localiza un aviario que alberga cerca de 136 especies, entre las que se hallan la guacamaya verde, pitorreales, carpinteros, garzas, aguilillas y muchas más.
- Un repertorio de emociones encontrarás en las Cascadas de Vado Hondo.
- A 12 km del pueblo, en este balneario esculpido por la naturaleza, un conjunto de tres cascadas escalonadas se ofrece para atravesarlo en una tirolesa de 400 metros que culmina en los puentes colgantes sobre añejos sabinos, tepehuajes e higueras. Entre densa vegetación, arroyos y pozas de aguas transparentes, el paraje es perfecto para la natación, observación de flora y fauna, caminata y placenteros días de campo con la familia, ya que está equipado con juegos infantiles, asadores y personal experto en las tirolesas.

- El Charco Azul. Aquí, la cristalina corriente que brota del interior de un cerro, se ha abierto paso hasta desembocar en una pequeña cascada con un bellissimo estanque de agua azul turquesa.

Dichos atractivos, tienen una presencia importante para los visitantes cruceristas, que conjuntan la belleza natural con la ruta histórica y cultural que ofrece una variedad de colores, digno de ser visitado.

b) Modelo turístico

Las medidas que ha previsto el Ayuntamiento del Municipio para Mazatlán son:

Las Comisiones Municipales para el desarrollo urbano, quienes, de acuerdo con lo señalado en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, serán las encargadas de elaborar un programa de actividades e incluir la jerarquización de las obras, proponer su financiamiento e indicar a la oficina técnica de planeación correspondiente los estudios y proyectos de obras a promover ante el Gobierno Estatal.

Ante éstas facultades delegadas a las comisiones Municipales, se han registrado algunas mejoras, sin embargo, critica Beraud L., Covantes R., y Beraud M. que no son suficientes para el atraco de enormes buques transportadores de contenedores, realidad que lleva a pensar que sigue predominando cierto nivel de fantasía en la perspectiva de obtener ventajas de los movimientos del comercio internacional.

Otra problemática que Beraud L., Covantes R., y Beraud M. identifican en el modelo turístico es que los equipamientos turísticos están alejados de los asentamientos populares, situación que denota una cierta exclusión social.

c) Medidas para el crecimiento y desarrollo de crucero.

En lo que concierne a el crecimiento y desarrollo crucero, FONATUR ha sido de gran apoyo en el Gobierno de la República y de los Estados de Baja California, Baja California Sur, Nayarit, Sinaloa y Sonora para llevar a cabo la tarea de el primer proyecto regional turístico sustentable de la Región Mar de Cortés. (Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán).

En el cuarto informe gubernamental que corresponde a 2007-2012, se realizó una inversión por 260 millones de pesos en obras, servicios, operación y mantenimiento de la infraestructura turística.

Sin embargo, la falta de previsión medioambiental, también se hace notar en Mazatlán. Los acontecimientos que reflejan la transformación Beraud L., Covantes R., Beraud M. (2009), en el artículo *Vulnerabilidad Socioambiental en Mazatlán*, lo señalan:

- “En 1973, la vialidad El Sábalo se construyó el puente sobre la desembocadura del estero, para conectar la avenida que llegó hasta Los Cerritos, lo que provocó la total destrucción y transformación en el subsistema El Sábalo, ubicado en la parte oeste de la ciudad.
- Algunos hoteles y una urbanización privada (fraccionamiento) descargaban aguas residuales en detrimento de los procesos abióticos y bióticos, lo que provocó disminución irreversible en la calidad del agua.
- Para seguir obteniendo beneficios del ecosistema estuarino, la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera *Ignacio Allende* propuso construir un canal revestido de cemento, pero en la década de 1980 se aceleró la alteración-transformación total del subsistema estuarino.
- Los daños que registran los manglares y la biodiversidad en general, se originaron por el permanente relleno de entradas de mar y cuerpos de agua, proceso iniciado desde el siglo XIX, continuando hasta la actualidad.
- La construcción de puentes para hacer posible la comunicación vial, evitando el impedimento de los cuerpos de agua, ha provocado inundaciones por la reducción de sus espejos.
- Para limpiar el cauce del arroyo Jabalines, Obras Públicas extrajo alrededor de 400 viajes de camiones cargados con azolve, destruyendo manglares y con ello los ecosistemas de varias especies animales.
- Con respecto a las *lagunas costeras*, paralelas a la línea de costa, sus espacios también se encuentran transformados, ya que históricamente estuvieron intercomunicados y formaban un sistema complejo de esteros y lagunas costeras. Muchos de esos ecosistemas han desaparecido como consecuencia de la construcción de la avenida del Mar a partir de 1958.
- Acerca de la bahía, es oportuno mencionar que los megaproyectos de las marinas de El Cid y Mazatlán, han favorecido la conexión natural de lo que fue un estero con el mar. Esta transformación ha reemplazado el ecosistema natural del estero El Sábalo por el ambiente artificialmente construido.
- El incremento inmobiliario se está dando sobre las avenidas Camarón-Sábalo y Sábalo-Cerritos, invadió la zona marítima federal. Entre 2006 y 2007, el intenso oleaje terminó erosionando la cimentación de varios hoteles, condominios y villas, desde la avenida Rafael Buelna hasta el corredor Sábalo-Cerritos. Esa violación de la normativa ambiental, ha contado con la permisividad de las autoridades municipales que autorizan construcciones, sin una política para cuidar el medio ambiente.” Beraud L., Covantes R., Beraud M., 2009: 39-48

Lo que denota una incongruencia entre los Informes gubernamentales y la realidad. Es importante señalar que no sólo se trata de aumentar el turismo

mediante infraestructura, sino es un complejo turístico que implique las medidas pertinentes para crear un turismo sustentable y sostenible.

2.3.6 Ensenada.

La literatura del turismo de el puerto de Ensenada, Baja California ha sido poco abordada, sin embargo es de suma importancia que se identifique el potencial de visitantes cruceros en ésta zona que además tiene una ventaja geográfica al colindar con Estados Unidos de América.

2.3.6.1 Antecedentes Históricos

El Gobierno del Estado de Baja California, relata que desde la conquista española, se identifica una incidencia ya, de buques que llegaban mediante navíos españoles a la isla. Fue el 17 de Septiembre de 1542, cuando a la bahía de Todos Santos, arribaron los navíos españoles San Salvador y Victoria al mando de Juan Rodríguez Cabrillo.

Para 1602, vuelve a tener aparición un yate del general Sebastián Vizcaíno, en viaje de exploración buscando puertos de refugio para los galeones de Manila. Llegando el 1 de Noviembre de 1602 a la bahía que por ser el día de Todos Santos, bautizó con el nombre de Ensenada de Todos Santos. Prácticamente la región de Ensenada se mantuvo casi deshabitada durante los siglos XVII y XVIII, a no ser por grupos indígenas seminómadas de las distintas etnias que recorrían estos litorales y las misiones dominicas que a partir de 1774 iniciaron su expansión hacia el norte.

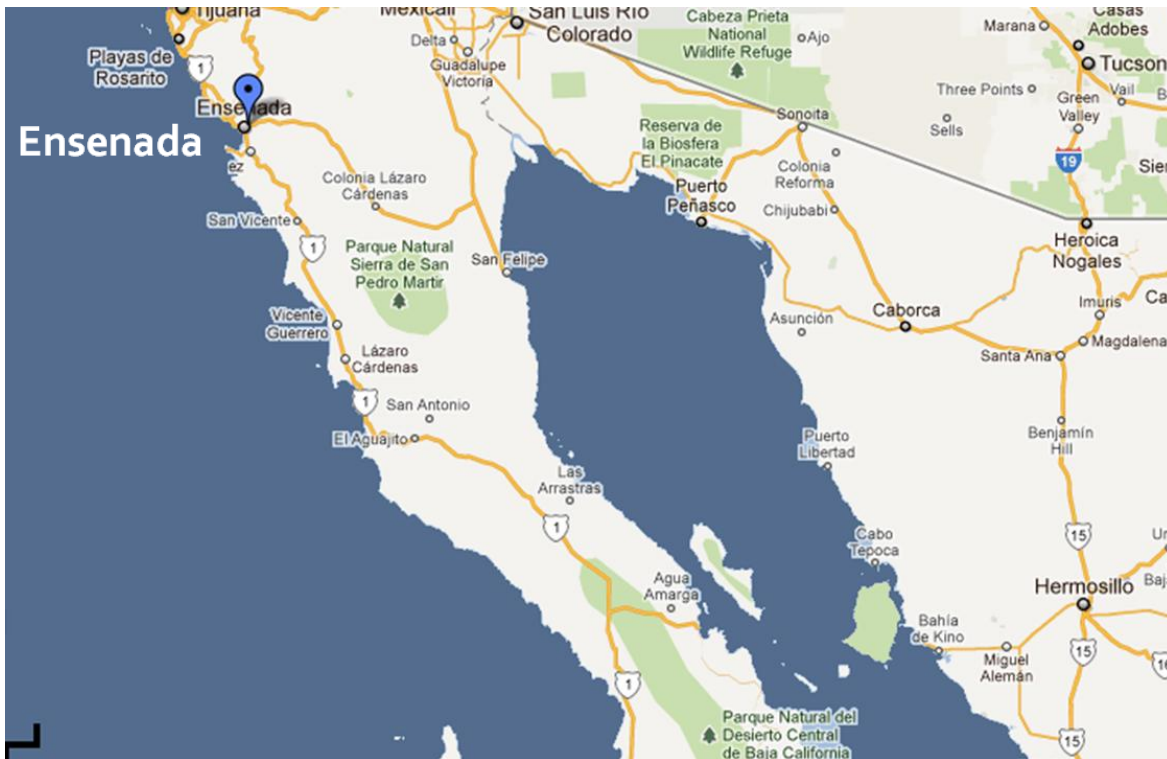
Ensenada surge y toma significado gracias al descubrimiento de algunas minas en el Valle de San Rafael. Desde 1850 un grupo de sonorenses ya había encontrado vestigios de oro al este de Ensenada.

Fue hasta el año de 1952, cuando se publica el Decreto Presidencial que aclara que Baja California deja de ser territorio y se convierte en el Estado 29 de la República Mexicana, integrándose con 4 municipios: Mexicali, Tecate, Tijuana y Ensenada.

2.3.6.2 Geografía del puerto

El municipio de Ensenada tiene una extensión de 51,952.3 km² de superficie, y colinda al Norte con: con los Municipios de Playas de Rosarito, Tijuana, Tecate y Mexicali, al Oeste con el Océano Pacífico, al Este: con el Municipio de Mexicali y El Golfo de California (Mar de Cortés), y al Sur con el Estado de Baja California Sur. (Gobierno del Estado de Baja California)

Figura 2.7 Localización geográfica de Ensenada



Fuente: Google Maps 2012

Siguiendo la tendencia de los puertos antes estudiados dentro de la República Mexicana, los mayores visitantes cruceristas, provienen de Estados Unidos de América. Ensenada se encuentra a tan solo a 130 km al sur de la frontera norte entre México y EUA, lo que produce una ventaja natural en el puerto.

La localización geográfica de Ensenada, se encuentra dentro de Cuenca del Pacífico, lo que permite la entrada y salida de exportaciones e importaciones; lo que significa un punto de partida para el turismo crucero, como ya se estudió en la evolución del crucerismo, éste nació a partir de los buques que trasladaban mercancías.

“El Puerto de Ensenada es considerado como uno de los mejores puertos de altura y cabotaje del País, por su ubicación estratégica” (Gobierno del Estado de Baja California); lo que indica que tiene además la infraestructura necesaria para recibir barcos de gran capacidad y evidentemente de pasajeros.

2.3.6.3 Ensenada, un destino turístico

Ensenada es también conocida como "La Bella Cenicienta del Pacífico", se encuentra en una bahía natural de nombre "Bahía de Todos Los Santos"

El ayuntamiento de Baja California señala como principal característica de destino, las actividades que se pueden realizar: culturales, pesca, acuicultura, agrícolas, industriales y comerciales.

De esta manera, los factores principales que buscan los visitantes, van plenamente ligados a los atractivos naturales y culturales, tales como, la ballena gris en temporada de invierno.

a) Atractivos turísticos.

El Gobierno del Estado de Baja California, en conjunto con la Secretaría de Turismo enumera como atractivos turísticos:

- Las playas más visitadas de la bahía: El Faro (eventos deportivos) y La Monalisa, San Miguel (playa rocosa donde se practica el surf y el campismo), Playa La Misión, La Joya en Maneadero, Bahía de los Ángeles y Bahía de San Luis Gonzaga.
- Pinturas rupestres. En la antigüedad, los Cochimíes se dedicaron a la caza, a la recolección de frutos y fueron pescadores de técnicas rudimentarias, siendo sus características culturales por la dureza y aridez del medio. Como testimonio de su existencia han dejado algunas pinturas rupestres en cavernas, acantilados y grutas naturales, petroglifos y monolitos en las zonas montañosas.
- La Bufadora, géiser marino ubicado a 35 kilómetros al sur de Ensenada, es un profundo cañón submarino que desemboca en una cueva en el risco.
- El avistamiento de miles de ballenas grises provenientes de los mares del norte con destino al refugio natural ubicado al sur de Laguna Ojo de Liebre, Laguna San Ignacio y Bahía de Ballenas en Baja California Sur, para dar a luz a sus ballenas.
- Concursos de pesca deportiva, surfing, regatas y competencias Internacionales.

- Desarrollo turístico: Baja Mar, el desarrollo de Puerto Salinas y Baja Beach, que incluyen marina, hotel Gran Turismo, condominios y campos de golf. El desarrollo de Punta Piedra contempla residencias, centros comercial, andadores, marina en un hotel de 42 hectáreas. Ensenada complementa su oferta para una estancia placentera con cerca de 60 lugares de hospedaje.
- La Fiesta de la Vendimia en el Valle de Guadalupe, una festividad alrededor de la cosecha de la uva que conjunta a un gran número de visitantes que llevan a cabo eventos como visita de las bodegas, degustación de vinos, rodeo, baile y comida.
- Balnearios Las Cañadas, El palomar, Albercas de María Teresa en el Valle de Guadalupe, Los Cárdenas en El Zorrillo, el balneario del Magisterio.
- Parques Nacionales: Constitución 1857, San Pedro Mártir que cuentan con una gran variedad de atractivos naturales.
- La ciudad cuenta con diversos atractivos tales como la Avenida López Mateos, agradable para caminar y encontrar bares, restaurantes, artesanías; El Mirador donde se puede observar la bahía de Ensenada e Isla de Todos Santos; Centro Social, Cívico y Cultural Riviera que es un símbolo histórico que cuenta con un impresionante jardín botánico; la Plaza Cívica representada tres importantes personajes de la historia: Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Venustiano Carranza.
- Monumentos históricos: Reloj de la Amistad, Cantina Hussong's Calle Ruíz, Salón de Actos Faraón J. Sarabia, edificio de la sociedad recreativa progreza, Estación de Bomberos, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Templo del Purísimo Corazón de María, Asta Bandera Monumental en el Andador Turístico frente el mar, entre los principales.
- Museos tales como: Museo Regional INAH, Museo de Historia de Ensenada, Museo del Puerto y Museo Histórico Regional.

Asimismo, es considerado como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y por su cercanía geográfica con Ensenada, se consideran:

- Pinturas rupestres de la Sierra de San Francisco ubicadas en Baja California

b) Modelo turístico.

En las medidas gubernamentales que ha tomado el Municipio de Mazatlán, se identifica una fuerte inversión en infraestructura, haciendo que los puertos tengan cada vez más capacidad portuaria. Asimismo, hay una inversión estatal y privada de las instalaciones turísticas, tales como restaurantes, seguridad, hoteles, campos para casas rodantes, campos de golf, entre otros, que favorecen el desarrollo turístico y sobre todo, lo que implica que en el puerto sí existe una atención al turista.

c) Medidas para el crecimiento y desarrollo de crucero.

Las medidas gubernamentales para el crecimiento han estado basados en la infraestructura portuaria, ya que además de ser una prioridad turística, también lo es de manera comercial en las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, lo que también da una oportunidad de acceso a embarques para suministro de insumos en el puerto.

En éste orden, el municipio de Ensenada, ha creado una serie de programas de apoyo al turismo, los programas actuales son:

- Programa de turismo social, que consiste en elevar el nivel de bienestar de los bajacalifornianos a través de la actividad turística haciendo accesible los viajes a todos los segmentos de la población: jóvenes, familias, niños, adultos mayores y personas con discapacidad, a través de fomentar la práctica del turismo como complemento al derecho del trabajador de recreación y esparcimiento, capacitar a los servidores turísticos para mejorar la calidad del servicio, principalmente en las zonas rurales y fortalecer la oferta recreativa, proporcionando al micro y pequeño empresario turístico alternativas accesibles de Financiamiento.
- Programa de Turismo Médico y de salud, que consiste en la asistencia social de éstos servicios.

Si bien la Información Oficial puede verse viciada por la imagen que da al exterior, se identifican muchos puntos a favor que contiene el puerto en el ámbito turístico; sin embargo se debe hacer conciencia social y ambiental.

2.3.7 Acapulco.

El puerto turístico de Acapulco es conocido a nivel mundial, sin embargo, la última década, ésta popularidad ha representado un fenómeno de dualidad, entre el interés por conocer el puerto pero también se ha convertido en un aspecto negativo.

Del año 1995, que la industria de cruceros en Acapulco abarcaba el 6.70% de mercado en arribo de cruceros en el territorio nacional, ha tenido un descenso constante a través del tiempo hasta llegar a 4.32 % de arribos cruceristas registrados el año pasado.

Ante éste marco, estudiaremos la dualidad de factores del turismo en Acapulco.

2.3.7.1 Antecedentes Históricos

Por su historia, Acapulco tiene una importancia a escala mundial, esto se debe a que fue el primer centro turístico de playa que se desarrolló en México (Padilla y Sotelo, Lilia Susana., 2000)

Benseny, Graciela (2007) refiere que desde el año 1830 los ricos burgueses de México y Estados Unidos hicieron de Acapulco un pequeño centro de descanso al abrigo de su gran bahía al pie de la Sierra Madre Occidental. El acceso relativamente fácil y el bajo precio de los terrenos facilitaron la compra del espacio litoral por parte de personas pudientes.

No obstante en los años 60's, el gobierno El Estado prefirió desarrollar una zona económicamente deprimida y con baja densidad poblacional, en lugar de invertir en alguno de los otros centros turísticos consolidados como el caso de Acapulco en la costa occidental (Benseny, Graciela. 2007). Situación que evidentemente incidió en el destino turístico de los cruceristas debido a que prefieren mirar los centros turísticos mejor organizados.

Hoy en día, el núcleo turístico principal de Acapulco presenta una intensa y extensa urbanización sobre la playa de la bahía, dominada por los grandes hoteles internacionales y condominios particulares, formando un paseo marítimo lineal que se encuentra interrumpido parcialmente por el viejo centro urbano y la zona portuaria. (Benseny, Graciela, 2007)

2.3.7.2 Geografía del puerto

A partir de la información proporcionada por el Municipio de Guerrero, es factible indicar que Acapulco se encuentra en Océano Pacífico en el Estado de Guerrero, limita al norte con los municipios de Chilpancingo y Juan R. Escudero, al sur con el océano Pacífico, al este con el municipio de San Marcos, y al oeste con el

municipio de Coyuca de Benítez. Su extensión territorial es de 1882.6 km², lo que representa el 2.95% de la superficie estatal.

Una de las grandes ventajas de éste puerto, son las condiciones climáticas, ya que predomina el clima subhúmedo cálido; con una temperatura media anual de 28 °C y la mínima de 22 °C. Veamos la posición geográfica.

Figura 2.8 Localización geográfica de Acapulco



Fuente: Google Maps 2012

La zona territorial donde se encuentra geográficamente localizado el puerto de Acapulco cuenta con una “gran riqueza físico-biológica que genera bienes y servicios ambientales a través de su biodiversidad y espacios silvestres” (Niño Gutiérrez, N., 2008: 7).

2.3.7.3 Acapulco, un destino turístico

“Acapulco Destination Marketing Office”, señala como principales ventajas del Puerto la diversión, proporcionada por: discos, bares, clubes y entretenimiento en general.

También agrega como atractivos: la belleza tropical del destino , el ambiente divertido, opciones de entretenimiento, sus playas tranquilas, deportes acuáticos para los niños y deportes acuáticos de cualquier tipo.

b) Atractivos turísticos.

El Fideicomiso de Promoción Turística, enumera como atractivos turísticos:

- Actividades que se experimentaron por primera vez en la industria costera en México:, tales como la Disco, el viaje en lancha en paracaídas, el bar dentro de la alberca, habitaciones con albercas privadas, tequila shots, margaritas y clavados desde acantilados. Otras actividades se pueden realizar: golf, pesca.
- El ambiente despreocupado y de fiesta por el que México es mundialmente famoso.
- Tours eco-turísticos que lo llevan a las lagunas, junglas, islas y estuarios de la región.
- La gastronomía es muy diversa, no solamente en cuanto al tipo de cocina, sino también el ambiente. La mayoría de los restaurantes están al aire libre y muchos ofrecen vistas espectaculares de la Bahía de Acapulco. Las compras son excelentes, ya sea en las diversas tiendas en los centros comerciales estilo americano, o en sus mercados del centro llenos de folklore y variedad de artículos que ofrecer.
- El Centro y Acapulco tradicional, conocido por los pasajes llenos de vida de su plaza principal, el Fuerte de San Diego, playas tradicionales, residencias en la montaña y la famosa Quebrada. El Zócalo es una plaza cubierta por grandes árboles que siempre está llena de vida y ubicada justo enfrente a la Catedral de Nuestra Señora de la Soledad.
- Las playas Caleta y Caletilla
- Acuario Mágico Mundo Marino, donde hay exhibiciones marinas, lecciones de buceo, renta de equipo de snorkel y diversión familiar. Cuenta también con un show de leones marinos.
- Zonas culturales: El Museo Casa de la Máscara, la casa de cultura que es reconocida por su expresión artística y cultural.
- La costera, corresponde a una avenida con hermosos jardines, es en donde Acapulco obtuvo su reputación de ser el lugar original de fiesta y diversión en México. También se encuentra en ésta parte el Mural de Diego Rivera.

- Parques acuáticos y cológicos : Papagayo, Cici, Pueblo Bravo Raftining.
- Puerto Marqués y Playa Revolcadero. El bello Puerto Marqués al sureste de Acapulco, es una bahía de playas de arena blanca rodeada por montañas de jungla y se ubica entre el aeropuerto y la ciudad.
- De forma curiosa, los cruceros también son mencionados por el Fideicomiso de Promoción Turística, como uno de los principales atractivos, que ofrecen excursiones de día y de noche alrededor de la Bahía de Acapulco y la de Puerto Marqués. Los cruceros de día señalan algunos de los sitios interesantes tales como el de las mansiones de gente famosa que ha escogido al puerto para su relajación y descanso. Durante el recorrido también hay entretenimiento en vivo con música de salsa y se puede bailar.
- Zonas aledañas tales como Taxco y las grutas de Cacahuamilpa, la zona arqueológica de Tehuacalco, Chilpancingo desborda riqueza histórica y cultural, Bahía de Santa Lucía.
- Fiestas tradicionales: El “Festival del Jumil” , Día de Muertos, la Feria Nacional de la Plata.

Así, el gobierno del Municipio de Guerrero reitera que el puerto de Acapulco se encuentra posicionado entre los destinos turísticos más famosos del país, ya que cuenta con infinidad de atractivos: el Fuerte de San Diego, la Diana Cazadora, El Clavadista y La Quebrada, mundialmente conocida. Además de las lagunas de Coyuca y Tres Palos, hay balnearios, centros comerciales, bellas playas, exuberantes paisajes, variada vegetación, maravillosas puestas de sol, fabulosas noches de discoteca y la configuración de sus bahías.

No obstante, la fama que ha propiciado un ambiente de fiesta descontrolada, también resulta un obstáculo para el sector crucero, debido a que la demanda que presenta corresponde a una edad en promedio, mayor a los 25 años, con un grado de estudios alto y un salario elevado, con el cual hace que las preferencias de los consumidores sean otras.

b) Modelo turístico.

A pesar de las 2 características turísticas que sostienen al puerto de Acapulco, las cuales son identificadas por la demanda como: la tradición de un puerto con un ambiente de fiesta y a su vez, condiciones naturales apropiadas, se identifica en la literatura, autores que identifican la deficiencia del modelo que se ha presentado en Acapulco.

De acuerdo con Graciela Benseny (2007), la disfunción del modelo, se pone en evidencia debido al contraste social marcado por los habitantes del lugar que corresponden a un tercer núcleo urbano, mientras que los turistas reflejan un poder adquisitivo alto. Lo que propicia que los centros turísticos estén escasamente abiertos al resto de la ciudad.

Incluso el Gobierno de Municipal, plantea de manera oficial la diferenciación social, añadiendo que más del 62% de la población ocupada gana menos de dos salarios mínimos, lo que coloca a Acapulco como una ciudad con poco valor adquisitivo.

Juan Manuel Ramírez Saiz, habla de una escasa planeación preventiva, por lo cual sugiere un modelo relacionado con los ecosistemas, identificación de contaminantes, posibles efectos y estrategias para atenuar dichos efectos.

c) Medidas para el crecimiento y desarrollo de crucero.

En el artículo *El turismo y sus penumbras*, se sustenta que Acapulco, ha perdido competitividad como consecuencia de los graves impactos sociales, culturales y ambientales que se han producido en su territorio ante la falta de previsión que acompañó su desarrollo.

Sin embargo, se han tomado las siguientes medidas, mencionadas por El Fideicomiso de Promoción Turística que han mantenido en pie al puerto:

- Vialidades, una nueva sección de la Costera (la avenida principal del destino), playas y agua más limpias, paisajismo de áreas públicas, remodelación de varios de los hoteles más importantes y re-ubicación de los vendedores ambulantes en la playa.
- Sistema sanitario.
- Desarrollos de gran lujo en Punta Diamante y Playa Revolcadero, han dado realce al inventario de oferta hotelera del destino.
- El Zócalo (o plaza principal) y gran parte del centro de Acapulco han sido renovados y limpiados.
- Las brigadas de limpieza trabajan arduamente y una nueva fuerza de policía turística está disponible para responder las preguntas del turista.
- Hablando de la actividad crucera, el fideicomiso de Promoción Turística, señala la importancia de la terminal marítima Tte. José Azueta, localizada

en pleno centro de Acapulco, frente al Fuerte de San Diego y es el lugar donde llegan los principales cruceros en tránsito por el Océano Pacífico.

Los programas que se han impulsado para el sector turístico, mediante el Gobierno del Estado de Guerrero son:

- **Programa de Promoción y Desarrollo Turístico de 2006**, que busca supervisar que los Recursos Transferidos al Estado por Convenio con la Secretaría de Turismo Federal, sean Aplicados como su nombre lo indica para la promoción y Desarrollo Turístico de la Entidad consistentes en Spots en la Radio y Televisión así como, Publicidad Escrita. Se promueve así, el mejoramiento de la Infraestructura Turística, en Centros de Playa, Turismo Ecológico, Campismo
- **Cartilla Turística** que consiste en la distribución de libros y poster's. Sensibilización al personal docente. Incorporación de la Cartilla al desarrollo curricular de las instituciones educativas. Capacitación a los apoyos técnicos de supervisión y a los jefes de enseñanza.

En cuanto al turismo existe una serie de especulaciones, incluso gubernamentales en torno al puerto, mientras que los programas gubernamentales aparentan tomar medidas, lo que es cierto es que va en decadencia, tal como lo sustenta Kent Paterson en su artículo "*Acapulco-ización: ¿La etapa final del turismo?*", que sustenta que muchos turistas extranjeros no volvieron, en lugar trasladándose a Cancún, Los Cabos y Puerto Vallarta. Afirma que la demanda de Acapulco, se ha convertido en turistas eran mayormente mexicanos, divididos entre masas de visitantes de clase baja que iban de pasada por uno o dos días y los veraneantes afluentes que gravitaban hacia la novedad de Punta Diamante, un destino desarrollado lejos de las zonas turísticas en decadencia física y financiera.

Recapitulación

La oferta de rutas y destinos es plenamente congruente con la demanda de los pasajeros cruceristas, cuya ruta preferente es el Caribe, identificando también como parte de ésta ruta el Caribe Mexicano. Se corrobora a su vez la distinción en los puertos mexicanos, ya que es la nación que recibe el mayor número de arribos cruceristas.

La CLIA (2006), menciona que la principal razón en la decisión del crucerista es el destino, lo cual infiere que las rutas diseñadas tienen incidencia principalmente con los medios de comunicación, status social, Interés cultural, recreación y proximidad geográfica.

En éste orden, se identifica que un 51% de los cruceristas del total de pasajeros en las costas mexicanas, visitan Cozumel. (SCT, 2011) ; esto es debido a 1. las condiciones geográficas naturales que se ha potencializado a través de la gestión sostenible de turismo (programas gubernamentales y protección a los centros naturales, control y monitoreo) 2. infraestructura turística y de la recepción de barcos cruceros 3. el patrimonio histórico y cultural aunado a la inversión turística que hace que la Isla cuente con un sinfín de atractivos turísticos, que se han transformado en parques, reservas, y museos. Estos factores responden a las necesidades demandadas por los turistas, creando un ambiente propicio para relajación, descanso, recreación, manifestación cultural, etc.

Aunado a ello, los factores económicos regionales juegan un papel económico importante para el turismo en Cozumel, en cuanto a los tratados comerciales que tiene Cozumel a nivel Global.

Los beneficios para los norteamericanos, el 88% de cruceristas que desembarcan en Cozumel son: la proximidad geográfica con Estados Unidos, el status en su grupo social, la paridad peso-dólar, que resulta muy positiva para los extranjeros en cuanto a poder adquisitivo y, la calidad de la infraestructura de Cozumel. Los destinos principales que visitan son: Chichen-Itza, Tulum y Cancún.

Cabo San Lucas por su parte, se encuentra en segunda posición debido al modelo basado en una serie de inversiones que involucran las vías de comunicación.

En cuanto a Puerto Vallarta, si bien ha tenido un crecimiento acelerado en cuestión de turistas, la sociedad y el medioambiente se han dejado a un lado, impidiendo el crecimiento y desarrollo sustentable.

El puerto de Mahahual, ha tenido un peculiar crecimiento; la tragedia del huracán dio un giro a las actividades económicas que se desempeñaban, creando una serie de medidas para que el turismo floreciera.

En Ensenada, se ha fortalecido el turismo, no tiene un renombre tan importante como Cozumel o Cabo San Lucas; sin embargo ha mostrado un paulatino crecimiento.

Las dos caras opuestas que corresponden a la geográfica de Mazatlán, han creado a través de la historia el paso de buques mercantiles por el Golfo de México y punto de escala en el Pacífico. En sentido opuesto, las mismas condiciones geográficas, impiden crear el ambiente propicio en el puerto, tales como los fuertes vientos.

Mazatlán ha tenido un auge importante en el turismo, lastimosamente se observa un descuido en el medioambiente. Ésta misma situación se suscita en Acapulco, cuya situación es mucho más preocupante porque una serie de medidas gubernamentales erradas sumado con la fama del puerto alejan al turista extranjero.

Ante éste escenario se puede pre-concluir, que el sistema turístico se integra de los siguientes elementos: Atractivos naturales y edificados, lugares certificados por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad, sitios con fines históricos, culturales o recreativos, modelos y programas para el desarrollo del complejo turístico.

En congruencia ante éste escenario, la llegada de buques cruceros es proporcional a la preferencia que tienen los cruceristas, y los factores principales que infieren en ello son: los atractivos en general que ofrece el puerto, en conjunto con las medidas turísticas implementadas.

A continuación se estudiarán los resultados económicos que han sido producto de éste complejo turístico en la economía del país.

CAPÍTULO 3. CRUCERISMO EN MÉXICO. UN ENFOQUE ECONÓMICO

Introducción

Se han presentado una serie de medidas e inversiones gubernamentales y privadas para cada uno de los principales puertos de arribo de cruceristas en México; de lo cual deriva la importancia de hacer un análisis exhaustivo de los resultados actuales que presenta el turismo de cruceros en México, que finalmente se traduce en una derrama económica importante en el país.

Éste objetivo tendrá lugar mediante el estudio de los indicadores presentados por el Consejo Nacional Empresarial Turístico (CNET), que se tendrán cabida en éste estudio en el subcapítulo 3.1. Dichos indicadores económicos corresponden a: el número de pasajeros que arriban en crucero, el comportamiento de la demanda turística: gastos y, los ingresos totales.

En el siguiente apartado se hará un balance del comportamiento del crucerismo en México, mediante un análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

Por último se analizan las perspectivas de México focalizadas en el turismo de cruceros.

3.1 Impacto económico

De acuerdo con la Cámara de Valencia (2009), la Industria de Cruceros tiene una relevancia importante en el sector económico del país debido a:

- a) México como destino turístico, aumenta la movilidad de cruceros en América Latina y el Caribe, lo que produce un aumento del consumo turístico en los puertos.
- b) Los puertos nacionales se convierten en un centro de atención y posicionamiento viajero, para que el turista vuelva al mismo destino geográfico, ya sea a través de un crucero ó decida otro tipo de vacación.
- c) El crucerismo genera una demanda creciente de servicios y actividades empresariales relacionadas con la Industria Crucera.
- d) Para las autoridades portuarias supone también un aumento del volumen de negocio.
- e) El aumento y generación de empleos aparece cuando hay un mercado de oportunidades en el turismo de cruceros.

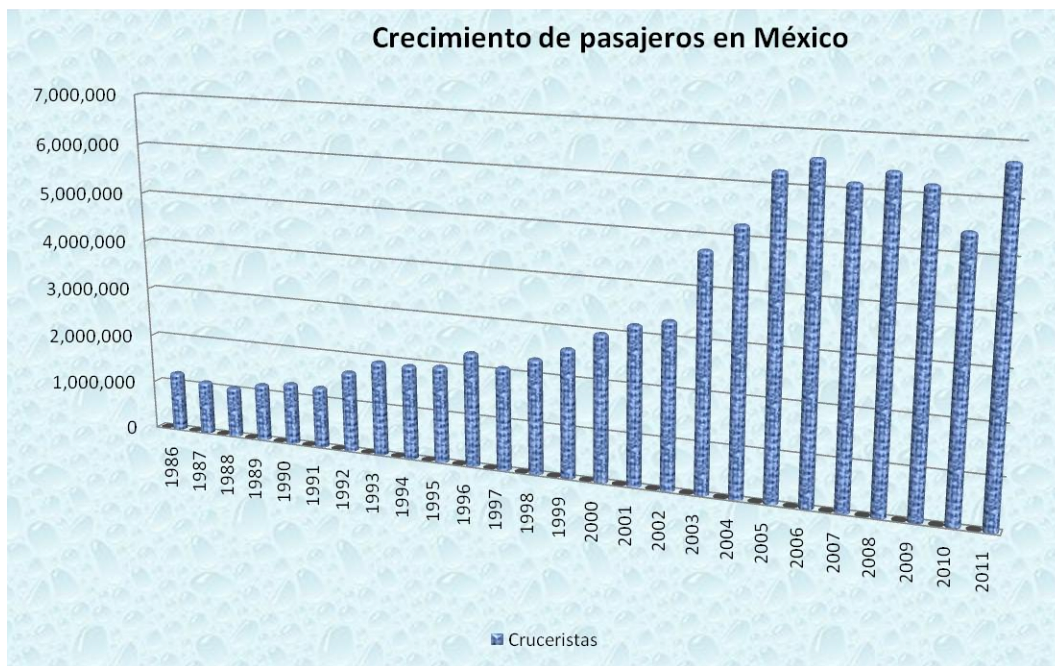
Para analizarlo, será pertinente el estudio de los indicadores económicos dictados por la CNET, que corresponden al crecimiento, gastos e ingresos.

3.1.1 Crecimiento de pasajeros en México:

La evolución histórica del crecimiento de pasajeros en México ha sido una constante. El arribo de cruceros registrado para el año 1986, era de 1,551 cruceros. El año pasado se registró casi el doble de arribos: 2,263.

En contraste, el número de pasajeros cuadruplicó sus cifras, debido a que los barcos cruceros también han ido incrementando su tamaño, observemos:

Gráfica 2.1 Trayectoria de cruceristas en México



Fuente: Elaboración propia con base en datos de SETUR y SCT

Desde el año de 1986 hasta el año 2003, el crecimiento de pasajeros no tuvo muchos altibajos; eventos sociopolíticos pudieron haber afectado probablemente al turismo, por ejemplo las elecciones presidenciales suscitadas en 1997. Sin embargo, esto no implicó una repercusión mayor ya que el turismo siguió mostrando un crecimiento constante.

Para el año 2003, el crecimiento en número de pasajeros fue superior, y esto pudo haberlo ocasionado la fusión de Carnival Corporation y P&O Princess Cruises PLC, que amplió la oferta de nuevos itinerarios en los que se encontraba México. De hecho, un análisis del comportamiento económico del turismo en México (Vargas, J., 2003) apunta que a pesar de la contracción turística que presentó éste año, el segmento de cruceros registró un incremento de divisas en 2003 de 35.9 con respecto al año anterior.

En el año 2010, el turismo mundial disminuyó 4%, reveló la Organización Mundial de Turismo, impacto que repercutió también en la industria crucera; no obstante de éste acontecimiento externo producido probablemente por los efectos de la crisis mundial; el crucerismo en México ha registrado un franco crecimiento, llegado a totalizar la suma de 5,662,014 cruceristas para el año 2012, embarcados en 2,263 barcos cruceros. (SCT, 2011)

El crecimiento de arribos de buques cruceros, ha convertido a México en el primer receptor mundial de cruceros turísticos (Cámara de Valencia, 2009).

3.1.2 Comportamiento de la demanda turística

3.1.2.1 Elección de itinerario

Con respecto al comportamiento de la demanda turística, Sderis A. y Palafox M. (2010), afirman que los factores que inciden en la planificación de itinerarios son:

1. El grado de atractivo para los clientes potenciales y. Los puertos analizados en las costas mexicanas, cumplen con las condiciones geográficas, climáticas, patrimoniales, naturales, culturales e históricas que los turistas esperan, de acuerdo con las encuestas de conformidad.
2. Las perspectivas de crecimiento a mediano y largo plazo, que se cumple parcialmente, ya que solo se pueden vislumbrar éstas perspectivas en los puertos de Cozumel y Los Cabos.
3. Los itinerarios que incluyen más puertos son, generalmente, los mejor vendidos; lo que da una pauta para asegurar que entre más puertos incluya la costa mexicana con diferentes atractivos, más turistas tendrán preferencia por las rutas que incluyan playas mexicanas.
4. La proximidad geográfica es otro elemento fundamental, puesto que la ubicación de los puertos es crítica con relación al itinerario, las velocidades de navegación y el consumo de combustible. México encuentra una oportunidad de arribo de cruceristas, ya que Estados Unidos ocupa el 75% de mercado de cruceros en el mundo.
5. Por último, otro factor importante se refiere a los requerimientos marinos y operacionales, basados en las facilidades portuarias, seguridad, infraestructura y servicios, deben optarse por tanto, las medidas políticas pertinentes.

México es el destino número uno de arribo de cruceros a nivel mundial (Cámara de Valencia, 2009), por lo que se hace evidente la preferencia turística de los visitantes a bordo de crucero.

3.1.2.2 Gasto de los cruceristas

Según la FCCA, los principales gastos en que inciden los cruceristas son:

- Gastos en tierra realizados por los pasajeros, relacionados con excursiones y compras al por menor de ropa y joyería
- Gastos en tierra realizados por la tripulación, concentrándose en compra de comidas y bebidas, transporte local y compras al por menor de ropa y joyería
- Gastos incurridos por las líneas de crucero, en cuanto a las tasas portuarias e impuestos.

Lo que se traduce en las siguientes cifras de gastos históricos:

Tabla 3.1 Gastos en miles de dólares de los cruceristas:

Año	Gasto de los visitantes cruceristas internacionales a México Miles de dólares	Año	Gasto de los visitantes cruceristas internacionales a México Miles de dólares
1980	10,000	1995	107,000
1981	14,000	1996	113,000
1982	17,000	1997	123,000
1983	22,000	1998	122,000
1984	41,000	1999	165,000
1985	48,000	2000	201,000
1986	38,000	2001	115,000
1987	40,000	2002	282,000
1988	48,000	2003	289,000
1989	56,000	2004	421,000
1990	59,000	2005	453,000
1991	76,000	2006	458,000
1992	88,000	2007	488,000
1993	89,000	2008	478,000
1994	85,000		

Elaboración Propia con base en datos de SETUR

Los gastos totales en los que han incurrido los cruceristas al visitar México, se han incrementado de la misma forma en que ha aumentado el número de turistas que arriban en crucero. Es decir, que sí es proporcional el gasto con el número de turistas.

Cabe destacar también que en un periodo de 40 años, la cifra aumentó en 468,000 miles de dólares, lo que representa una serie de beneficios económicos.

3.1.5 Ingresos totales

El resultado de los beneficios en el subsector crucero, ha seguido la siguiente línea:

Tabla 3.2 Ingresos por concepto de visitantes en crucero

Año	Ingresos por concepto de Visitantes en crucero	Año	Ingresos por concepto de Visitantes en crucero
1980	9,605	1996	113,402
1981	14,212	1997	122,501
1982	16,818	1998	121,944
1983	22,217	1999	165,417
1984	40,755	2000	201,086
1985	48,290	2001	215,291
1986	37,569	2002	282,451
1987	40,036	2003	288,520
1988	47,913	2004	420,801
1989	55,626	2005	452,611
1990	59,392	2006	458,317
1991	76,349	2007	487,798
1992	88,099	2008	478,154
1993	88,501	2009	452,740
1994	84,319	2010	544,638
1995	107,401	2011	483,798

Fuente: Banxico e INEGI, 1980-2011.

El ingreso a su vez, es proporcional al gasto y al crecimiento de pasajeros en los puertos mexicanos. También va a la par con el crecimiento mundial, mostrando un crecimiento del 100% en el año 2003-2004.

La cifra para México suena alentadora, al recibir ingresos de 483,798 miles de dólares; sin embargo si se compara con Estados Unidos, 22 miles de millones de dólares, la cifra es menor.

Con respecto al turismo nacional, se muestra el porcentaje que ha implicado la industria de crucero en el sector turístico:

Gráfica 3.2 Porcentaje de ingreso de cruceristas



Fuente: Banxico e INEGI, 1980-2011.

De 1980 a la fecha, ha incrementado la importancia del subsector cruceros en el turismo, de 0.30% a 4.15% actual, lo que representa que se han estado implementando medidas constantes para hacer crecer el mercado de cruceros; sin embargo ésta cifra aun no es realmente significativa, incluso para el sector turismo.

3.1.6 Análisis FODA de la industria

Fortalezas

- “El turismo mexicano es, sin lugar a dudas, un fenómeno masivo, el más intenso en su género entre las experiencias de los países de América Latina: con cerca de 20 millones de turistas internacionales registrados al año, representa, según las autoridades mexicanas, una fuente importante de divisas para la economía nacional, así como numerosos empleos”. (Hiernaux, Daniel, 2005, citado en González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., 2008: 30).
- Al observarse la transformación del mercado de ocio en cuanto a preferencias, gustos y necesidades del turista; se han tomado una serie de medidas para que el crucerismo se haga sustentable en la economía. (González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., 2008).

- La creación de programas gubernamentales, tales como FONATUR, que dan apoyo y sustentabilidad económica para el turismo.
- Existen actualmente lineamientos para un turismo sustentable, que permite lograr un equilibrio entre los flujos masivos de visitantes y la preservación del medio ambiente y cultura.
- Se han creado zonas de conservación y preservación del medio ambiente, tales como el Proyecto Integral Turístico Marina de Cozumel. (Palafox M., Zizumbo B., 2009)
- Generación de empleos directos e indirectos. (Segrado R., 2008)
- Fomento de la mano de obra (Segrado R., 2008)
- Aumento de valor de la tierra y su uso (Segrado R., 2008)
- Estructuración de zonas de apropiación (Palafox M., Zizumbo L., 2009) mediante parque, museos y zonas protegidas.
- Actualmente, el turismo alternativo, está basado en un turista activo, es decir que el turista conoce el ambiente y dispone de la información suficiente para valorar y respetar los aspectos culturales de la comunidad local y busca su contacto. (Benseny, Graciela, 2007).

Debilidades

- Se denota una pérdida de identidad cultural en los centros turísticos tradicionales, los cuales alteradas sus características originales por el crecimiento del turismo, incorporando a su oferta de alojamiento las cadenas internacion transformando la imagen original de la comunidad (Benseny, Graciela, 2007).
- En éste orden, la reestructuración del espacio con el fin de crear ambiente y cultura propia para el turismo extranjero, el gobierno no ha implementado

políticas que ayuden a promover la identidad social y cultural (Lozato Giotart, 1990 citado en Benseny, Graciela, 2007).

- Si bien se consideraba la capacidad de carga de los destinos, las obras realizadas no conciben con las planificadas, lo cual provoca una serie de trastornos en los hábitos de consumo y por ende un impacto medioambiental que está desgastando cada vez más los recursos naturales. (Benseny, Graciela, 2007).
- Riesgos Tecnológico-Industriales: Inherentes a los contaminantes del buque.
La disgregación social y la falta de servicios en la población nacional se hace evidente en las actividades turísticas. En el caso de Puerto Vallarta se detonó una reacción contra empresarios y gobierno municipal, ya que se pretende actualmente incrementar los espacios para el comercio atendiendo la demanda turística, pero irritando al sector social. (Andrade R., Chávez Dagostino, R., 2007).
- El impacto social negativo que dejan los turistas en México, ya que los habitantes nacionales puede verse disgregados; la sociedad se ve afectada por en su modelo de vida actual en cuanto a horarios, costumbres, forma de vida, o incluso en muchos casos, pueden ser objeto de discriminación.
- La infraestructura portuaria para el desarrollo del transporte marítimo del país muestra rezagos. (Redes Consultores, 2000)
- Apoyo mercadológico poco desarrollado.
- Se torna difícil la conservación del patrimonio histórico, dependiente de los ecosistemas naturales, parques, centros turísticos involucrados plenamente con el medio ambiente.
- Pérdida de capacidad productiva en oferta no turística (Segrado R., 2008). En la infraestructura de los muelles portuarios, se pierden actividades deportivas como buceo, snorkel, etc.

- Exclusión de la comunidad en nuevas empresas turísticas (Segrado R., 2008)
- Conflictos culturales (Segrado R., 2008)
- Cambios sociales, debido a los cambios de horario laboral que implica el turismo. (Segrado R., 2008)
- Brechas sociales, ya que los extranjeros ocupan posiciones superiores (Segrado R., 2008)
- Destrucción de la fisionomía urbana, así como la pérdida de espacios recreativos comunales (Segrado R., 2008)
- Aglomeración de personas y un tránsito conflictivo (Segrado R., 2008)

Amenazas

- El sector ha generado una alteración sobre el hábitat natural que acoge al turismo, situación común en costas del Pacífico. (Márquez G., y Sánchez Crispín, Á. (2007), lo que implica modificaciones al paisaje natural. (Cram y col. 2004, citado en Andrade R., Chávez Dagostino, R., 2007).
- Los impactos ecológicos son serios limitantes para la biodiversidad y productividad de los sistemas costeros, abatiendo y cambiando los recursos naturales básicos como el agua, suelo y vegetación, que finalmente sus efectos inciden en lo social y económico a nivel local (Ortiz, 2004, citado en Andrade R., Chávez Dagostino, R., 2007).
- Otra característica natural que tiene una dualidad es la altura de la ciudad (3 metros sobre el nivel del mar), lo que propicia que durante el verano, el puerto se encuentre rodeado de ecosistemas acuáticos, razón por la cual en los esteros se ejerció una influencia importante en las actividades

productivas de sus habitantes. Sin embargo, la existencia de manglares ha sido considerada un obstáculo para el desarrollo urbano por los inversionistas y las autoridades municipales, estatales y federales (Beraud L., Covantes R., Beraud M. 2009).

- “En un ecosistema marino de alta productividad, también expone a la ciudad y su población ante diversos riesgos: sismos, tsunamis, inundaciones, huracanes. Por lo que hace a la amenaza sísmica”, Además es vulnerable a las condiciones de explotación, lo cual tiene como consecuencia la devastación de recursos y que los grupos más vulnerables de la población se encuentren en pobreza extrema. (Beraud L., Covantes R., Beraud M. (2009)
- El 43% de preferencia de itinerarios de cruceros, está representado por el Mar Caribe, que si bien una parte de México está ubicada en ésta zona, se convierte en un reto competitivo por contar con características similares.
- El peso mexicano se ha logrado valorizar un 9.86% (Ramirez M.C. 2012), lo cual significa que los extranjeros con una moneda fuerte, pierden poder adquisitivo en el país; sin embargo, la paridad sigue siendo favorable en el tipo de cambio.
- El cambio de sexenio inhibe el seguimiento de los programas turísticos.
- Existe pánico en los viajeros en visitar México; la imagen al exterior representa delincuencia, inseguridad, violencia.
- Sucesos como el hundimiento del barco concordia pueden provocar una serie de situaciones psicológicas temerosas que llevan a los turistas a tomar otro tipo de decisiones de viaje.
- El daño medioambiental provocado por la destrucción, degradación de habitats y pérdida de biodiversidad ha representa una amenaza al medio ambiente. (Segrado R., 2008)

- “El turismo se expande y se apropia del recurso natural y cultural para la reproducción del modo de producción” (Palafox M., Zizumbo V., 2009)
- Contaminación del agua y todo lo relativo a ella: Aguas grises, Sustancias tóxicas o aceites, Contaminación marina:, Importación de especies exógenas vía el agua de lastre, Arribo de turistas más abrupto (IMCO: [http://imco.org.mx/images/pdf/Turismo_\(Cruceros\)_07.pdf](http://imco.org.mx/images/pdf/Turismo_(Cruceros)_07.pdf))
- “El cambio de los turistas de un grupo mayoritario de clase media alta a alta y su reemplazo por un grupo de nacionales y extranjeros de clase media baja a baja, se expresa también en términos educativos, y esta síntesis de baja cultura y nivel económico, nos muestra un perfil de visitante de un lugar maduro y el comienzo del deterioro”. (Fonatur, 2000, extraído de González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E., 2008)
- Pérdida de competitividad como consecuencia de los graves impactos sociales, culturales y ambientales que se han producido en el territorio ante la falta de previsión que acompaña su desarrollo.

Oportunidades

- Mediante la globalización, la información sobre la interacción social y el medio ambiente con la economía permite tener alternativas de acción para implementar las medidas pertinentes e integrales en el sector turístico, subsector crucero. (Giménez, 2005, citado en Andrade R., Chávez Dagostino, R., 2007)
- El impulso de la inversión privada, ha sido una alternativa ante depredación social de los recursos naturales, donde hay posibilidades de generar la infraestructura requerida y aplicar los avances biotecnológicos para elevar la productividad. (Beraud L., Covantes R., Beraud M., 2009)
- El crecimiento económico que ayuda a mejorar la calidad de vida de los habitantes.
- Cabe la posibilidad de adaptarse a los cambios que exige el turista, donde la apuesta competitiva se centra en la calidad y la diferenciación basada en

aquellos atributos percibidos como relevantes por el turismo de alto poder adquisitivo. (Benseny, Graciela.,2007).

- El peso mexicano es la segunda moneda mejor valuada en el mundo, por lo cual, las empresas que utilizan como moneda corriente el euro o el dólar, tiene mucho poder adquisitivo, por lo cual El rendimiento económico se presenta como otro componente esencial para la toma de decisiones para la elección de itinerario; los armadores utilizan sus barcos donde pueden obtener el mejor beneficio financiero mediante el tipo de cambio favorable. En tanto para los turistas, el precio será mas accesible en el gasto que realicen, cuyo mayor gasto registrado son souvenirs y joyas.
- México se encuentra en una zona geográfica estratégica, cuyos puertos pueden ser fácilmente objeto de itinerarios, ya que se pueden conectar con las islas del Caribe, Norteamérica, Hawaii, Cuba.
- La segunda moneda más revaluada del mundo es el peso mexicano (Ramirez M.C. 2012), que crea una ventaja para la inversión en México. El posicionamiento de la moneda se traduce en la confianza de las empresas cruceristas para invertir en el país.
- Posible apertura a nuevos programas turísticos que fomenten el crucerismo.
- La implantación de tecnología que reduzca el impacto ambiental, tales como: Motores con menores emisiones (para evitar la contaminación del aire), Recoger en mar abierto donde hay menos riesgo de capturar especies, Uso de filtros con ozono, ultravioleta, calor o desoxigenadores, descargar cuando el barco mantenga velocidades mayores a los 6 nudos y esté a más de 4 millas de la costa, depuradoras orgánicas, aguas oleaginosas, separadores de aceite, turbinas de gas o el uso de energía de plasma para tratar el agua (IMCO: [http://imco.org.mx/images/pdf/Turismo_\(Cruceros\)_07.pdf](http://imco.org.mx/images/pdf/Turismo_(Cruceros)_07.pdf))
- Establecimiento de esquemas financieros, prácticas de responsabilidad social, tecnología adecuada, sinergias entre municipios harán que México pueda consolidarse aún más en un segmento turístico prominente y creciente ([http://imco.org.mx/images/pdf/Turismo_\(Cruceros\)_07.pdf](http://imco.org.mx/images/pdf/Turismo_(Cruceros)_07.pdf))

- El potencial que no se ha utilizado hasta el momento en las zonas portuarias, tal es el caso de Bahía Bandera en Puerto Vallarta, que involucra una diversidad de vertebrados mesoamericanos en la zona, Tal característica natural puede ser considerada como otro detonante potencial de la actividad turística local pues las nuevas variantes de la práctica de ésta, como el ecoturismo, incluyen la contemplación de aves y mamíferos. (Márquez G., y Sánchez Crispín, Á. (2007).

Recapitulación

Los indicadores económicos del crucerismo en México muestran una tendencia paulatina y constante a través del tiempo, resultados que son proporcionales al crecimiento de visitantes cruceristas y los gastos a los que incurre.

Sin embargo, no ha existido un detonador relevante que arroje cifras con impacto substancial en la Industria Crucera, o tengan la capacidad de incrementar de manera importante la economía del país.

Surge pues, la Industria de Crucero como una oportunidad de crecimiento y desarrollo en el sector turístico en México; la preferencia de turistas se hace evidente en los puertos mexicanos, sin embargo se torna fundamental contar con una planificación integral que implique medidas turísticas, medioambientales y sociales.

Análisis de resultados

IMPLICACIONES DE LA INDUSTRIA DE CRUCERO EN MÉXICO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS

En el tiempo se ha registrado una tendencia constante de aparición y permanencia del crucerismo en México, además del crecimiento relativo a la naturaleza evolutiva a los cruceros inherente al mercado mundial.

Se observa una incidencia importante de visitante cruceristas de origen norteamericanos en Cozumel , Cabo San Lucas, Puerto Vallarta. Los turistas norteamericanos tienen un peso mucho mayor, en Cozumel el 80%, en los Cabos, el 75% ocupacional.

Por otra parte, hay una tendencia lamentable en las Costas del Océano Pacífico que apunta un declive en los puertos turísticos provocado por una falta de previsión y protección en los impactos socio-culturales y ambientales.

Asimismo, se hace evidente que las Costas del Pacífico, tienen una menor incidencia de arribos cruceristas, debido a problemas locales provocados por turistas nacionales, tales como contaminación o conductas poco respetuosas con el ambiente de acogida, derivada de una ausencia de educación ambiental en los niveles básicos de instrucción pública.

Se detectaron programas gubernamentales que dan apoyo al turismo de cruceros en México, tales como FONATUR, sin embargo no son suficientes debido a que no se encuentran desarrollados en todos los puertos.

En el destino turístico de Acapulco, en relación con los cruceros, influyen los aspectos negativos del puerto y su mala fama de atrevimiento e inseguridad. Además, la popularidad que tiene de tener un ambiente de diversión, no responde a las necesidades del perfil del crucerista mundial, cuya demanda en promedio tiene más de 25 años, estudios superiores e ingresos altos (FCCA,2011). Por otra parte ha subsistido, por la comodidad de la corta duración que ofrecen los cruceros a nivel local.

Mazatlán, ha sido en su evolución marítima, un puerto de gran importancia comercial y fue evolucionando constante con las condiciones de mercado, primero en el transporte de pasajeros y actualmente destaca en el sector de cruceros. El crucerismo en Mazatlán presenta volatilidad en el tiempo y ésta situación se debe no solo a las condiciones geográficas que representan puntos a favor y en contra del arribo de buques, sino también ha sido un crecimiento inconstante con respecto a los otros puertos e incluso menor, debido a el descuido medioambiental que se hace presente en el puerto.

COZUMEL, PRIMER RECEPTOR DE CRUCEROS

Cozumel es el punto receptor de arribo de cruceros más importante del país, y esto se debe no solo a las condiciones naturales, sino también al impulso turístico que se le ha dado; que se traduce en la creación y adaptación de lugares atractivos para los cruceristas. Éste impulso turístico es un trabajo conjunto entre programas gubernamentales, inversiones y tratados internacionales de comercio.

El perfil de consumo de los cruceristas en la Isla de Cozumel responden a la necesidad de distinción y reconocimiento por su capital simbólico, es decir, la propiedad del individuo que lo hace diferente por su fuerza física, belleza, riqueza, sabiduría, que se traduce en el consumo de una serie de factores que prueben o acrediten su viaje. (Sderis J., Palafox A., 2010)

Si bien el modelo turístico de Cozumel, cuenta con una serie de inversiones públicas y no públicas que han hecho que el turismo se crezca, es de suma importancia señalar que el estudio del turismo sustentable debe reforzarse en la Isla y crearse en otros puertos, ya que la deterioro del patrimonio geológico e histórico, se convierte en una amenaza con la llegada de visitantes; es por esto que se deben tomar las medidas adecuadas para la preservación del medio.

La estructura turística de Cozumel ha dado como resultado que la industria crucera tenga un impacto importante en la economía, ha rebasado el número de arribos a nivel internacional. La evolución histórica nos da una pauta sustentable para afirmar que es el puerto número uno.

Por tanto, la combinación de los atractivos naturales y socioculturales, en suma con los programas gubernamentales de apoyo e inversión que se dictaminó debido a la situación geopolítica, decisión que se tomó por razones de cercanía con Cuba; la Península de Baja California y la costa sur del país (Benseny, Graciela, 2007), desarrollando una serie de programas que dinamizaron el turismo de cruceros a nivel mundial.

COZUMEL VS CABO SAN LUCAS

Es importante resaltar así, la importancia del puerto más visitado en el Océano Pacífico, se trata de Cabos San Lucas, que si bien, los turistas conforman en número una cuarta parte de los pasajeros que arriban en Cozumel, los visitantes de Cabo San Lucas tienen generalmente una capacidad económica superior, lo que les permite que gasten en promedio, el doble que en Cancún.

En cambio, el modelo de Los Cabos está basado en una serie de inversiones que involucran las vías de comunicación.

COZUMEL VS OTROS PUERTOS

Las medidas en cuanto a turismo en general, infraestructura, medio ambiente y el modelo turístico va envuelto a Cozumel en una serie de atractivos turísticos a través de los medios que la naturaleza en conjunto con las obras humanas proveyendo de diversos atractivos tales como parques ecológicos. Disposiciones que no han sido implementadas con la misma magnitud para potencializar el turismo de los demás puertos.

RELACIÓN DEL MODELO TURÍSTICO CON LOS CRUCERISTAS

Es importante añadir, que además del perfil y preferencia del visitante al elegir México como destino, se le brinda además mayor facilidad de ingreso al país, permitiéndole el libre acceso migratorio. Estados Unidos de América y Canadá, cuentan con ésta concesión, origen de los principales cruceristas en México.

Existe una relación en el modelo turístico que Cozumel ha desarrollado de una manera integral, responde sino por completo, se está trabajando a que sea un sistema que incluya la sustentabilidad ambiental, integración a la sociedad, respeto de valores, además de la obviedad que conllevan los atractivos turísticos, que hace mucho más rentable el turismo y por tanto, la preferencia por el puerto se hace evidente.

En el Caribe, se han tomado mucho más medidas para el cuidado y protección medioambiental, lo que también resulta en la respuesta positiva de los cruceristas en visitar dichos puertos. Tal es el caso del Estado de Quintana Roo, donde se encuentran los puertos de Cozumel y Mahahual, aunado a las condiciones naturales que ofrece el Mar Caribe y la cercanía de los atractivos culturales, patrimoniales e históricos.

Se observa también, que los programas gubernamentales que se aplican a los puertos no siguen una misma línea que trabaje de manera conjunta, lo que redundaría en una diferencia de fechas de aplicación, de mejoras, o incluso impide tomar medidas que se correlacionen y se complementen a nivel nacional.

RELACIÓN DE EL PATRIMONIO Y LA INDUSTRIA CRUCERA

Los lugares reconocidos por la UNESCO como patrimonio de la humanidad, cuentan con un atractivo turístico, que en ocasiones es aprovechado, tal es el caso de Cozumel. En otros como Oaxaca, la incidencia es mucho menor.

FACTORES ECONOMICOS ADECUADOS PARA LA INDUSTRIA DEL CRUCERO EN MEXICO

Si bien la CTNE, dicta que los factores adecuados para la valuación económica que son: crecimiento, gastos e ingresos; dichas cantidades se encuentran en orden. Mediante éste estudio se identifica la carencia por cierto tipo de medidas que corresponden a una correlación del sector del turismo económico con el sector social y el medioambiente; es por esto, que las variables económicas que deben planificarse y llevarse a cabo es la relación del crucerismo con el ente social y el cuidado de los recursos naturales.

EL SECTOR CRUCERO, UN FACTOR CLAVE EN EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO DEL SECTOR TURÍSTICO EN MÉXICO

Se ha identificado una serie de aspectos negativos en la industria crucera en la actualidad, que responden a la carencia de los destinos receptores desprovistos de ciertas herramientas que propicien la planificación de las prácticas turísticas en el territorio en función de las características singulares de los flujos recibidos y déficit de logística regional.

Las debilidades detectadas por el turismo, responden a una descomposición social debido a la llegada de extranjeros a un territorio que no les pertenece, cambiando su estilo de vida e incluso puede llegar a traer una carencia de identidad social debido a la superioridad con que son tratados los extranjeros.

Sin embargo, esto puede cambiar a ser una fortaleza si se combina el factor económico positivo, con una retroalimentación cultural.

Las oportunidades detectadas, responden a que el ciclo de vida del producto crucero es un factor de oportunidad que implica el crecimiento acelerado de ventas, competidores que ingresan al mercado, características innovadoras para la demanda y declinación de precios; para fortalecer y potencializar el mercado.

En términos económicos de los puertos estudiados, existen oportunidades de empleo y satisfacción al menos de las necesidades básicas, lo que indica cierta distribución de la riqueza para lograr el acceso de toda la población los servicios básicos.

A la par se observa un descuido a la población nativa, haciéndose presente la diferenciación social entre la clase turista con un poder adquisitivo mayor y los habitantes del puerto, fenómeno con el cual la sociedad queda aislada e incluso paralizada a perspectivas de alto desarrollo.

Se ha detectado que además de los factores económicos tales como el aumento de valor adquisitivo, lo más adecuado es un impulso turístico que integre también a la sociedad, sin desintegrarla o cambiar sus costumbres, sino un programa que integre todos éstos elementos para que se trabaje de una manera conjunta.

Conclusiones y recomendaciones

1. Crear una plataforma de desarrollo turístico que tenga un impacto socioeconómico positivo a nivel nacional.
2. La creación de una política pública independiente de la política.
3. En México no se han suscitado accidentes, negligencias ni otro acontecimiento negativo como en el caso Concordia, en Italia. Por ello habrá mucho más confianza para los pasajeros.
4. A pesar de que la mayoría de pasajeros proviene de Estados Unidos y Canadá no es del todo completa la información, ya que solo se precisa la llegada de cruceros por turistas extranjeros y no se encuentra catalogada por nacionalidad.
5. En materia de cruceros y pasajeros por puerto en término de arribo de cruceros y número de pasajeros, Cozumel está a la cabeza desde 1997 a la actualidad.
6. Adicionalmente las cifras que sustentan éste dato son proporcionadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no sólo por la Secretaría de Turismo, la cual se basa por cierto, en datos de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
7. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la responsabilidad de brindar éste tipo de información estadística, ya que importa saber el vehículo de transporte entre puertos por su naturaleza de comunicación.
8. Cozumel es el primer receptor de cruceros en México, recibe al 51% de los cruceristas en su puerto debido a 1. Zonas arqueológicas 2. Centros turísticos más atractivos qué visitar 3. Itinerarios.
9. Debido a los registros históricos de los diferentes puertos en México, el turismo de crucero tiene un mayor impacto en Cozumel, por lo que se infiere que si toman medidas similares, habrá mucho más arribo de cruceros en los otros puertos. Se propone tomar las medidas portuarias que faciliten el arribo a puertos como Acapulco, Veracruz, Playa del Carmen,... para que las agencias creen los itinerarios pertinentes y se atraiga a los turistas. Asimismo se sugiere incrementar los atractivos turísticos en éstas zonas que suplan la belleza natural y arquitectónica.
Aprovechar a su vez la zona geográfica para la promoción. Ejemplo crear un itinerario en el pacífico que conecte con Hawaii, dando un mejor servicio y un itinerario más amplio.

10. Para el diseño de un itinerario se considera en primer lugar, el grado de atractivo para los clientes potenciales y las perspectivas de crecimiento (Anala J.S., Palafox A., 2010), es por ello que la oferta marcada a rutas mexicanas, tiene una trascendencia importante a nivel internacional. Los estímulos turísticos de los cruceristas por elegir una ruta, dependen de una serie de factores diversos, los cuales corresponden a: intereses sociales (status), beneficios por el tipo de cambio, descanso y recreación, interés por los destinos históricos, atractivos culturales y naturales. Ésta diversificación de motivadores, crea la necesidad de replantear una estrategia de comercialización adecuada a las características y necesidades identificadas por región que incrementen el deseo de los turistas por visitar los puertos mexicanos.
11. La preferencia de los turistas internacionales por visitar los puertos mexicanos, se hace presente per se, debido a las reservas arqueológicas, diversidad cultural y la riqueza natural. Es importante subrayar, que el nivel de educación de los cruceristas hace que en su mayoría tengan un alto grado de conciencia ecológica y cultural; reflejado lo cual se torna indispensable el cuidado, protección y preservación de los puertos. La limpieza, la calidad son aspectos que tienen significancia para los turistas europeos, canadienses; son muy propensos a valorar dichos aspectos para un posible regreso e incluso tiene afectación en la publicidad de boca en boca.
12. Asimismo, el comportamiento de los turistas en los puertos, tiende a buscar una interacción con los residentes; por lo cual, es importante crear un nivel de conciencia para la interacción entre los turistas y los nativos, para que pueda haber una retroalimentación de costumbres, cultura, sociedad; que impulsaría además a conocer más a fondo sus deseos y potencializar el turismo.
13. La belleza natural y riqueza histórica que poseen los puertos mexicanos, ha presentado una significancia en el destino de los pasajeros a bordo de cruceros con destino a México; no obstante, éste efecto debe potencializarse con una serie de medidas que impliquen el cuidado y la preservación de los centros naturales para las futuras generaciones.
14. Se ha detectado, que los turistas extranjeros (objeto de estudio porque representan el 81% de los ingresos), tienen preferencia por los puertos que han llevado a cabo una serie de programas que certifiquen la calidad de los servicios náuticos, lugares que tienen una mejor infraestructura y diversidad de actividades recreativas. Es el caso de Cozumel y Los Cabos, puertos que conforman el 56% del total de arribos en México, y esto es debido a que se han implementado programas que fomenten la inversión, apoyados por el Fondo Nacional del Fomento al Turismo. Se propone por tanto, la planeación y desarrollo de proyectos turísticos que fomenten el turismo de cruceros en los puertos estratégicos del país, tal es el caso de Acapulco, Cancún, Puerto Vallarta, Ensenada, Mazatlán y Mahahual.
15. Se ha detectado que la Isla de Cozumel cuenta con el desarrollo de un complejo turístico, que cuenta además con apoyo de programas gubernamentales, tales

como FONATUR. Toda ésta serie de atributos en infraestructura, mercadotecnia, organización, han llevado a Cozumel a ser la primera receptora de cruceros a nivel internacional y por tanto, tenga un impacto importante en la economía nacional.

16. Una de las ventajas apreciadas por los cruceristas, es el desligarse de planear una ruta o itinerario, por lo que se hace indispensable contar con paquetes de excursión para crear posicionamiento en las playas principales de México, el hecho de comprar estos paquetes, hará de su viaje algo más favorable a la par que impulsa el turismo interno.
17. La visita de lugares inherentes a la historia, patrimonio cultural, climático, gastronomía o condiciones innovadoras, resultan ser muy atractivas para el turista.
18. El daño irreparable que ha ido sufriendo en cuentagotas el puerto de Acapulco, es una alerta roja de los graves impactos ambientales y socioculturales. Por ello se hace evidente la necesidad de la creación de programas de previsión, desarrollo, protección y preservación del medio.
19. Si bien la cercanía geográfica del puerto Cabo San Lucas permite tener elementos que enlacen a los turistas norteamericanos, debe ampliarse éstas vías de comunicación a un criterio a nivel nacional, para que los turistas puedan movilizarse dentro del territorio y se convierta aun más atractivo. Asimismo, para los pobladores resultaría un beneficio.
20. Existe un fuerte déficit en el control de actividades turísticas, ya que las medidas que se toman son emergentes y no basadas en un modelo de previsión, lo que redundaría en un daño irreparable para el entorno.

Recomendaciones:

Si bien se han implementado una serie de programas para el crecimiento y desarrollo del turismo en la Isla de Cozumel, se identifica una carencia en medidas de turismo sustentable. Debe procurarse un mayor cuidado en las zonas ambientales y el patrimonio, lo que conducirá a una derrama económica mucho mayor debido a la valorización del patrimonio histórico e incluso geológico de la humanidad, que para turistas extranjeros tiene un alto grado de significancia.

Los daños sociales negativos, son provocados por una falta de cultura turística, lo que trae como consecuencia el rechazo total de los pobladores. Si se logra tener una cultura de progreso en la que se mejoren las condiciones de vida de los habitantes, el turismo de cruceros podrá hacer un trabajo conjunto con la cultura.

Se identifica también una carencia de apoyo equitativo en los diferentes puertos, detectado mediante la observación de los programas dispares que ha presentado cada puerto y la volatilidad de crecimiento en el tiempo. Es por esto, que se recomienda que las medidas de turismo, tales como programas, sean aplicados a todos los puertos, lo que generará una derrama económica a lo largo del territorio nacional, debido a la llegada de turistas en cruceros. Esto también propiciará que los cruceristas hagan publicidad de boca en boca o bien, visiten el país nuevamente por cualquier otra vía.

Que se apliquen los programas gubernamentales a todos los puertos para repuntar y potencializar el turismo de crucero en todos los puertos.

Propuesta: Hacer una política no pública, que permita a las empresas privadas actuar como intermediario entre las empresas cruceras y las empresas nacionales que ofrecen paquetes turísticos. En conjunto, ofrecer a los visitantes, los atractivos demandados con el fin de atraer más turismo al país, que se va a traducir en un ingreso económico para el sector turístico.

Desarrollo de la propuesta: Existencia de un intermediario (negociador) que permita vender a las industrias cruceras los atractivos mexicanos, éste modelo hará más eficiente el proceso de comercialización nacional a las empresas cruceristas. Los trabajos en materia de mercadotecnia turística están hechos, sin embargo, la situación política actual del país propicia que los destinos receptores desprovistos de ciertas herramientas que propicien la planificación de las prácticas turísticas en el territorio en función de las características singulares de los flujos recibidos.

Se propone por tanto, una estrategia de comercialización que permita que el producto turístico del crucero sea rentable y se potencialice en los puertos estratégicos antes estudiados.

Si bien las zonas portuarias cuentan con la infraestructura necesaria, así como atractivos valorados por los visitantes internacionales, hace falta que en los itinerarios se agreguen ciertas rutas, lo cual dará pie a una difusión de boca en boca.

Es por ello, la importancia de ofrecer paquetes a la medida de los turistas y una logística adecuada de recepción. El buen uso de la herramienta administrativa de comercialización que implique logística, técnicas de gestión, en combinación con la mercadotecnia y reducción de costes hará que la industria de crucero en México tenga un impacto económico adecuado.

Se sugiere a su vez, seguir la estrategia comercial de turismo que ha llevado Cozumel, para el desarrollo turístico de los demás puertos, debido a la rentabilidad y el flujo de pasajeros que arriban la isla y que da como resultado una derrama económica importante.

Bibliografía

Acapulco de Juárez (2011-2015). *Gobierno del Estado de Guerrero* extraído desde <http://guerrero.gob.mx/municipios/acapulco/acapulco-de-juarez/>

Andrade R., Chávez Dagostino, R. (2007). Entre el patrimonio natural y el cultural habita el mito: Isla del río Cuale (Puerto Vallarta, Jalisco, México). *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 111-124.

Ayuntamiento de Baja California, *Gobierno del Estado de Baja California*. Extraído el 24 de abril de 2012 desde <http://www.bajacalifornia.gob.mx>.

Ayuntamiento de Cozumel, 2011-2013. Extraído desde <http://www.cozumel.gob.mx/localizacion.php>

Ayuntamiento de los Cabos (2009), Enciclopedia de los Municipios de México: BCS, *Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Baja California Sur*.

Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán (2005-2011), *Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Mazatlan, Sinaloa*. http://www.mazatlan.gob.mx/planeacion/pdu_mzt_t1B_nuevo.pdf

Bairstow L. (2012), Vista panorámica de la economía de Puerto Vallarta, *La Guía Oficial de Puerto Vallarta*. Extraído desde <http://visitapuertovallarta.com.mx/noticias/2012/04/vista-panoramica-de-la-economia-de-puerto-vallarta/>

Benseny, Graciela. (2007). El turismo en México. Apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral. *Aportes y Transferencias*, 13-34.

Beraud Lozano, José Luis Covantes Rodríguez, César; Beraud Martínez, Igor Piotr. (2009). Vulnerabilidad socioambiental en Mazatlán, México. *Cuadernos Geográficos*, 31-62.

Brida J., Bukstein D., Garrido N., Tealde E. y Zapata A., 2010. *Impactos económicos del turismo de cruceros*. Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos Buenos Aires, Argentina (19), (5), 607-634

Canalis X. (2012, Enero). Naufragio del Costa Concordia y consecuencias para el turismo de cruceros. *Hosteltur*. Extraído el 19 de marzo de 2012 desde http://www.hosteltur.com/158130_naufragio-costa-concordia-consecuencias-turismo-cruceros.html

Can Moo A. (2003), Manejo integrado de recursos costeros en Mahahual. Extraído desde http://www.crc.uri.edu/download/CM_MahahualLocalStategyReport.pdf

Cifuentes L., Torres P., y Frías M. (1997) La ciencia para todos. (1997) El océano y sus recursos. *El aprovechamiento de los recursos del mar*. (2) México.

Cuarto Informe de Ejecución del Plan Nacional de Desarrollo (2007-2012), *Plan Nacional de Desarrollo*, 15-327.

Datlabuit G., Cisneros R., Valenzuela E., (2007). Globalización y sustentabilidad. *El turismo en el sur de Quintana Roo*, 9-153.

FCCA y BREA (2007), Impacto económico del Turismo de Crucero en México, 44-106.

Fernández L., 2008, La Modalidad de Turismo de Cruceros. Evolución, desempeño y perspectivas. Tesis de licenciatura, Universidad de la Habana, 61-62.

Francesco F. (2008), Turismo de cruceros, situación actual y tendencias. Organización Mundial de Turismo. Extraído desde: http://www.siimt.com/work/sites/siimt/resources/LocalContent/1172/3/Cruceros_protect.pdf

González, (2009) Desarrollo de terminales de cruceros: experiencias en México, *Grupo de Economistas y Asociados*. Mazatlán, México.

González A., (n.d.) Turismo de cruceros. Cuevas del Almazora, Almería. *Secretaría de Turismo*. Extraído el 15 de marzo de 2011 desde <http://www.ual.es/congresos/Turismo-Mediterraneo/cruzero.pdf>

González R., Pérez Bourzac M., Rivera Borrayo E. (2008). El turismo y sus penumbras: Puerto Vallarta, un lugar turístico en la encrucijada de la planeación. *Urbano*, 24-34.

Lizárraga M., (2008), La inmigración de los jubilados estadounidenses en México y sus prácticas transnacionales. Estudio de caso en Mazatlán, Sinaloa y Cabo San Lucas, Baja California Sur. Universidad Autónoma de Sinaloa, 97-117.

López-López A., y Sánchez Crispín A., (2002), Canales espaciales de articulación en el corredor turístico Los Cabos, Baja California Sur, México., *Cuadernos de Turismo* (9), Universidad de Murcia, España, 53-66

Martínez C., 2008. Configuración territorial del turismo en las costas de la isla de Cozumel, *Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México*, 343-357.

Márquez G., y Sánchez Crispín, Á. (2007), Turismo y ambiente: la percepción de los turistas nacionales en Bahía de Banderas, Nayarit, México. *Investigaciones Geográficas*, 134-152.

Mendoza G., Rosado-May F., Hernández S, (n.d.) Integración económica entre una región turística y una comunidad ejidal en el sur de Quintana Roo, *El Periplo Sustentable*, <http://www.uaemex.mx/plin/psus/rev9/3def.html>

Movimiento Portuario Corporativo (2012), *Secretaría de Comunicaciones y Transportes*. Extraído desde <http://www.puertodevallarta.com.mx/estadisticas-cruceiros>

Murías R. (2005). La Industria del Crucero en el Siglo XXI. Implicación en los puertos españoles y perspectivas a futuro. Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña, 14-183

Niño Gutiérrez, N., (2008, Julio). Ambiente de la isla Roqueta de Acapulco, *El Periplo Sustentable* (14), UAEM, 5 – 25.

Padilla y Sotelo, Lilia Susana. (2000, Abril). La población en la región costera de México en la segunda mitad del siglo XX. *Investigaciones Geográficas*, 81-95.

Palafox, A., (2008, Enero). Medición de Carga Turística de Cozumel. *El periplo sustentable*, 13, 35-61.

Palafox M., Zizumbo B. (2009, Junio), Distribución territorial y turismo en Cozumel, *Gestión Turística* (11), 69-166

Paterson, Kent (2008), "Acapulco-ización:" ¿La etapa final del turismo?. Extraído el 2 mayo 2012 desde <http://www.cipamericas.org/es/archives/1488>

Pérez-Campuzano, E. (2010). Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México. *Región y Sociedad* (21), 143-176.

Perfil Municipal de Cozumel, Quintana Roo, México. Extraído desde www.cozumel.gob.mx

Ramírez M.C. (2012). El peso, la moneda más revaluada del mundo. *La República*. Obtenido el 6 de abril de 2012, desde <http://www.larepublica.com.co/node/4391>.

Redes Consultores, (2000). Estudio de Gran Visión del Turismo en México: Perspectiva 2020. *Gestión Turística* (11). Reporte Analítico. Centro de Estudios Superiores en Turismo, Ciudad de México, 69-85.

Reporte de Actividad de Cruceros (2012). *SIIMT* Consejo de Promoción Turística de México S.A. de C.V. extraído desde http://www.siimt.com/es/siimt/siim_actividad_maritima

Rivera M., (2005, Mayo). Los turistas se hacen a la mar. *Savía*, 44-49.

Royal Caribbean Internacional, (2010) . Extraído el 8 de abril desde <http://www.royalcaribbeanspanol.com/findacruise/ships/class/ship/home.do?shipCode=OA&wuc=MEX>

Sancho, Cabrer, García y Pérez, (2008). Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo, *Organización Mundial de Turismo*. Madrid, España, 210-211.

Santander, L.C. y Ramos-Díaz, M. (2011), El nacimiento de un destino turístico en el Caribe Mexicano: Cozumel, de isla abandonada a puerto de cruceros, *El Periplo sustentable*, Universidad Nacional del Estado de México, 5-30.

SECTUR, (2010, 23 Julio). México busca incrementar turismo de cruceros. Extraído el 7 de marzo de 2012 desde http://www.sectur.gob.mx/es/sectur/mexico_busca_incrementar_turismo_de_cruceros

Segrado R. (2008, Enero), Medición de la Capacidad de Carga Turística de Cozumel, *El Periplo Sustentable* (13), 37-66.

Sderis A. y Palafox M. (2010), El perfil del turista internacional de Cozumel a partir de la construcción de su capital simbólico, *Teoría y Praxis* (8). Universidad de Quintana Roo, Unidad de Desarrollo Sustentable, 171-185.

Turismo de cruceros. (2009, Septiembre). *Cámara de Valencia*, 4-36.

Vargas, J. (2003). Análisis del comportamiento económico del turismo en México, *Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. Centro de Estudios de América del Norte. El Colegio de Sonora, 2-14.