

# **CONSIDERACIONES SOBRE LA INSERCIÓN DE CUBA EN EL MERCADO REGIONAL DE CRUCEROS.**

Lic . J. Herrera

División Investigación de Mercado; Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte. Cuba  
imer@ iitransp.transnet.cu

## **RESUMEN**

En la ponencia se analiza el comportamiento de la recepción de cruceros en el área del Caribe en la actualidad y los antecedentes de la misma en Cuba, y se realiza una valoración del producto turístico cubano y de su interés y accesibilidad para los visitantes en cruceros. A partir del análisis del desarrollo de esta actividad en el conjunto de islas de las Antillas Menores, teniendo en cuenta las condiciones geográficas, sociales y el potencial e interés de las mismas en este sentido, se realiza una comparación entre dicha zona y Cuba como posible receptor en el futuro de una cantidad mucho mayor que la actual, tanto de buques como de turistas en cruceros, estimándose la repercusión de este incremento en cuanto a ingresos y al desarrollo del turismo en el país. Se incluye un análisis de la situación política actual de Cuba y del estado de las relaciones con Estados Unidos, así como de la materialización de su bloqueo a nuestro país a través de la aplicación de la Ley Torricelli y su negativa repercusión en esta actividad. Por último, se proponen algunas direcciones de desarrollo para la misma a corto y mediano plazo.

## **INTRODUCCIÓN**

Los buques cruceros, han tenido un amplio desarrollo en las últimas décadas y una gran aceptación entre los sectores de solvencia media-alta de países capitalistas, proporcionando además, enormes beneficios a sus operadores. Su crecimiento en forma exponencial, ha estado vinculado a la tendencia existente al incremento de los ingresos personales y a una mayor disponibilidad del tiempo libre, fundamentalmente en países desarrollados.

Las actuales tendencias constructivas y de operación, apuntan hacia la disminución del número de buques construídos, pero al aumento de sus capacidades y dimensiones, por criterios de economía de escala, imponiéndose, paulatinamente, el tipo de crucero conocido como Megabuque, que en algunos casos llegan a exceder las 140 000 TRB, los 300 metros de longitud o eslora, y los 3 000 pasajeros de capacidad. Dicha tendencia no es más que una estrategia encaminada a la reducción de los costos de operación, con el objetivo de acercar esta modalidad a segmentos de mercado cada vez mayores.

En el año 2002, existían en el mundo un total de 261 cruceros activos, con casi 260 000 pasajeros de capacidad en total. La tendencia globalizadora actual de la economía mundial se manifiesta también en esta industria, en la que un pequeño grupo de las compañías más poderosas, controla más del 50 % del mercado y de las capacidades en cruceros.

No obstante, en los principales mercados a escala mundial, entre los que ocupa el primer lugar la región del Caribe, la infraestructura portuaria existente no se corresponde con esta marcada y desmesurada tendencia al aumento en su tamaño, lo cual puede provocar a corto plazo, dificultades operativas de compleja solución, por tratarse de países pobres y subdesarrollados, sin los recursos para acometer las inversiones portuarias necesarias, situación a la que nuestro país no es ajeno, ya que a pesar de contar con amplias y seguras bahías, aledañas a ciudades de alto interés turístico, el hecho de constituir típicas bahía de bolsas, implica la existencia de

dificultades en su acceso por limitaciones de profundidad, ancho, y sinuosidades de los canales de entrada.

### **EL TURISTA DE CRUCEROS.**

Tiene sus características propias, que lo diferencian del turista común, como son ingresos superiores, como mínimo, en un 60 % al promedio de sus países de procedencia, alto nivel cultural, casi siempre casados y de edad promedio superior a los 40 años. En general, en su gran mayoría son profesionales, con alta preparación general, y económicamente solventes, condición necesaria para enfrentar los precios indudablemente altos de un viaje en cruceros. Sus intereses se centran mayormente en los valores históricos, arquitectónicos, culturales, históricos y también naturales de los países visitados.

Su preferencia por esta modalidad turística, viene dada por los factores siguientes:

- Posibilidad de combinación de la transportación aérea desde su residencia hasta el puerto de salida.
- Evitar la cantidad de pequeños trayectos por avión necesarios de hacer, si decidiera visitar, de forma convencional, cada uno de los países que incluye el crucero seleccionado en su itinerario.
- Evitar el cambio constante de hotel.
- No verse afectado por los incómodos efectos de los cambios bruscos de horario.
- Facilidad de los trámites aduanales – migratorios.
- Las comodidades y el confort a bordo, no se diferencian en nada de las de cualquier hotel, de la máxima categoría, en tierra.

Este tipo de turista es altamente exigente en todos los aspectos relacionados con su viaje, en particular los relacionados con el buque y con los países a visitar. Entre los relacionados con el buque están:

- La reputación del buque y de la compañía a la cual pertenece.
- Tamaño y edad
- Posibilidad de la combinación crucero – avión
- Seguridad y seriedad de las líneas aéreas que intervengan en los transfers del itinerario escogido
- Tamaño y confort de los camarotes o cabinas

Entre los vinculados a los puertos a visitar, se cuentan:

- Interés general de los puertos y países a visitar
- Agilidad y facilidad de los trámites aduanales y migratorios en cada puerto a visitar.
- La estabilidad política y social del lugar donde se haga escala
- El grado de aceptación a los visitantes y la acogida que le brinden los pobladores de los puertos tocados

### **AMÉRICA Y EL CARIBE.**

La región del Caribe, y en particular de las Antillas en su conjunto, constituye la más importante y concurrida zona de actividad de cruceros, absorbiendo casi el 45 % del total de la misma en el mundo.

En la actualidad, los promotores de esta actividad y sus operadores, amplían y multiplican los destinos de los buques cruceros en la región, los cuales no se limitan solamente a las islas del arco de Las Antillas, sino que han comenzado a incluir en sus itinerarios puertos de Centroamérica continental, fundamentalmente de Panamá, Colombia y Costa Rica.

### **ESTADOS UNIDOS**

La zona del Caribe es el destino principal de los cruceros procedentes de EEUU, de Canadá en segundo lugar, y de cierta cantidad procedente de Europa, estimándose que uno de cada cuatro pasajeros de cruceros en el mundo es norteamericano y que dicho país emite el 60%

del total mundial de cruceristas; por tanto, ejerce un férreo control comercial sobre la actividad en toda la zona caribeña, controlando más del 80 % del movimiento de buques cruceros en el área.

Durante cada temporada, embarcaciones procedentes de sus puertos cruzan por aguas cercanas a Cuba, en rutas que, dada la geografía de la zona, bojean nuestro archipiélago para llegar a su destino y luego durante su viaje de regreso, cuando se dirigen a México, Gran Caimán, Jamaica, Haití, República Dominicana o el resto de la islas de la Antillas Menores.

### **CUBA. SITUACIÓN ACTUAL**

Hasta el año 1990, sólo se producía en nuestro país la entrada de 10 cruceros anuales como promedio, los cuales no transportaban a más de 5 000 cruceristas procedentes de países de Europa del Este. A partir de convenios posteriores establecidos entre Cuba y operadores europeos, entre los años 1999 y 2002, tocaron puertos cubanos más de 25 buques cruceros diferentes, con aproximadamente 250 000 visitantes a bordo, los cuales hicieron cerca de 570 escalas en los puertos de La Habana, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Bahía de Nipe y Punta Francés. A La Habana, correspondió la recepción de más del 60 % de los buques y sus visitantes. El promedio de visitantes por buque fue ligeramente inferior a 440 pasajeros, lo cual contrasta ampliamente con el comportamiento de este indicador en la zona del Caribe, donde los buques presentan una capacidad promedio superior a 1 500 pasajeros.

### **BREVE ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS EN UN GRUPO DE ISLAS DEL ÁREA DEL CARIBE EN COMPARACIÓN CON CUBA.**

Para muchos países de la zona, tanto continentales como insulares, la recepción de cruceros ha devenido en una actividad económica fundamental, en especial para el conjunto de islas de las Antillas Menores,

En la tabla siguiente se ofrecen algunos indicadores generales de un grupo de 8 islas seleccionadas de esa región, referidos al promedio del período 1999 – 2002, cuyo análisis permite apreciar el grado de desarrollo de dicha actividad en las mismas y su contribución a su florecimiento económico.

Tabla No. 1 Indicadores generales de las islas del Caribe seleccionadas

Nombre del país	Número de habitantes	Turistas anuales	Crucelistas / turistas	Crucelistas anuales	Crucelistas por hab	PIB per cápita
Antigua y Barbuda	68000	540 024	62%	336 066	4.94	8 450
Bahamas	310000	3 347 665	51%	1 729 894	5.50	13 919
Barbados	250000	1 019 007	49%	506 610	2.02	8 340
Dominica	76000	311 517	78%	244 603	3.21	3 150
Granada	98000	381 669	69%	265 875	2.71	3 250
Santa Lucía	158178	624 305	59%	372 068	2.35	4 230
San Vicente y Granadinas	112000	202 109	56%	113 999	1.01	2 560
St. Kitts y Nevis	39000	208 253	55%	115 063	2.95	7 350
TOTALES	1 111 178	6 634 579	---	3 684 178	3.31	---

(No se incluyen, por falta de información, algunos países de fuerte volumen de recepción de cruceros, tales como Puerto Rico, Rep. Dominicana, Haití, Islas Vírgenes (tanto norteamericanas como británicas), Guadalupe y Antillas Holandesas.)

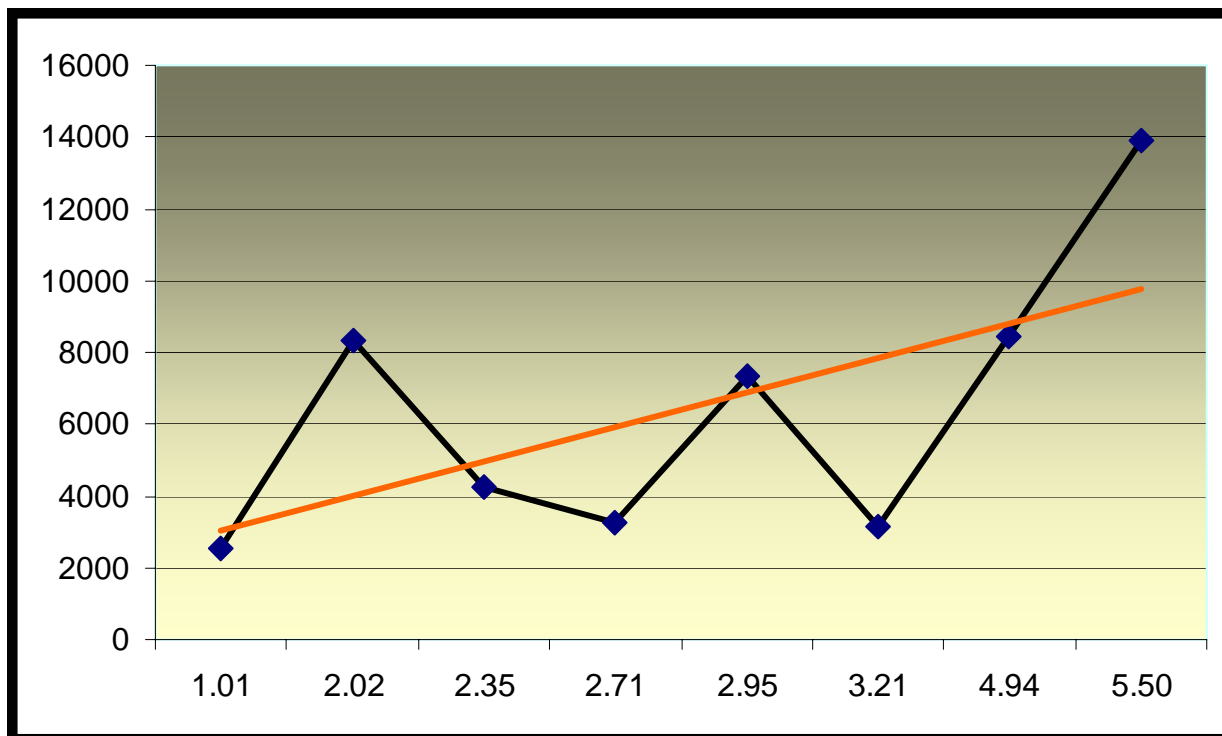
Como se puede apreciar, el total de habitantes de este grupo de islas, apenas excede a 1 100 000, mientras que reciben 5.97 veces esa cantidad de turistas. De ellos, como mínimo en cada país de la muestra analizada, el 50 % son crucelistas. La relación de crucelistas anuales recibidos por habitante, oscila entre 1.01 (San Vicente y Granadinas) hasta 5.50 (Bahamas), para una media de 3.31.

En ellas, el coeficiente de correlación estadística entre el número de turistas visitantes y el PIB per anual para este grupo de territorios en su conjunto, es de 0.84

Dicho PIB oscila entre \$2 560 USD / hab. (San Vicente y Granadinas) y \$13 919 USD / hab. (Bahamas), para un promedio de \$ 4 666 USD / hab., superior incluso al de países petroleros del continente, mucho más extensos y ricos, como son Venezuela ( \$ 4 310 USD / hab.) y México (\$3 840 USD / hab.) (Para el cálculo de este último promedio, no se consideró el PIB per cápita de Bahamas, ya que al ser considerablemente alto, hubiera distorsionado la media correspondiente al resto de los países)

El análisis de los elementos anteriores, evidencian la existencia de cierta tendencia de proporcionalidad en la relación crucelistas / habitantes de un territorio y su PIB per cápita, lo cual se muestra en el Gráfico siguiente:

Gráfico No. 1 Curva de tendencia entre el número de crucelistas por habitante y el PIB per cápita de un territorio



Se trata solamente de un tendencia que no implica necesariamente una alta correlación estadística entre ambas variables, como ocurre en el caso de la proporción turistas visitantes / PIB per cápita anual determinada anteriormente, ya que, como se puede apreciar, esta otra relación es muy variable dentro de la muestra de países seleccionados. Además, como es conocido, en la determinación del PIB de cualquier país ,influyen factores de orden económico, demográfico, productivo, político, social, demográfico y hasta informativo, que pueden hacer variar su concepción y cálculo de un territorio a otro. En este caso, la relación determinada entre ambas variables se ha referido a 8 estados diferentes, aunque con características comunes entre sí. No obstante, resulta significativa la existencia de al menos una tendencia lineal en el comportamiento de ambas variables.

Cuba, enfrentada durante casi medio siglo a una difícil coyuntura político – económica, con algo más de 11 200 000 habitantes, no ha logrado recibir más de 70 000 cruceristas en un año; por tanto, su proporción de cruceristas por habitantes es de sólo 0.006, mientras que su PIB no ha superado los \$ 2000 USD / hab. Evidentemente, no existe comparación posible con los 8 territorios anteriormente analizados, pese a su incalculable potencial para el desarrollo de la recepción de cruceros y a que, paradójicamente, los mismos cabrían perfectamente en sólo dos de sus provincias, como se demuestra en la Tabla siguiente:

**Tabla no. 2 Comparación de la extensión territorial de Cuba con los territorios anteriores**

Nombre del país	Area (kms2)	Comparación con Cuba	Area (kms2)
Antigua y Barbuda	441.6	Mpio. Ciego de Ávila	444.6
Bahamas	13 864	Provincia de Camaguey	15 990,0
Barbados	430	Mpio. de Lajas	429.8
Dominica	751.0	Mpio. Los Arabos	762.4
Granada	344.0	Mpio. de Cienfuegos	338.0
Santa Lucía	616.7	Mpio. Calixto García	617.0
San Vicente y Granadinas	389	Mpio. Pedro Betancourt	387.9
St. Kitts y Nevis	269	Mpio. Mariel	269.0
<b>TOTALES</b>	<b>17 105.3</b>	<b>P. del Río y Guantánamo</b>	<b>17 110,7</b>

### **DIRECCIONES FUTURAS PARA EL DESARROLLO DE LA RECEPCIÓN DE CRUCEROS EN LOS PUERTOS CUBANOS**

En comparación con los 8 territorios analizados, y aún con el resto de los países centroamericanos dedicados esta actividad, Cuba, la mayor de las Antillas, posee un territorio mucho mayor, una gama de intereses turísticos muy superior, los mismos atractivos naturales y una envidiable posición geográfica, constituyendo, además, un mercado virgen ubicado dentro de un área de destinos y rutas de cruceros ya saturados, existiendo por nuestro país un alto grado de interés y curiosidad entre cruceristas y operadores turísticos de todo el mundo, por lo que la recepción de cruceros está llamada a convertirse en el futuro, en una de sus más importantes actividades dentro de este sector de la economía.

La posibilidad futura de convertir La Habana en un importante Homeport (puerto de base de salidas y regresos de cruceros) en la zona del Caribe, posibilitaría el desarrollo en ella, hasta niveles incalculables, de múltiples actividades relacionadas con la de cruceros, entre las que podrían mencionarse:

- Desarrollo portuario (Construcción de atraques especializados).
- Creación de nuevos servicios portuarios e incremento de los existentes.
- Desarrollo de la transportación aérea tanto charter como de líneas regulares. (Se estima que aproximadamente el 75 % de los mismos, incluyen el transporte aéreo dentro de su viaje).
- Incremento de la actividad hotelera. (La Habana como Homeport)
- Desarrollo general de la infraestructura de ventas y servicios.
- Desarrollo de las redes viales y de la infraestructura de transporte.

La estrategia de desarrollo, se dirigiría a su ampliación por etapas hasta la creación de 4 nuevos atraques y de sus correspondientes facilidades en tierra, cuya inexistencia constituye una desventaja en comparación con el área del Caribe. (La inversión a ejecutar en este puerto, sería aproximadamente de \$ 20 000.00 MMUSD) En la etapa de máximo desarrollo, en caso de una ocupación simultánea de los 5 atraques, se generaría, aproximadamente, una carga de 10 000 turistas visitantes, cantidad considerada como la máxima permisible capaz de ser soportada por la infraestructura turística de la Habana Vieja.

Los puertos de Nipe, el mayor del país, y el de Matanzas, uno de los más profundos, son otros puertos cubanos en los que resultaría posible desarrollar esta actividad, aun con las limitaciones anteriormente mencionadas. Los puertos de Santiago de Cuba, Mariel y Cienfuegos, también podrían ser empleados como Ports of Call (puertos de visita), y que sólo contarían con no más de 2 atraques.

Además, determinadas zonas turísticas, como las cercanías del Hotel Colony, al suroeste de la Isla de la Juventud, y Cayo Largo del Sur, permitirían también la recepción de cruceros de mediano tamaño, aunque con un turismo más especializado, orientado a hacia las actividades náuticas.

**COYUNTURAS POLÍTICAS QUE INFLUYEN EN LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS EN CUBA**  
Antes de 1959, cuando esta modalidad turística era aún novedosa en el mundo, ya Cuba era el destino principal de los primeros cruceros norteamericanos de entonces. No obstante, el carácter radical e independentista de la Revolución Cubana triunfante en ese año, condicionó el surgimiento inmediato de serias contradicciones con el gobierno de EEUU, las cuales motivaron la implantación del bloqueo económico a Cuba, el cual se ha mantenido hasta la actualidad.

En 1994, tras la desaparición del antiguo campo socialista y ante la supuesta inminencia de la caída de la Revolución, EEUU arreció sus medidas contra Cuba. Una de las primeras fue la entrada en vigor de la Ley Torricelli, cuyo objetivo es dificultar el arribo de buques (cruceros incluidos) a nuestro país, toda vez que prohíbe tocar puertos norteamericanos durante 6 meses, a todo buque que acceda a puertos cubanos.

Esta situación, obviamente, dificulta considerablemente la participación exitosa de Cuba, en ese mercado, debido a la condición de EEUU, de operador líder absoluto de esta actividad en la zona del Caribe.

Resulta evidente que, un mayor desarrollo de esta modalidad turística en Cuba dependerá, en gran medida, del estado de las relaciones entre ambos países, ya que sólo la distensión de sus relaciones, permitiría que se convirtieran en partners en negocios relacionados con esta actividad, debido a la enorme curiosidad e interés existente en EEUU por visitar nuestro país.

### INGRESOS ESTIMADOS

Se estima conservadoramente que, para países con las características de Cuba, los gastos de bolsillo producidos en cada puerto por pasajero oscilan entre \$35.00 y \$200.00 USD; las ventas por concepto de opcionales, excursiones y visitas, generen ingresos aproximados de \$1 500 USD por arribo y que al valor de los servicios portuarios y de abastecimientos prestados a cada buque esté en el orden de los \$ 6 000.00 USD.

A partir de estas estimaciones, puede inferirse que un puerto, recibiendo un crucero pequeño de sólo 400 pasajeros semanalmente, al 90 % de su capacidad, durante un año, generaría un volumen de ingresos para el país superior a \$ 1 000 000.00 USD

En caso de producirse la normalización de relaciones con EEUU, con la consiguiente eliminación de las actuales medidas restrictivas, el número de arribos anuales a producirse, contando con la ejecución gradual de las inversiones previstas, debe exceder de 300 en la primera etapa de las mismas, lo que implicaría la visita a nuestro país de no menos de 120 000 visitantes en igual período, lo cual representaría el ingreso, por diferentes conceptos, de no menos de \$ 10 000 000 USD cada año, según estimaciones conservadoras.

### CONCLUSIONES

- 1) La recepción de cruceros es aún incipiente en el país y enfrenta, en la actualidad, los efectos del bloqueo de Estados Unidos, agravado por su condición de primer emisor de la zona y líder del mercado en la misma, sobre la que ejerce un fuerte control.
- 2) Esta opción turística constituye una actividad en pleno auge en el mundo, con perspectivas favorables para su desarrollo en Cuba a mediano plazo, dada su ubicación geográfica en la zona del Caribe, considerada como principal destino mundial, y que cuenta además con las condiciones necesarias para la satisfacción de las expectativas de los cruceristas.
- 3) Desde el punto de vista económico, los resultados obtenidos por las múltiples islas de

las Antillas Menores dedicadas a esta actividad, todas de mucha menor extensión y potencial turístico que Cuba, hacen evidente la conveniencia de su incremento y desarrollo.

- 4) Esto implica la necesidad de contar con una adecuada estrategia para el incremento de la inserción de Cuba en este mercado y para el desarrollo de sus puertos, acorde con la situación política y económica actual del país, pero que a la vez, tenga en cuenta el inevitable final del bloqueo yanqui en el futuro, y lo que ello significaría para el logro de un considerable incremento, en muy poco tiempo, del número de buques cruceros atendidos en puertos cubanos y de la cantidad de turistas visitantes en los mismos,

#### BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

1. Herrera J. y colectivo de autores. Programa de Desarrollo del Turismo Internacional hasta el año 2000 Instituto de Investigaciones del Transporte 1990
2. Revista Royal Caribbean. The Great Resorts at the Seven Seas. U.S.A. January 1992 - March 1993 Season
3. Henríquez E; Alepuz M; López G. Estudio sobre el impacto del crecimiento del turismo en el transporte y su infraestructura. (Informe Preliminar) Instituto de Investigaciones del Transporte 1994
4. Cruceros turísticos en América del Sur: Nuevas oportunidades y desafíos. Boletín Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe (FAL) CEPAL ONU Abril del 2001
5. Proyecto de Plan de Desarrollo para cruceros de la bahía de La Habana. Novaport International Consultant Limited. Halifax. Canadá Octubre del 2001,
6. Vila Dra. L. .El mercado de cruceros en el Caribe. Revista Cuban Foreign Trade. No.176 Abril del 2002
7. La industria de cruceros turísticos y su impacto en América del Sur. Boletín Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe (FAL) CEPAL ONU Agosto del 2002
8. Estudio para el Desarrollo de un Centro Logístico Multimodal de Transporte y Servicios Internacionales. CD – ROOM Consorcio Frederic R. Harris, Inc./ Lufthansa Consulting GmbH / Richard Ellis. Año 2002
9. The Ship Atlas. Shipping Guides Ltd. The Port Information Specialists. 9na. Edición Inglaterra Asociación de Estados del Caribe. International Systems and Communication Ltd. Inglaterra 1999
10. Asociación de Estados del Caribe. International System and Communication Ltd. Inglaterra. 1999
11. Biblioteca de Consulta Encarta. Microsoft 2002.