



**Centro de Investigación en Alimentación y
Desarrollo, A.C.**

**LA PRÁCTICA DEL CRUCERISMO EN EL DESTINO LA
HABANA. UN ANÁLISIS CON ENFOQUE DE
DESARROLLO TURÍSTICO SUSTENTABLE**

Por:

Felix Ernesto Alba Marín

TESIS APROBADA POR LA


COORDINACIÓN DE DESARROLLO REGIONAL

Como requisito parcial para obtener el grado de

MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL

APROBACIÓN

Los miembros del comité designado para la revisión de la tesis de Felix Ernesto Alba Marín, la han encontrado satisfactoria y recomiendan que sea aceptada como requisito parcial para obtener el grado de Maestría en Desarrollo Regional



MC Migdelina López Reyes

Directora de Tesis



MC David Manuel Romero Escalante

Asesor



Dr. Jesús Martín Robles Parra

Asesor



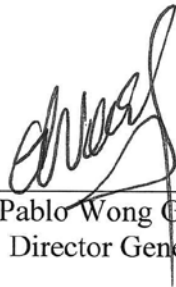
Dr. Alvaro Bracamontes Sierra

Asesor

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL

La información generada en esta tesis es propiedad intelectual del Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo, A.C. (CIAD). Se permiten y agradecen las citas breves del material contenido en esta tesis sin permiso especial del autor, siempre y cuando se dé crédito correspondiente. Para la reproducción parcial o total de la tesis con fines académicos, se deberá contar con la autorización escrita del Director General del CIAD.

La publicación en comunicaciones científicas o de divulgación popular de los datos contenidos en esta tesis, deberá dar los créditos al CIAD, previa autorización escrita del manuscrito en cuestión del director de tesis.



Dr. Pablo Wong González
Director General

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mis más sinceros agradecimientos al CONACYT, por el apoyo económico prestado durante los dos años del posgrado, y al CIAD, por presentar una oferta educativa ad-hoc a mi perfil, y por constituir una prestigiosa institución académica, de referencia tanto nacional como internacional para cursar estudios de posgrados de calidad. Además, gracias a las personas que de un modo u otro contribuyeron a la realización de esta investigación:

A mi tía la Dra. Margarita Valdesprietto, por su ferviente interés en mi superación profesional, materializado en haberme buscado y encontrado esta oferta de posgrado en internet.

A la Dra. Herlinda Soto, por haberme aceptado para ingresar a este programa de Maestría en Desarrollo Regional.

A José Martí, apóstol nacional de Cuba, de quien tomé el siguiente principio para escribir esta tesis: "...saber leer es saber andar..."

A los integrantes de mi Comité de Tesis, especialmente a mi directora, la Maestra Migdelina López por haberme guiado y señalado el camino correcto en los momentos más críticos.

Al personal de la Coordinación de Desarrollo Regional, especialmente al Dr. Jesús Laborín, por su apoyo durante el proceso de postulación como aspirante, y a la siempre atenta colega Irene Valenzuela, por sus modestas pero apreciables contribuciones.

A todos los especialistas, académicos, empresarios, empleados y público en general vinculado con la actividad turística en Cuba, por haber ofrecido su valiosa e incondicional colaboración.

Al personal de la biblioteca, especialmente a los compañeros Gerardo Reyna y Luis Conde, por la hospitalidad, atención y afecto que constantemente me brindaron.

A mi madre, por estar diariamente al pendiente de mis asuntos relativos a la maestría.

A todos los que invirtieron parte de su tiempo en mí, para apoyarme y/o aconsejarme.

DEDICATORIA

A mis padres *Milagros de los A.* y *Félix Orestes*, en principio por haberme traído a este mundo, y en consecuencia por haberme educado lo suficiente como para hacer aflorar en mí la necesidad de cuestionar la realidad percibida, y por tanto de buscar y encontrar respuestas; y por estar ahí siempre, muy cerca de mí en el pensamiento.

Al sistemático proceso de enseñanza-aprendizaje que objeta la mera existencia humana, en la que cada individuo puede y debe sentir el compromiso de encarar seriamente los retos que implica la concepción de desarrollo en cualquiera de sus atributos o acepciones.

CONTENIDO

APROBACIÓN	2
DECLARACIÓN INSTITUCIONAL	3
AGRADECIMIENTOS	4
DEDICATORIA	5
CONTENIDO	6
LISTA DE FIGURAS	8
LISTA DE TABLAS	9
LISTA DE GRÁFICOS	10
RESUMEN	11
ABSTRACT	12
INTRODUCCIÓN	13
1. CONTEXTO Y REFERENCIAS	19
1.1 El Crucerismo: Definiciones, Origen y Evolución.....	19
1.2 Regiones Cruceísticas e Itinerarios	23
1.3 El Crucerismo en la Región del Mar Caribe	23
1.4 Evolución, Condiciones Actuales y Tendencias del Crucerismo en Cuba.....	25
1.5 Descripción del Destino La Habana: Relación de Maritimidad y Turismo	32
1.6 Estudios Previos Sobre Crucerismo en Destinos Internacionales y en Cuba.....	35
1.7 Perspectivas de Desarrollo Sustentable en torno al Crucerismo en La Habana ...	44
2. TURISMO Y DESARROLLO SUSTENTABLE	46
2.1 Principales Posturas Teóricas para Abordar el Estudio del Turismo	47
2.2 Aproximaciones al Concepto de Desarrollo Sustentable	50
2.3 Conceptualización del Desarrollo Turístico Sustentable.....	54
2.4 Sustentabilidad y Gestión de Destinos Turísticos	57
3. METODOLOGÍA	6
3.1 Diseño Metodológico y Técnicas de Investigación.....	62
3.2 El Sistema de Indicadores como Método de Abordaje del Desarrollo Turístico Sustentable.....	63
3.3 Selección de Indicadores	65
3.4 Instrumentos de Medición	67
3.5 Determinación de las Poblaciones de Estudio, Tipo de Muestreo y Muestra	68
3.6 Procedimiento para la Aplicación de Instrumentos.....	69
4. RESULTADOS	69
4.1 Análisis y Discusión de Indicadores Subjetivos.....	71
4.1.1 Percepción de Residentes Locales	71
4.1.2 Satisfacción de Visitantes	75

CONTENIDO (Continuación)

4.2 Análisis y Discusión de Indicadores Objetivos	79
4.2.1 Gasto Turístico en el Destino	79
4.2.2 Visitantes que Toman Excursiones Organizadas.....	82
4.2.3 Duración Promedio de la Estancia en Tierra	83
4.2.4 Uso Actual de la Capacidad de Atraque	84
4.2.5 Impuesto a Pasajeros.....	85
4.2.6 Incidentes Sobre Tráfico de Estupefacientes	86
4.2.7 Empleo a Residentes Locales en Cruceros	87
4.2.8 Volumen de Agua Suministrada a Cruceros.....	88
4.2.9 Recogida y Tratamiento de Desechos Sólidos.....	91
4.2.10 Transferencia de Energía a Buques	96
4.2.11 Inversiones de las Navieras en el Destino	96
4.3 Análisis de Supuestos Conceptuales del Desarrollo Turístico Sustentable Aplicados al Crucerismo en La Habana	97
5. CONCLUSIONES.....	102
6. RECOMENDACIONES.....	105
7. BIBLIOGRAFÍA.....	107
8. ANEXOS	112

LISTA DE FIGURAS

Figura	Página
1 Clasificación de los visitantes internacionales	20
2 Principales itinerarios de cruceros por el Mar Caribe antes de 2015	26
3 Esquema conceptual del desarrollo sustentable	52

LISTA DE TABLAS

Tabla		Página
1	El turismo en cifras	13
2	Impactos globales de la industria de cruceros en 2017	15
3	Escalas de cruceros por puertos en 2017.....	28
4	Relación de indicadores seleccionados	64
5	Percepción de residentes locales	71
6	Satisfacción de visitantes	74
7	Análisis de respuestas a preguntas abiertas.....	76
8	Estadísticos descriptivos respecto al gasto medio diario	78
9	Relación de gastos por visitantes	79
10	Contratación de tripulantes nacionales entre 2015 y 2017.....	84
11	Suministro de agua potable al municipio Habana Vieja	85
12	Pedidos y entregas de agua a cruceros	87
13	Tarifas del servicio de recogida de desechos sólidos a buques.....	90
14	Recogida de desechos sólidos a cruceros y en Habana Vieja	90
15	Mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad receptora.....	95
16	Facilitación de una experiencia de alta calidad al visitante	96
17	Mantenimiento de la calidad del medio ambiente en el destino	97

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico	Página
1 Arribos de cruceristas a Cuba entre 1995 y 2017	27
2 Indicadores de apoyo al desarrollo del crucerismo	72
3 Indicadores de satisfacción	75

RESUMEN

Actualmente el turismo ocupa el segundo renglón que más aporta al PIB de la economía cubana, exhibiendo cada año un aumento de visitantes internacionales, inversiones e ingresos, así como una expansión en sus modalidades de actuación. Dentro de éstas merece especial atención las crecientes operaciones de cruceros, particularmente en el puerto de La Habana, lo cual constituye un importante nicho de oportunidad tanto de crecimiento económico sostenido como de aprovechamiento de los recursos naturales, culturales y patrimoniales de la ciudad, identificándose así un área de interés que puede contribuir al desarrollo de un turismo sustentable a escala regional. Sin embargo, varios estudios dan cuenta de ciertas implicaciones que la práctica del crucerismo conlleva en términos de alteraciones del orden ambiental y sociocultural en importantes destinos turísticos internacionales. De igual modo, se constatan casos donde los ingresos derivados de esta actividad deducen un impacto casi nulo en la economía local. Por tanto, considerando la importancia de monitorear los efectos de esta modalidad en destinos emergentes, se plantea como objetivo general del presente estudio: *analizar la significación de aspectos asociados a la práctica del crucerismo en el destino La Habana a partir del enfoque de Desarrollo Turístico Sustentable (DTS) para obtener pautas de comportamiento que puedan apoyar la gestión turística sustentable en el destino*. Para cumplimentar lo anterior se seleccionaron un conjunto de indicadores de sustentabilidad como metodología de trabajo más estandarizada. Los resultados muestran que coexisten simultáneamente aspectos que impactan tanto de manera positiva como negativa, destacándose por mayoría los de connotación positiva, de manera que la actividad avanza por la senda del equilibrio interdimensional que postula la conceptualización del DTS.

Palabras clave: crucerismo, comportamiento, desarrollo turístico sustentable

ABSTRACT

Nowadays tourism represents the second line that contributes the most to the Cuban economy, showing each year a raise of international visitors, investments and incomes, as well as an expansion in the existing modalities. Among these ones, special attention should be given to the increase of cruise operators, particularly in Havana port, which constitutes an important opportunity niche for economic sustained growing and for taking advantage of the natural and cultural resources of the city as well, so this way it emerges an interest area that can contribute to the development of a sustainable tourism at regional scale. Nevertheless, several previous studies show certain implications that cruising involves in terms of affecting the environmental and sociocultural order in important tourist destinations. Likewise, there are cases where incomes derivative from this activity represent an almost null impact on the local economy. Therefore, considering the relevance of monitoring the effects of this modality on emerging destinations it comes up as a general aim of this research: *analyzing the significance of aspects associated to the cruise tourism practical in Havana out of the Tourist Sustainable Development (TSD) approach, in order to obtain behavioral guides that may support the tourist management into the destination*. To compliment such an objective a series of sustainability indicators were selected as the most standardized methodology of work. Results show that simultaneously coexist aspects that results in positive and negative impacts. The ones with positive connotation light out for being the majority, what makes understanding that this tourist modality moves forward by the path of the interdimensional balance that the TSD conceptualization postulates.

Key words: cruise tourism, behavior, sustainable tourist development

INTRODUCCIÓN

El turismo es uno de los motores mundiales del desarrollo. Cada año, se desplazan más personas que nunca antes en la historia. Una vez que las comunidades y los países descubrieron sus ventajas económicas y unieron sus esfuerzos para aprovechar sus potencialidades, el turismo dio lugar repentinamente a vigorosos negocios, cuantiosos intercambios internacionales y a una verdadera mega industria global. (Safari, 2005 citado por Muñoz de Escalona, 2011)

De acuerdo con Camelo y Ceballos (2012), el turismo se ha convertido desde la perspectiva económica en un modelo dinámico de expansión capitalista que en el marco de la globalización ha emergido como alternativa de inserción de diversas regiones del planeta a los circuitos de capitales y mercados mundiales con alto grado de eficiencia y eficacia. Su importancia como herramienta para impulsar el desarrollo se aprecia fundamentalmente en su capacidad para generar riqueza (véase Tabla 1), fomentar la protección de recursos naturales y culturales, así como para crear sinergias entre las naciones. (OMT¹, 2017)

Tabla 1. El turismo en cifras

Aspectos	Valor
Total de llegadas internacionales en 2017	1.322 billones de viajeros
Total de gasto doméstico en 2017	3.539 trillones (USD)
Contribución al PIB global	10,4 %
Generación de empleo a escala global	1 de cada 11
Parte de las exportaciones globales de servicios	30%
Pronóstico de tasa de crecimiento anual hasta 2030	4.5%

Fuente: Elaboración propia a partir de cifras de la OMT, (2018)

¹ La Organización Mundial del Turismo (OMT) es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Posee un papel central y decisivo en la promoción y el desarrollo de un turismo responsable, sostenible y accesible para todos. Constituye un foro mundial para cuestiones de política turística y una fuente útil de conocimientos en materia de turismo. En la actualidad está integrada por 157 países, 6 territorios, 2 observadores permanentes y más de 500 miembros afiliados. Disponible en www.untwo.org

Sin embargo, como contraste al aspecto económico es necesario notar que algunos autores como Garcia (1995) y Leff (2002) afirman que desde los últimos años del siglo pasado las crisis ecológica y social, de las cuales la humanidad entera es testigo y condicionante a la vez, se han acentuado, adquiriendo un carácter global, de manera que la expansión de la industria turística pudiera contribuir a su agravio, a menos que se planifique y actúe social y ambientalmente de manera responsable. De manera que sobre este trasfondo ha emergido como salvaguarda al proceso de desarrollo turístico la noción de sustentabilidad, con el propósito de ayudar a minimizar los impactos negativos del turismo, así como garantizar su viabilidad a largo plazo. (Liu, 2003 citado por Lazarenko, 2014)

Coyunturalmente, es importante señalar que el concepto de sustentabilidad ha devenido en un enfoque paradigmático que permea el ámbito mundial tanto empresarial como académicamente. Su internalización en la industria turística es claramente apreciable con la proclamación de 2017 como Año Internacional del Turismo Sostenible para el Desarrollo. (OMT, 2015)

Aun así, en este sentido, los desafíos persisten. En una reciente publicación de la OMT (2017) titulada “Discusión sobre el Turismo Sustentable para el Desarrollo” se revisaron varios estudios empíricos encauzados en probar la relación causal entre turismo, crecimiento económico y desarrollo, en un rango de diversos países. Los hallazgos sugieren fuertemente que el crecimiento del turismo no conduce inherentemente al desarrollo sustentable. Se necesita pues planificar, gestionar y monitorear el crecimiento por medio de efectivas políticas, programas y acciones-, con el fin de lograr resultados de desarrollo sustentable.

Por otro lado, las tendencias en el siglo XXI muestran que, sin pretender despreciar la supervivencia del *turismo de sol y playa*, se producirá un incremento notable de la demanda turística hacia modalidades como el *crucerismo*, marcada por el interés de determinados segmentos en experiencias auténticas donde el visitante se integre a la comunidad y a su patrimonio (Castellanos, 2010: 1). Dentro del mercado turístico global, el *crucerismo* es un segmento que ha experimentado un notable crecimiento bilateral en los últimos años, evidenciado tanto en la demanda como en la diversificación de la oferta (véase Tabla 2).

En un proyecto de investigación de la Universidad Nacional de la Patagonia (Argentina), referente a la industria de cruceros, se plantea que el apreciable crecimiento de ésta es impulsado fundamentalmente por: a) aumento de ingresos y del tiempo para el ocio, b) profundización de los mercados internacionales, c) nuevos servicios, paquetes y destinos que permiten una segmentación creciente del mercado, d) mejora e innovación en la red de servicios de apoyo, e) buques más grandes para servicios más diversificados a menores costos y f) red de puertos en crecimiento y en fuerte competencia (Trifaro et. al, s.a.). Así, en este contexto de crecimiento gradual, en un análisis previo llevado a cabo por investigadores de la Universidad de la Svizzera Italiana se enuncian tres desafíos principales que envuelven la actividad crucerística actual, a saber: gestión de la oferta, gestión la demanda y control de la sustentabilidad. (Colectivo de Autores, 2008)

Tabla 2. Impactos globales de la industria de cruceros en 2017

Aspectos	Valor
Total de cruceristas	25.8 millones
Tasa de crecimiento interanual de la demanda	4.45% (respecto a 2016)
Incremento de flota global	27 nuevos buques para 2018
Impacto económico total	Estimado en 126 billones (USD)
Beneficio económico total por pago de salarios	Estimado en 41.1 billones (USD)
Total de empleos	1 021 681
Total de agentes de viaje	Más de 25 000

Fuente: Elaboración propia a partir de CLIA² (2018)

La región del Mar Caribe constituye el principal mercado de cruceros del mundo con un 35.4% de la cuota anual según datos de la CLIA (2018). Dentro de dicha región la isla de Cuba se ubica privilegiadamente justo entre las penínsulas de Yucatán y Florida (véase Anexo 1), ésta última considerada como la “capital crucerística del mundo”, con un 46% de la demanda mundial y sede central de las principales navieras que en conjunto se

² Establecida en 1975, la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA en inglés) con oficina central en Washington, EE.UU., es a nivel mundial la mayor asociación de negocios de la industria de cruceros, proveyendo autoridad liderada a su comunidad global. Igualmente apoya políticas y prácticas que fomentan un ambiente seguro, saludable y sostenible en la actividad de cruceros, y está dedicada a promover la experiencia de estos viajes. Disponible en www.cruising.org

reparten más del 80% de la cuota global del mercado, según datos de Cruise Industry News (2017), de modo que su posición geográfica le proporciona total accesibilidad para la navegación de diversas embarcaciones en sus principales puertos. (Gutiérrez y Gancedo, 2000)

El desarrollo de la industria turística en Cuba es un fenómeno característico e irreversible de la época actual, constituyendo un sector clave en su economía, al haberse convertido a lo interno en el principal renglón de aportación al PIB nacional con un 26% en 2017, generando más de medio millón de empleos. Igualmente en 2017 se evidenció un incremento interanual de las llegadas internacionales en un 16.5% para un total de 4 701 447 visitantes. El turismo en sentido general constituye uno de los sectores estratégicos incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social hasta 2030. (ONEI³, 2017)

En Cuba, la modalidad de crucerismo experimentó un notable crecimiento a partir del restablecimiento de las relaciones diplomáticas con el gobierno de EE.UU. en 2015. Así, en un informe de la CLIA (2016b), Cuba fue señalada dentro de los destinos de cruceros que experimentan mayor crecimiento de reservas, destacándose su capital La Habana como ciudad y puerto principal al recibir casi un 87% del total de arribos de pasajeros. Las perspectivas actuales, según diversos medios informativos, aluden a un aumento gradual de las escalas en 2018 y 2019, tomando en cuenta el marcado interés de las principales compañías navieras estadounidenses por operar en puertos cubanos. (HOSTELTUR, 2017)

De manera que específicamente para Cuba, esta modalidad exhibe un gran potencial natural y logístico para su desarrollo, constituyendo así una oportunidad estratégica para incrementar el valor comercial de sus principales destinos turísticos, prescindiendo además de inversión en instalaciones de alojamiento.

Sin embargo, el crucerismo se caracteriza por propiciar la afluencia de una gran cantidad de visitantes hacia áreas específicas durante cortos períodos de tiempo. Si bien es sabido que este acarrea una serie de problemáticas, fundamentalmente en torno al medioambiente marino, existen relativamente pocos estudios que aborden los efectos de esta modalidad en los destinos visitados. (Hilarie, 2007 y Fernández, 2008)

³ Oficina Nacional de Estadística e Información de Cuba

Un incremento descontrolado en el arribo de cruceristas a los puertos de escala, puede generar serias afectaciones en los sitios que se visitan. De acuerdo con resultados de estudios previos (Mowforth et al. 1998, citado por Fernández 2008 y Lazarenko, 2014), estas afectaciones se evidencian en términos de congestión o alteración de la capacidad de carga permitida, fallas logísticas, deterioro del patrimonio natural e histórico-cultural autóctono, la exclusión de las comunidades en el desarrollo de la actividad en tanto los beneficios de la misma no se revierten en la mejora de la calidad de vida de las poblaciones locales, así como flagelos que azotan a muchos destinos a nivel global tales como: delincuencia, prostitución y tráfico de estupefacientes. Todo esto trae consigo una desvalorización del propio producto y/o destino turístico. Además, algunas veces resulta realmente incierto el saber si los principales actores (líneas de cruceros, gobiernos locales, turoperadores, población, etc.) están tomando medidas proactivas para asegurar un futuro sostenible para los destinos. (Loper, 2005 citado por Brida y Zapata, 2010)

Para el caso particular de Cuba, Fernández (2008) plantea que el desarrollo desmedido del crucerismo puede acarrear confrontaciones con el turismo de estancia, contribuyendo al detrimento del sector hotelero y a la preservación de recursos naturales y culturales. De ahí que la autora sugiera que el principal reto que enfrenta el desarrollo de esta modalidad en Cuba sea lograr un equilibrio entre los flujos masivos de cruceristas y el respeto a la conservación del ambiente y su cultura.

A partir de los elementos anteriores es posible considerar a Cuba en general y a la ciudad de La Habana en particular como destino emergente para el desarrollo del crucerismo. En este sentido, Frangialli (1999) afirma que si en un destino emergente no se planifica desde un primer momento la integración del turismo en un marco de sustentabilidad, se puede correr el riesgo de que los problemas socioespaciales y ambientales de ese lugar (que en parte se intentarán corregir con el desarrollo turístico) se vean potenciados, dando origen a una confrontación entre los intereses sociales, económicos, culturales y ambientales.

Díaz Quintero y Norman Vega, (s.f.) concluyen que la sustentabilidad no es una opción para el turismo en Cuba, que es una necesidad para mantener su competitividad en el futuro y que debe estudiarse cómo incorporar los indicadores de sustentabilidad turística en el planeamiento de destinos turísticos en Cuba, en todas sus escalas.

Resulta igualmente relevante mencionar que la articulación objetiva del presente trabajo está alineada directamente con el cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible No. 12, estipulado en la Agenda 2030, citado textualmente: “asegurar patrones sustentables de producción y consumo”. (ONU, 2016)

Los elementos vertidos anteriormente justifican la importancia de analizar el comportamiento del crucerismo en La Habana con base en el enfoque de Desarrollo Turístico Sustentable (DTS), con el fin de detectar posibles riesgos que pongan en peligro el desarrollo de la actividad. De tal planteamiento deriva la **pregunta de investigación**: ¿Cómo se comporta actualmente la práctica del crucerismo en el destino La Habana en términos de DTS? En consecuencia, con la finalidad de responder dicha interrogante se trazan los siguientes objetivos:

Objetivo General

Analizar la significación de aspectos asociados a la práctica del crucerismo en La Habana a partir del enfoque de Desarrollo Turístico Sustentable para obtener pautas de comportamiento que puedan apoyar la gestión turística en el destino

Objetivos Específicos

1. Identificar los principales aspectos económicos, ambientales, y socioculturales referentes a la práctica del crucerismo en La Habana
2. Detectar los posibles efectos y riesgos asociados al crucerismo en La Habana que pongan en peligro la sustentabilidad de la actividad
3. Aportar recomendaciones para la gestión sustentable del crucerismo en La Habana

Lo anteriormente planteado permite identificar el desarrollo sustentable de la actividad turística como objeto de estudio, y dentro de éste la práctica del crucerismo como campo específico.

Luego de haber examinado los principales antecedentes, así como bases conceptuales y contextuales concernientes a la temática en cuestión, el presente estudio se centrará de verificar la siguiente **hipótesis**: *la práctica actual del crucerismo en La Habana se comporta de conformidad con los supuestos conceptuales del enfoque de DTS*. Se trata de una hipótesis de tipo descriptiva, propia de estudios de esta categoría, donde su función es pronosticar un valor final sobre uno o varios hechos. (Hernández et al., 2006: 122 y Sancho, 2001)

1. CONTEXTO Y REFERENCIAS

Este capítulo parte con las principales definiciones necesarias para la comprensión de la actividad objeto de estudio, así como su evolución y características, haciéndose especial énfasis en la región de El Caribe, y particularmente en la isla de Cuba y su principal puerto de cruceros: La Habana. Posteriormente se referencian algunos estudios previos sobre problemáticas vinculadas al crucerismo en importantes destinos internacionales y en Cuba, se analizan conclusiones y se plantean retos y perspectivas para el desarrollo sustentable de esta actividad en La Habana.

1.1 El Crucerismo: Definiciones, Origen y Evolución

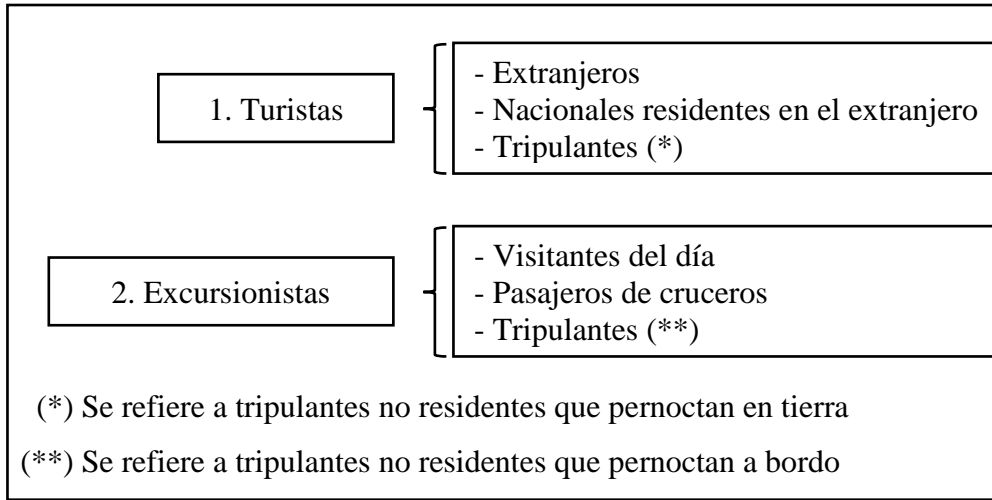
El *crucerismo*, como término asociado a la industria de cruceros, es una actividad turística definida por la CIU⁴, Revisión 4, como la explotación de embarcaciones de excursión, de crucero, o de turismo; ubicada dentro de la clase 5011 referente al transporte de pasajeros marítimo y de cabotaje (OMT, 2013:25). De esta concepción de transporte se deriva pues la noción de un sitio de origen y al menos un destino para arribar, por lo tanto, el itinerario implica también la existencia de actividades netamente turísticas como el alojamiento, restauración, recreación y entretenimiento, etc. De modo que el crucerismo se figura diferente a otras formas de viajes, ya que un crucero turístico puede ser comercializado al mismo tiempo como vehículo y como destino propiamente. (Luna, 2015: 3)

Vale aclarar que para los propósitos y alcance de esta investigación y dada la definición anterior, se adopta el término “cruceismo” como concepto incluyente, mas no restringido propiamente al de “turismo de cruceros”. Por *pasajeros de cruceros* o bien *cruceistas*

⁴ Clasificación Industrial Internacional Uniforme, elaborada y divulgada por la Oficina de Estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas; con el objeto de satisfacer las necesidades de los que buscan datos económicos, clasificados conforme a categorías de las actividades económicas comparables internacionalmente.

debe entenderse a los excursionistas no tripulantes que llegan a un país a bordo de un buque de crucero y que pernoctan dentro de la embarcación, aun cuando desembarquen para una o varias visitas en un día (OMT, 1999, citado por Quesada, 2000). Para mayor ilustración de la anterior definición obsérvese a continuación el esbozo de la Figura 1.

Figura 1. Clasificación de los visitantes internacionales



Fuente: Adaptado de Quesada, 2000: 15

Según Cruz (2014), un puerto en el que escalan cruceros turísticos será considerado como *puerto base*, siempre que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

- que en la escala inicien o finalicen el itinerario al menos un 50 por ciento del total de pasajeros
- en la escala del crucero el total de pasajeros que inicien o finalicen su viaje sea superior a 250

Debe entenderse por pasajeros que inician o finalizan el crucero, aquellos que sean declarados en embarque o desembarque, el resto son oficialmente declarados como pasajeros en tránsito. De esta forma, un mismo puerto puede fungir indistintamente para cada buque como de escala o base en dependencia de la etapa del itinerario y por ende de la condición de declaración de la mayoría de los pasajeros (tránsito, embarque o desembarque).

En los puertos de escala los pasajeros que desembarcan realizan compras, paseos individuales y/o excursiones organizadas, estas últimas suelen venderse a bordo por la propia compañía naviera a precios relativamente superiores a lo que cotizan las agencias de viajes receptoras. Para un destino constituir puerto base es sinónimo de considerables beneficios económicos, generados fundamentalmente a partir de la prestación de servicios y venta de provisiones al buque, así como de los gastos de estadía pre y post crucero de los pasajeros. (Luna, 2012)

La proliferación de la incipiente industria de cruceros que tuvo su origen a mediados del siglo XIX en Alemania, fue condicionada gracias a la unión de la industria del ocio y del transporte marítimo de pasajeros. Estos dos sectores tan independientes se fundieron de forma natural para crear en el contexto histórico un segmento diferenciado dentro del sector turístico. De modo que a finales de los años 60 del pasado siglo fueron fundadas, entre otras, las que hoy en día son las 3 principales compañías navieras a nivel mundial: Carnival Cruises Lines, Norwegian Cruise Line y Royal Caribbean Cruises Lines. (Fernández, 2008)

En los años 70, el negocio de los cruceros sufrió un descenso considerable debido a la irrupción del esbelto modelo de avión “Boeing 747”, que se erigieron en el medio de transporte favorito para los viajes entre América y Europa. Evidentemente, las navieras buscaron una solución inmediata a esta recesión con el fin de atraer nuevamente a clientes. El nuevo modelo de negocio tuvo su clave de éxito en la explotación de la movilidad como elemento diferenciador: la industria de cruceros vende itinerarios, no destinos, lo que implica una mayor flexibilidad en la selección de puertos de escala y adaptabilidad a las condiciones cambiantes del mercado. (Rodrigue y Notteboom, s.a.)

Es aquí cuando irrumpe la popularidad del Mar Caribe como escenario, hasta convertirse en la región multidesfino de cruceros más consolidada a nivel mundial. Según el Ayuntamiento de Málaga (2013) este fue sin dudas el inicio de una nueva era en la industria de los cruceros. Así, según la recién citada fuente, el concepto de crucero se centró hacia la especialización gracias a la renovación de flotas, con barcos más pequeños capaces de atracar en puertos más reducidos e islas inaccesibles. La estrategia entonces ya no eran los transatlánticos, sino acaparar un mercado más cercano y capaz de viajar más

veces, de ahí que el crucero tuviera su despegue definitivo entre la demanda norteamericana, hoy día primer mercado consumidor de este tipo de producto turístico. Pasados algunos años, comenzaron a detectarse rápidos signos de crecimiento, alcanzando la flota mundial los 240 buques en 1996, para llegar a 474 a finales al cierre de 2016, según datos publicados por la CLIA, 2017. Este crecimiento trajo también aparejado cambios en el tamaño y estructura de los buques, de modo que dada su gran envergadura estos figuran en “auténticas ciudades flotantes”, con todo tipo de servicios a bordo y prestaciones excepcionales. El sector de los cruceros ha evolucionado de forma versátil desde sus orígenes, pasando de ser un producto de lujo destinado a los bolsillos más pudientes a democratizarse casi por completo en la actualidad, ofreciendo una amplia variedad de barcos y tarifas, capaces de adaptarse a las necesidades de cada pasajero en diferentes épocas del año. (Garay, 2015)

En cuanto a la composición geográfica de la demanda global, según lo publicado por la CLIA (2018), aproximadamente el 47% proviene de Estados Unidos, un 7.5% de Alemania, el 6.6% del Reino Unido, el 4.5% de Australia, un 4% de China y el resto se reparte entre una variada gama de países. Esto pone en evidencia el proceso de globalización del mercado mundial en este sector, que cada vez recibe mayores índices de pasajeros, procurando al mismo tiempo ofrecer nuevas opciones de embarcaciones de mayor porte.

Tras el despegue definitivo en la última década, la industria de cruceros continúa su expansión y se mantiene como una de las modalidades con mayor crecimiento dentro del panorama turístico mundial. La búsqueda de nuevas experiencias de viajes por parte del turista, unida a la amplia variedad de barcos, la comodidad de conocer varios destinos en un mismo viaje y la multitud de ofertas de las agencias de viajes a precios razonables es lo que ha permitido su consolidación definitiva como uno de los segmentos turísticos más atractivos en la industria de viajes. (Hernández et al., 2015)

A pesar del efecto adverso sobre la industria de cruceros que provoca la ocurrencia de siniestros en los buques, así como del accionar de sus detractores, la CLIA (2018) registra datos que indican crecimiento interanual en todos los indicadores, lo que sugiere que aún se mantiene el interés global por este tipo de viajes, al punto que el crucerismo ha pasado a convertirse en paradigma del turismo multidesestino. (Perelló y Betancourt, 2018)

1.2 Regiones Cruceísticas e Itinerarios

La práctica del cruceísmo se encuentra distribuida mundialmente en regiones, donde cada una de ellas ofrece distintos itinerarios. Según la cantidad de navieras y por tanto de turistas que visitan estas regiones, unas serán más importantes que otras. Según datos de la CLIA (2018), la región con mayor demanda es El Caribe con un 35.4% del mercado mundial. Este macrodestino se caracteriza por una demanda prácticamente estadounidense y canadiense. En segundo lugar la región del Mediterráneo, con un 15.8% de la demanda y en tercera posición se sitúa Europa sin el Mediterráneo, es decir, la costa escandinava y la costa atlántica con un 11.3%. El restante 33% se divide entre los itinerarios que tienen lugar en Alaska, Asia, Oceanía, así como el sur de África y América.

De acuerdo con Luna (2015), cada región cruceística está formada por varios itinerarios diseñados por las navieras con el fin de maximizar el beneficio total de la temporada y atraer a la demanda. Éstos incluyen el destino, los puertos de escala, su secuencia, la duración de la estancia en cada puerto, la velocidad del buque, las fechas de salida y la estructura de tarifas de los cruceros. Según la Organización Mundial del Turismo, existen 3 tipos de itinerarios: los cruceros superiores a un día con varios destinos o de tipo multidesino, los cruceros de un sólo día con un sólo destino y los cruceros “to nowhere”, en el que el buque es un destino en sí mismo como es el caso de los cruceros-casino.

1.3 El Cruceísmo en la Región del Mar Caribe

El mercado mundial de cruceros ha presentado un constante crecimiento en las últimas décadas y la región de El Caribe sigue siendo el destino preferido por los turistas de cruceros. Al contrario de lo que en principio pudiera parecer, tomar un crucero no es un tipo de vacaciones exclusivo de la tercera edad, ni de las clases económicas más pudientes

y esto es debido a la oferta de itinerarios cada vez más cortos, por lo tanto, menos costosos y más adaptados a los gustos y exigencias de varios segmentos específicos del mercado. Por otra parte, los cruceros tienen fuertes impactos económicos en los países donde operan, impulsando la construcción de infraestructuras portuarias, el comercio, y los servicios, tanto al buque como a los pasajeros, lo que genera un nivel significativo de ingresos a las economías locales y genera un número importante de puestos de trabajo en los destinos.

Lo anterior crea nuevos retos que motivan a la región caribeña para alcanzar nuevos estándares de competitividad, mediante la generación de ingresos, ya sea como producto del gasto promedio de los visitantes, diseño y venta de excursiones, pago de impuestos portuarios, así como tarifas por los servicios al buque. Uno de ellos es el de la conectividad efectiva y asequible entre los destinos caribeños, siendo esto un elemento que facilitaría el desarrollo de los vínculos comerciales entre los estados insulares y de estos con otros países del mundo. En este sentido, hay que aprovechar los esfuerzos de las compañías de cruceros, en su interés por ofrecer mejores servicios y atractivos, de última generación, con el fin de atraer clientes que se interesan en visitar los destinos insulares caribeños. Son muchas las razones de El Caribe para ser considerado uno de los destinos más importantes para la industria de cruceros, entre estas:

- Está conformado en su mayoría por una cadena de islas que implican distancias cortas entre los puertos donde hacen escala los cruceros
- Cuenta con una variedad de paisajes, selvas tropicales, y la presencia de exuberantes fondos marinos y arrecifes de corales
- Atesora una larga historia asociada con el colonialismo europeo y preserva los asentamientos más antiguos de las Américas de origen africano, español, inglés, francés y holandés que hacen de las islas de El Caribe una región muy diversa; capaz de ofrecer a los viajeros una notable variedad de experiencias culturales
- Desde el punto de vista comercial, es una región colindante con los países del norte de América los que ofrecen un gran mercado emisor de turistas con capacidad adquisitiva para pagar programas de cruceros, sin tener que viajar lejos de sus ciudades de origen para iniciar un itinerario.

El informe del mercado elaborado por la Asociación de Estados de El Caribe, citado por Perelló y Betancourt (2018), ejemplifica que el crecimiento se traduce básicamente en la introducción de líneas de cruceros que navegarán en el Mar Caribe, ofreciendo viajes con una duración de 7 a 21 noches, con itinerarios que recorren las rutas este, oeste y sur de El Caribe. Otras líneas iniciarán sus recorridos en el puerto de Amber Cove, en República Dominicana, proveyendo un centro de bienvenida, un mercado de artesanías, comidas típicas y un centro de transportes para acceder a las excursiones de las diferentes atracciones turísticas.

Otro factor crucial que está interviniendo en el desarrollo del mercado de El Caribe es el cambio en la política norteamericana hacia Cuba, lo cual ya está incidiendo en la redistribución de itinerarios de cruceros en la región.

Por su parte, la CLIA (2018) da cuenta de las órdenes de 7 nuevos buques para debutar a fines del presente año en la región caribeña; generando una oferta atractiva de cruceros con nuevos itinerarios que permitirán establecer más puertos y destinos. Ante este promisorio escenario, los operadores en los destinos deberán diseñar excursiones y actividades que permitan nuevas y variadas experiencias para los cruceristas.

1.4 Evolución, Condiciones Actuales y Tendencias del Crucerismo en Cuba

Desde los años 60 del pasado siglo, las trabas económicas, financieras y comerciales refrendadas en el bloqueo⁵ impuesto por el gobierno de Estados Unidos a Cuba han restringido considerablemente el arribo de buques de todo tipo a la isla. De hecho, uno de los efectos indirectos de tal política injerencista ha sido precisamente crear una situación de tensión y alejamiento respecto a Cuba. El impacto negativo de lo anterior se intensifica,

⁵ El bloqueo comercial, económico y financiero de Estados Unidos en contra de Cuba (conocido como embargo) fue impuesto en octubre de 1960, como respuesta a las expropiaciones por parte del nuevo gobierno de propiedades de ciudadanos y compañías estadounidenses en la isla tras el triunfo de la Revolución Cubana. Aunque inicialmente excluía alimentación y medicinas, en febrero de 1962 llegó a ser casi total y en 1992 adquirió el carácter de ley con el propósito de mantener las sanciones. Según lo recogido en la *Cuban Democracy Act* estas sanciones continuarían mientras el gobierno se negara a dar pasos hacia la democratización y mostrara más respeto hacia los derechos humanos. (Fuente: Asamblea General de las Naciones Unidas, A/46/193, 19 de agosto de 1991)

si se tiene en cuenta que las 3 principales líneas de cruceros del mundo (Carnival, Royal Caribbean y Norwegian) tienen su sede central en el sur de la Florida. Además, algunas medidas impositivas sobrepasan el alcance bilateral, presionando a navieras de terceros países tales como CGA-CGM (francesa) y Hapag Lloyds (alemana), a prescindir de personal cubano altamente calificado, ya que estas cuentan con naves que tocan puertos estadounidenses (Menéndez, 2016). En esa cuerda floja, Cuba tuvo una posición muy desventajosa con respecto a otros destinos caribeños, al ser excluida de los principales itinerarios y rutas de navegación alrededor del Mar Caribe (véase la siguiente figura).

Figura 2. Principales itinerarios de cruceros por el Mar Caribe antes de 2015



Fuente: Tomado de Rodrigue y Notteboom (s.a.)

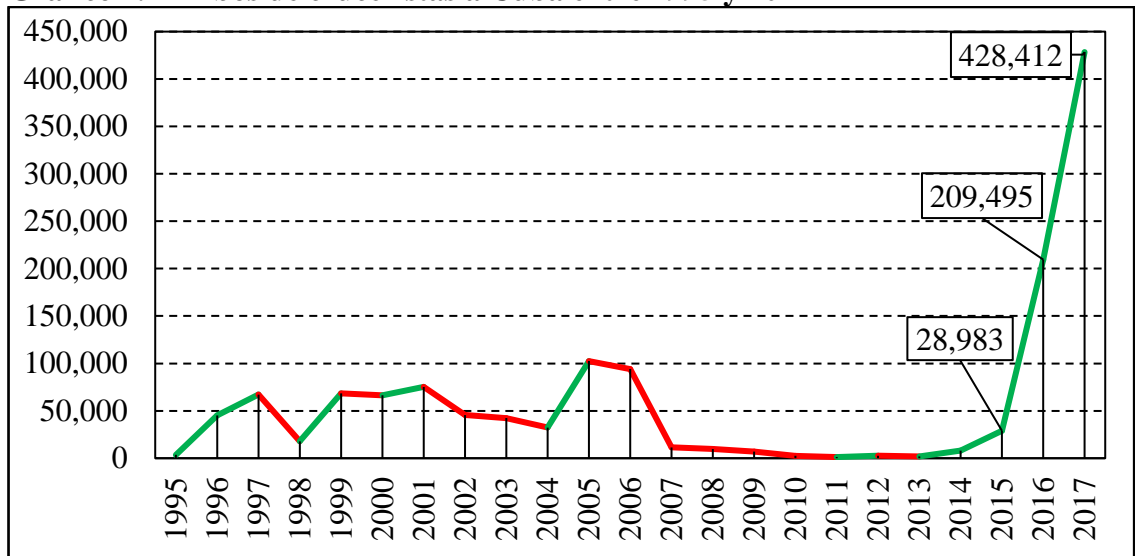
De acuerdo con Gutiérrez y Gancedo (2000), en el año 1994, coyunturalmente con la creación del Ministerio de Turismo, el crucerismo en Cuba tuvo un considerable impulso hacia la organización y definición de estrategias de desarrollo turístico. En consecuencia, paulatinamente se sucedieron intentos en torno a la remodelación de la terminal de cruceros “Sierra Maestra”, la mayor de su tipo en Cuba, ubicada en la Avenida del Puerto, municipio Habana Vieja. El propósito indudablemente era ofrecer una mejor acogida a las

diversas compañías navieras que se mostraron interesadas en colocar a La Habana en sus ofertas comerciales. Sin embargo, muchos de los barcos que llegaron luego tuvieron que interrumpir sus operaciones debido a las presiones extraterritoriales de los Estados Unidos, un claro ejemplo de esto lo constituyó la naviera española Pullmantur Cruises. De manera que con la participación solamente del mercado europeo se logró un ligero despunte de la actividad de cruceros en los años 1998 y 2005, en este último, se registraron un total de 102 440 arribos de cruceristas, lo cual le generó al país un ingreso bruto superior al millón de dólares americanos por concepto de impuesto al pasajero por pase a muelle o también conocido como “pax fee” en su traducción al inglés. (Fernández, 2008) Sin embargo, no es hasta posterior al restablecimiento de las relaciones diplomáticas entre Cuba y EE.UU. en julio de 2015 que se abre una nueva etapa en las condiciones del crucerismo en el país, no sólo a partir del crecimiento en los arribos de estadounidenses, sino por el efecto de aliciente respecto a los viajes a Cuba que originó en el mundo tal acontecimiento.

A fines de 2015, unos meses antes del histórico viaje a Cuba del buque “Adonia” de la línea Fathom, perteneciente a la compañía Carnival (véase Anexo 2), las compañías Celestyal Cruises (griega) y MSC Cruceros (italo-suiza) ya habían establecido a La Habana como puerto base para los buques Crystal, Opera y Armonia (véase Anexo 3), los cuales se mantienen hasta la fecha bajo esta condición, comercializando itinerarios desde La Habana, con escalas en la parte insular-central del Mar Caribe (Montego Bay, Grand Cayman) y occidental (Isla Roatán, Ciudad de Belice, Costa Maya y Cozumel).

Posterior al arribo del Adonia se desató una verdadera revolución en el desarrollo gradual de esta modalidad turística en el país. Diversos medios noticiosos muestran el creciente interés de las principales compañías de cruceros estadounidenses en la colocación de Cuba como parte de sus itinerarios. Tanto éstas como los propios pasajeros de cruceros han destacado al destino Cuba como muy atractivo gracias a sus recursos naturales (especialmente playas), valores históricos, clima, riqueza cultural y patrimonial, ambiente de tranquilidad y hospitalidad de su pueblo. Esto se tradujo en un crecimiento considerable del turismo en general, así como un aumento aún más destacable en el sector específico de cruceros, tal como lo reflejan los resultados del siguiente gráfico. (PERIÓDICO GIRÓN, 2017)

Gráfico 1. Arribos de cruceristas a Cuba entre 1995 y 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de Perelló y Betancourt (2018)

A partir de la llegada de los cruceros estadounidenses en 2016 y con el vislumbre del desarrollo del crucerismo en el corto y mediano plazo, se comenzó a extender la participación de otros puertos en las escalas de los cruceros (véase Tabla 3), que hasta ese momento se había concentrado fundamentalmente en la Habana, cubriendo así el 87% del total de escalas.

En este sentido, en una entrevista realizada al director de la empresa ARIES S.A.⁶, éste afirma que Cuba tiene mayores posibilidades por explotar, en su opinión “las instalaciones están subutilizadas desde 1995, cuando se crearon las condiciones para el desarrollo de esa modalidad”. El propio funcionario ha estimado que el país puede recibir anualmente alrededor de 1 190 800 pasajeros, asumiendo total disponibilidad de operaciones en todos los muelles y espigones con que se cuenta. (HOSTELTUR, 2014)

Vale destacar que aunque ha resultado positiva la incorporación de otros puertos a la práctica del crucerismo en el país, en aras de impulsar el desarrollo de otros destinos turísticos, el puerto de La Habana mantuvo la mayor representación porcentual anual de escalas y por ende de arribo de pasajeros, con un 43% del total de éstos. Esta tendencia al

⁶ Su función principal es la gestión de embarque y desembarque de pasajeros en la Terminal de Cruceros de La Habana.

alza cruce de demanda esfuerzos del país por potenciar infraestructuras necesarias, en aras del funcionamiento eficaz de esa fuente de ingresos a la economía nacional.

Tabla 3. Escalas de cruceros por puertos en 2017

Puerto	Escalas	Puerto	Escalas
1. La Habana	304	6. Punta Francés	27
2. Cienfuegos	145	7. Cayo Largo del Sur	11
3. Santiago de Cuba	104	8. Sigüanea	7
4. Casilda	66	9. Antilla	5
5. María La Gorda	37	Total	706

Fuente: Tomado de Perelló y Betancourt (2018: 77)

Otro aspecto de interés que ha contribuido al auge del crucerismo en Cuba lo constituye las modificaciones en materia de política migratoria, dada la necesidad de ajustarse a las condiciones del presente y futuro previsible. En efecto, gubernamentalmente se adoptó, entre otras, la siguiente disposición que entró en vigor a partir del 26 de abril de 2016:

“autorizar la entrada y salida de ciudadanos cubanos, con independencia de su condición migratoria, en calidad de pasajeros y tripulantes en cruceros. Para enrolarse como tripulantes en cruceros, los ciudadanos cubanos residentes en el territorio nacional deberán hacerlo a través de las instituciones empleadoras establecidas”. (PERIÓDICO GRANMA, 2016)

A tal disposición se le agregaron nuevas regulaciones emitidas por el Ministerio de Relaciones Exteriores en octubre de 2017. Con especial relación al crucerismo, se aprobó la libre entrada al país de ciudadanos cubanos residentes en el exterior que salieron ilegalmente del país, así como eliminación del requisito de habilitación de sus pasaportes. (CUBADEBATE, 2017a)

Por su parte, en septiembre de 2015 el gobierno de Estados Unidos a través de la Oficina de Control de Bienes de Extranjeros (OCBE) del Departamento del Tesoro y el Buró de Industria y Seguridad (BIS) del Departamento de Comercio estableció enmiendas a los Reglamentos de Control de Bienes Cubanos (RCBC), publicadas en el Registro Federal, con el fin de favorecer el acercamiento y relaciones entre ambos países. Con respecto a la

sección de viajes de cruceros, en los principales cambios en los reglamentos revisados se destaca lo siguiente:

- El transporte por barco de los viajeros autorizados –entre Estados Unidos y Cuba solamente y sin escalas en terceros países– será autorizado por licencia general, así como ciertos servicios a bordo de buques.
- La excepción a la Licencia AVS⁷ autorizará estancias temporales a Cuba de determinadas categorías de buques por un máximo de 14 días consecutivos. Las categorías elegibles son buques de carga de alquiler para su uso en el transporte de artículos; buques de pasajeros de alquiler para su uso en el transporte de pasajeros y/o artículos; y embarcaciones de recreo que se utilizan en relación con los viajes autorizados por el Departamento del Tesoro.
- Para visitar Cuba los pasajeros de cruceros están sujetos a calificar en la categoría de viaje *Actividades Educativas e Intercambio Cultural*, para lo cual deben procurar participar en el programa *Pueblo a Pueblo*. Esto implica que los nacionales estadounidenses, como parte de su escala en Cuba, deben tener contactos personales e intercambiar criterios con el pueblo cubano, así como de ser posible involucrarse en actividades educativas y/o culturales. (Centro de Prensa del Departamento del Tesoro, 2015)

Vale mencionar que hasta la fecha la última modificación de la política exterior anunciada por la OCBE con relación a las características de los viajes turísticos desde EE.UU hacia Cuba fue en noviembre de 2017, a raíz del discurso del presidente Trump en junio del citado año respecto a la dirección de la propia política hacia Cuba. En esencia, lo que se buscó fue restringir las transacciones financieras directas por parte de los viajeros estadounidenses con entidades y sub-entidades pertenecientes a los ministerios cubanos que controlan el orden militar, así como los servicios de inteligencia y seguridad interna, quienes a su vez administran gran parte de las empresas turísticas del país; y en su lugar implementar políticas que favorezcan las transacciones comerciales con entidades turísticas del sector privado. (Departamento del Tesoro, 2017)

En síntesis, el efecto de las reglamentaciones de la OCBE sobre los viajes de cruceros estadounidenses a Cuba es que los pasajeros son alentados a pasar más tiempo libre en

⁷ Se refiere a Aeronaves, Buques y Naves Espaciales, por sus siglas en inglés.

tierra y gastar su dinero de preferencia en entidades no estatales: restaurantes privados, ferias de suvenires y artesanías, tiendas de tabacos y ronés cubanos etc.

Por otro lado, según una reciente publicación del diario PERIÓDICO CUBANO, 2018, donde se cita al Ministerio del Turismo como fuente oficial de información; se afirma que en Cuba operan actualmente un total de 17 compañías de cruceros representadas por 25 buques, con un crecimiento del 28,6% en el primer trimestre de 2018 con respecto al mismo período del pasado año.

En términos de conectividad, se tiene gran expectativa en relación a las proyecciones de viajes hasta 2020 de varias compañías de cruceros con base operativa en puertos de Estados Unidos, principalmente en el estado de Florida. Actualmente tienen presencia en Cuba un total de 5 compañías de este país: Carnival, Royal Caribbean, Norwegian, Pearl Seas, y recientemente se agregó la Victory, que realizó su primer viaje a Cuba a fines de abril a bordo del buque “Victory I”.

El establecimiento de operaciones de cruceros entre EE.UU. y Cuba, no sólo permite el tránsito de éstos entre ambos países, sino también una cooperación bilateral de beneficio mutuo que repercutirá positivamente en toda la región de El Caribe, reforzando la imagen turística integrada, el multidestino, la seguridad de la navegación marítima, la preservación de los ecosistemas marinos y el manejo sustentable de las costas; aspectos en los que Cuba ha demostrado una experiencia acumulada, que podrá compartir con los demás estados caribeños. (Perelló y Betancourt, 2018 y PERIÓDICO GIRÓN, 2017)

Otro punto a favor del desarrollo de esta modalidad turística en Cuba lo ilustra una reciente fusión entre ARIES S.A. y la corporación turca Global Ports Holding, con el objetivo de ampliar la capacidad de atraque y recepción de cruceros en el puerto de La Habana, a partir de la incorporación, gestión y comercialización de 4 nuevas terminales, previstas a quedar en funcionamiento en el año 2024. (PERIÓDICO CUBANO, 2018)

Lo anterior evidencia cómo el gobierno cubano está apostando al crucerismo como componente importante de su esquema de desarrollo turístico a largo plazo, que se ajusta a la dinámica de diversificar la demanda de visitantes, percibiendo altos ingresos y bajos costos de inversión en comparación con el turismo de estancia. Para Cuba el crucerismo representa un importante complemento al turismo de estancia, que será en corto y mediano plazo el que deberá aportar la mayor parte de los arribos e ingresos, aunque la brecha

podiera reducirse considerablemente una vez que se entren en funcionamiento las 4 nuevas terminales en el puerto de La Habana.

De manera que las expectativas en cuanto al crucerismo en Cuba avizoran un aumento sustancial y gradual de visitantes, considerando la proyectada transformación de la bahía habanera en un extraordinario puerto turístico, que prevé consolidarse como uno de los más relevantes destinos de la región caribeña para la práctica de esta actividad.

1.5 Descripción del Destino la Habana: Relación de Maritimidad y Turismo

Considerada desde hace más de cuatro siglos un enclave privilegiado para las comunicaciones y el comercio, La Habana es un destino turístico con posibilidades reales de satisfacer los más disímiles y exigentes requerimientos de cuantos la visitan, tal es así que fue declarada como una de las Siete Ciudades Maravillas del Mundo en junio de 2016. Fundada el 16 de noviembre de 1519 por el conquistador español Diego Velázquez en su actual y definitivo emplazamiento, la fortuna de la entonces llamada villa de San Cristóbal de La Habana se debió en gran medida a la ubicación geográfica excepcional de su bahía, escala obligatoria de la ruta marítima del “nuevo mundo”.

Por su condición de capital, como principal razón, la provincia de La Habana es la más poblada de Cuba, y la tercera más poblada en El Caribe con 2 106 146 habitantes y una densidad poblacional de 2 892,0 por km². La misma posee 15 municipios, concentrándose los atractivos y servicios turísticos en 5 de ellos: Playa, Plaza de la Revolución, Centro Habana, Habana del Este y en particular La Habana Vieja, declarada Patrimonio de La Humanidad por la UNESCO⁸ en el año 1982 por sus valores históricos, culturales y arquitectónicos, los cuales, entre otras razones, han convertido esta ciudad en un importante destino receptor de turismo internacional. (Ministerio de Turismo, 2017)

La Habana constituye la principal puerta de acceso a Cuba. Es el centro de la vida cultural de la nación, en tanto asiento de la mayoría de las principales instituciones, compañías instalaciones y personalidades vinculadas al quehacer artístico en la isla, y sede de los más

⁸ Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (traducido al español).

relevantes acontecimientos que en este ámbito tienen lugar en el país. A su aeropuerto internacional “José Martí” llega una parte importante del tráfico aéreo internacional que conecta a la isla con más de 45 ciudades en el exterior, y aunque esta vía es utilizada por la mayoría de los visitantes, existe también la posibilidad de tocar suelo habanero a bordo de embarcaciones marítimas como yates, mega-yates y cruceros. (Ministerio de Turismo, 2017)

Al profundizar sobre aquellos aspectos que la maritimidad establece en su relación con el turismo en La Habana, hay que remontarse a los orígenes de una ciudad que se fundó precisamente por su cercanía al mar y las bondades de su bahía. Fue también la maritimidad y la importancia del puerto de La Habana para la Corona Española el factor que propulsó el desarrollo urbano, y por ende, la construcción de todo un conjunto de edificaciones alrededor de lo que hoy constituye su centro histórico. Más aún, el sistema de fortificaciones contenido dentro de esa categoría patrimonial encuentra su razón de ser a partir de la necesidad de defender a la ciudad y su puerto de los frecuentes ataques de piratas y corsarios en la primera época de la etapa colonial.

Actualmente, el centro histórico de La Habana constituye, sin lugar a dudas, el principal atractivo turístico de los que visitan la ciudad. Este centro histórico posee una extensión de 2.14 km², conserva unas 3 400 edificaciones representativas de la arquitectura colonial, con un alto grado de valor patrimonial que representa un 88% del total de inmuebles con algún grado de protección otorgado. Dentro del mismo se incluyen edificios de viviendas, plazas, plazuelas, monumentos, construcciones religiosas y militares. (Menéndez, 2004; citado por Sardiñas, 2012)

La presencia del puerto en la ciudad también contribuyó, como parte del trasiego de mercancías, a que la ciudad tenga la mejor accesibilidad hacia el interior del país a partir del Ferrocarril Central, la Carretera Central y la Autopista Nacional, conectados de algún modo con el puerto y con los principales asentamientos poblacionales. Esta buena accesibilidad, de modo indirecto, influye en el turismo hacia y desde la ciudad.

Además de lo anterior, la maritimidad de La Habana plantea otros aspectos que pueden contribuir al desarrollo turístico que el país pretende. En ese sentido, guarda fuertes potencialidades por explotar. Una de esas potencialidades se establece a partir de las magníficas vistas hacia el mar que se producen en la primera franja de urbanización del

litoral habanero. Hay que tomar en consideración que La Habana se extiende por unos 60.2 kilómetros a lo largo de la costa, donde mar y ciudad se conjugan de manera armónica para conformar un paisaje de altos valores estéticos, que le confieren una tipicidad e identidad muy propias.

De igual modo, la bondad de las brisas marinas en un clima caluroso y húmedo, constituye un factor de atracción para localizar las nuevas inversiones en el sector turístico. No es de extrañar que los grandes proyectos hoteleros de la década de 1950 privilegiaran la franja costera en su localización, ni que parte del desarrollo inmobiliario actual se proyecte en zonas litorales como “El Vedado” y “Miramar”, conectadas por el famoso malecón de la ciudad, actualmente utilizado en función del turismo, a partir de sus valores paisajísticos y ambientales.

A pesar de su largo tramo costero, La Habana solamente cuenta con dos marinas habilitadas para recibir embarcaciones turísticas: Hemingway y Tarará. En ambos casos, las instalaciones y los servicios que ofertan no son de gran consideración. Sin embargo, como contraste a esto, vale destacar que la ciudad cuenta asimismo con la mayor terminal de cruceros del país, ubicada en la zona del puerto (véase Anexo 4).

En este sentido, es igualmente importante mencionar que dentro del Plan Especial de Desarrollo Integral del Centro Histórico, instrumento que estratégicamente proyectará su desarrollo en el tiempo, se sitúa como uno de los criterios de ordenamiento territorial: “crear las condiciones adecuadas para convertir la rada habanera en puerto base para la práctica del crucerismo, fomentando simultáneamente actividades que brinden servicios especializados de aprovisionamiento”. (Oficina del Historiador de la Ciudad, 2011; citado por Sardiñas, 2012)

Las excelentes condiciones de la bahía y su ciudad para el turismo, el promisorio desarrollo mercantil que a mediano plazo tendrá el vecino Puerto del Mariel, y algunas limitaciones en la bahía para asumir mayores niveles en su desarrollo portuario, como la existencia del túnel de la bahía y la estrechez del canal de entrada (véase Anexo 5), permiten actualmente avizorar cambios en la concepción del puerto y sus áreas aledañas, desde lo netamente comercial hacia lo turístico-recreativo, dando un nuevo giro a la explotación de la maritimidad como recurso para el desarrollo del turismo. Así, con esta intención, se elaboró por parte de la Dirección de Planificación Física (DPF) de la ciudad

un Plan Especial de Ordenamiento Territorial y Urbano del Puerto y la Bahía de La Habana, el cual entre sus objetivos generales se destaca:

- “desarrollar las modalidades turísticas de cruceros y marinas integradas a los espacios recreativos definidos en el borde costero”

Para cumplir con lo anterior se han proyectado acciones con corte temporal hasta el 2025, que incluyen la remodelación y/o reconversión de espacios próximos a la terminal de cruceros tales como: la Avenida del Puerto (incluyendo la ubicación de tiendas, almacenes, cafeterías, áreas de parqueo etc.), un paseo marítimo entre la zona de Casablanca y la Dársena de los Franceses, y sobre todo la inversión en Puerto Viejo, que permitirá ampliar y mejorar la calidad de recepción y servicio a cruceros en la ribera oeste de la bahía habanera (ver Anexo 4)

De este modo La Habana se puede considerar como eje del crucerismo en Cuba por tres razones fundamentales: es el destino que recibe mayor número de escalas y por tanto desembarcos, los proyectos de inversión que se tienen previsto para la restauración de espigones de la terminal de cruceros, y de otros muelles actualmente inoperantes, así como por el hecho de funcionar como el único puerto base del país. Por último, vale mencionar que La Habana figuró como mejor destino de El Caribe Occidental en la edición 2018 de los premios a los destinos más populares elegidos por cruceristas en base a un sistema que puntea calificaciones y quejas. (Cruise Critic⁹, 2018)

1.6 Estudios Previos sobre Crucerismo en Destinos Internacionales y en Cuba

En 1986 el antropólogo estadounidense George Foster publicó un artículo en “Annals of Tourism Research”, en el que manifestaba su asombro por la falta de atención que se había deparado en la literatura especializada respecto al sector de los cruceros, a partir de lo cual planteó que la actividad de cruceros constituye una frontera fundamental en la investigación turística (Guido et al., s.a.)

⁹ Sitio web internacional sobre reseñas de cruceros.

Luna (2015: 2) plantea que si bien se ha investigado con cierta amplitud sobre turismo, resulta en mucha menor cuantía los estudios realizados sobre el crucerismo en particular. A continuación se referencian varios temas y/o problemas que han sido recientemente tratados y recogidos por la literatura académica sobre la práctica del crucerismo en varios destinos turísticos:

➤ Impactos económicos

Básicamente, en cualquier destino donde se practique el crucerismo se perciben ingresos económicos por varios conceptos: gastos en tierra de pasajeros y tripulantes (por lo general excursiones y compras de artesanías y productos autóctonos), impuestos a pasajeros y buques, servicios de navegación (practicaje), venta de suministros a buques, así como el empleo de personal competente, tanto a bordo como en las terminales de cruceros. A esto debería sumarse que a los destinos que operan como puertos bases se les atribuyen ingresos adicionales, fundamentalmente por impuestos aeroportuarios y pago de alojamiento. (Honey, 2018a)

Hall y Braithwaite (1988), citados por Luna (2015), hacen hincapié en las relaciones entre los gobiernos y las navieras para instaurar el crucerismo como producto turístico a partir del cual se extraigan beneficios tanto para las comunidades locales como para el propio gobierno. En este sentido, uno de los aspectos a considerar por su implicación económica es la competencia empresarial entre las diferentes compañías de cruceros por la adquisición de espacios donde puedan ejercer autonomía propia.

Actualmente las principales líneas de cruceros poseen islas privadas o enclaves exclusivos en zonas estratégicas, próximas a sus puertos de visita. En 2015 ya existían 8 islas y penínsulas privadas, localizadas cerca de las costas de Las Bahamas, Haití y República Dominicana, con destinos adicionales en áreas más remotas como Mahogany Bay, en Honduras, y Puerto Costa Maya, en México. (Pallis, 2015, citado por Honey, 2018a)

Esto no sólo suprime el intercambio cultural auténtico entre pasajeros y habitantes del destino, sino también obstaculiza la capacidad de las economías locales de generar ingresos por concepto de impuestos y/o servicios tanto al buque como al propio pasajero, así como los gastos en tierra que normalmente éste efectúa al desembarcar en una escala, de modo que en tales territorios poseídos el impacto en las economías locales es cuando menos nulo. (Honey, 2018a)

Uno de los parámetros económicos abordado con cierta recurrencia en estudios sobre crucerismo lo constituye el gasto en tierra. Vale destacar que los análisis efectuados en destinos de cruceros enclavados en países en vías de desarrollo tales como República Dominicana, Colombia, Costa Rica y México, donde las escalas son relativamente de corta duración, por lo que el gasto en tierra de pasajeros y tripulantes suele ser mínimo, y con cierta tendencia a realizarse en grandes negocios de capital extranjero (franquicias), donde la propia naviera procura siempre resultar comisionada a partir de la venta de productos/servicios turísticos. Clayton and Karagiannis (2008), citados por Sosa y Martínez (2016), plantean que el esquema operativo de los cruceros crea un verdadero reto para el desarrollo de cadenas de valor para los actores locales en los destinos.

Por lo anterior, si bien es cierto que la práctica del crucerismo puede suponer un notable beneficio económico para las comunidades locales, éste no siempre resulta equitativo ni percibido por la gran mayoría (Butt, 2007; Brida et al., 2010; Cuellar y Kido, 2008 y Wood, 2000¹⁰, citados por Luna, 2015; Sosa y Martínez, 2016 y Honey, 2018a). A modo sintético, Brida et al. (2010) plantean que el valor definitivo del gasto diario en el destino es directamente dependiente en principio del tiempo total de estadía en el puerto, para pasajeros de puerto base este tiempo suele ser mayor, dado que se compone de la estancia previa al embarque y posterior al desembarque, a lo que además debe sumarse la dependencia del perfil socioeconómico de cada pasajero en particular. Otro aspecto que ha figurado como objeto de estudio de casos es el impuesto que pagan los pasajeros en tránsito luego de la escala de un buque de crucero, en el que interviene crucialmente el poder de negociación que tengan los gobiernos locales en conjunto con los cuerpos de alta dirección del turismo. En la región de El Caribe existen experiencias diametralmente opuestas respecto a lo anterior. El caso más exitoso lo constituye las Islas Bermudas, país que ha realizado multifacéticos esfuerzos por deliberar políticas dirigidas a aumentar las escalas de cruceros, con el objetivo claro de que se incrementen los gastos en tierra e ingresos por concepto de impuestos. Tal es así que en 1999 este país introdujo la mayor tasa impositiva de un destino de escala, estipulada en 60.00 USD por pasajero en la

¹⁰ Según este autor el crucerismo es una representación de la globalización en el mar, ya que implica una deslocalización de la producción. En regiones en desarrollo como El Caribe se puede encontrar mano de obra barata que contrasta con la presencia de consumidores de alto nivel adquisitivo.

temporada alta. Esta fue readaptada en 2005 a un mínimo negociable de 20.00 USD por pasajero por cada período de 24 horas, dado el creciente número de visitas de uno o dos días, pero aun así, continua siendo una de las más altas del mundo. (Gobierno de Bermudas, 2017; citado por Honey y Wilkins, 2018)

Por el contrario, en puertos de la República Dominicana se registra un pobre impuesto de 1.00 USD por pasajero en tránsito en 2016, según National Tourism Offices (2016), citado por Honey y Wilkins (2018). De hecho los referidos autores hacen notar que a pesar del crecimiento del turismo en general en ese país, un tercio de la población aun se califica como pobre. Se espera que las millonarias inversiones por parte de la naviera Carnival en la zona de Amber Cove y Cap Cana revitalicen el sector y así se produzca un mayor gasto unitario por pasajero en el destino, aunque no pocos lo dudan o cuestionan, puesto que las instalaciones portuarias se encuentran bajo administración extranjera.

➤ Impactos sociales

Un asunto que amerita preocupación mundial y que implica el reforzamiento de controles por parte de las autoridades aduanales en muelles de atraques de cruceros lo constituye el de tráfico y ventas de narcóticos a través de barcos de cruceros, tanto por parte de tripulantes como de pasajeros. Varios han sido los destinos donde se ha reportado este tipo de actividad ilícita, descubriéndose como punto común el envío de estas sustancias desde Sudamérica hacia México, Estados Unidos, Europa y Australia. (EL UNIVERSO, 2018) Otro de los impactos sociales de connotación negativa, provocado por la práctica incontrolada del crucerismo es sin dudas la congestión y/o sobresaturación. En este sentido, los ejemplos más impresionantes los figuran las ciudades europeas de Barcelona y Venecia, destacándose el crítico estado de alarma de esta última, a punto de que la UNESCO la incluyera en 2017 en la lista de Patrimonio Mundial en Peligro.

Ambas ciudades exhiben supremacía en cuanto a cantidad de embarques de pasajeros de cruceros en el Mar Mediterráneo, sin embargo, la práctica del crucerismo en masividad está socavando la calidad de vida de los residentes locales, así como la integridad del medio ambiente, lo cual ha provocado serias manifestaciones sociales de repudio al momento de arribo a puerto de los grandes buques de cruceros. (Garay, 2015; Legoupil, 2013, citado por Luna, 2015; Honey y Wilkins, 2018)

Varios han sido los intentos por parte de los gobiernos locales por aliviar la situación de crisis provocada por el exceso de turismo (de cruceros) o también llamado “sobreturismo” en estas ciudades, aunque la mayoría han sido frenados por decisiones superiores de las administraciones portuarias nacionales, y por presiones de la CLIA y de las propias líneas de cruceros, principalmente Carnival, quien administra actualmente una de las 7 terminales en el puerto de Barcelona. Vale mencionar también que esta ola de protestas en Europa ha propiciado la aparición de acciones cívicas anti-cruceros en ciudades también patrimoniales del litoral noreste de Estados Unidos como Savannah, Charleston y Bar Harbor.

La crisis del “sobreturismo” de cruceros ha llevado a que ecologistas, académicos, expertos y funcionarios gubernamentales consideren seriamente el cambio de modelo de desarrollo turístico en estas ciudades, del masivo y anárquico al sustentable y responsable, que aporte a la vida cultural de la ciudad en lugar de meramente explotar su pasado. En este sentido, algunas de las medidas que se han propuesto consisten en el aumento de impuestos a los pasajeros de cruceros, establecer límites de horarios, días y espacio para los atraques de cruceros, exigir a las navieras, cobrar impuestos adicionales en los sitios más visitados y en las horas de mayor afluencia, reducir impuestos para pequeños negocios y favorecer la creación de viviendas costeables. (Honey y Wilkins, 2018)

Un hecho que a menudo sucede en destinos turísticos a los que se les añade el crucerismo a un mercado establecido de clientes de estancia, que por demás entienden y reconocen los valores culturales, lo ejemplifica una investigación sobre sustentabilidad realizada en Cayo Hueso, Estados Unidos. Como resultado principal se ilustraron las preocupaciones de actores y residentes locales en cuanto al considerable aumento de un tipo de turismo menos educado y/o comprometido que comparte espacio y tiempo con el de estancia, lo cual de mantenerse o intensificarse podría provocar la pérdida de este último, así como la posible retirada de los propios residentes, al verse afectados sus negocios dependientes del turismo establecido, o bien por la elevación del costo de vida, causada por la propia práctica de la actividad crucerística. (Hritz y Cecil, 2010)

Sin embargo, como contraste a lo anterior, el estudio efectuado por Hernández, Del Chiappa y Battino (2015) en Las Palmas de Gran Canaria arrojó que los residentes locales manifestaron actitudes altamente positivas respecto a una serie de aspectos y/o impactos

económicos, socioculturales y ambientales en torno al crucerismo. Dentro de los principales beneficios percibidos vale destacar el aumento de oportunidades laborales, el incremento de las posibilidades de intercambio cultural y el aumento de la calidad de la oferta en restaurantes, hoteles y centros comerciales; de hecho se encontró cierta predisposición por parte de los encuestados para que las instituciones locales incentiven este tipo de modalidad turística a través de subsidios o reducción de impuestos.

Por su parte, Fernández y Martín (2015) arribaron a una importante conclusión: en Málaga, puerto de escalas y base simultáneamente, el crucerismo contribuye a atenuar la concentración estacional del turismo de estancia, de modo que en la temporada de baja demanda de turismo hotelero la ciudad se ve favorecida por el arribo de cruceros. Esto además resulta ciertamente beneficioso puesto que los pasajeros de cruceros pueden desear experimentar más tiempo en los destinos visitados, por lo cual algunos deciden retornar en calidad de turistas, independientemente de la temporada, aunque Honey (2018) plantea que se tiene cierta evidencia a favor de que los cruceristas son más propensos a extender sus estancias pre o post crucero en los puertos de embarque que regresar al destino para unas vacaciones solamente en tierra.

➤ Impactos ambientales

En el orden ambiental, los efectos negativos de la práctica del crucerismo en destinos se pueden resumir en: afectación y/o pérdida de recursos naturales y carga adicional sobre la infraestructura ambiental de las ciudades portuarias (Butt, 2007). Según Honey (2018a), por lo general, los impactos ambientales son mayores en puertos ubicados en áreas sensibles o frágiles, mientras que los atraques en puertos urbanos ya establecidos causan menos daño.

La expansión que ha tenido la industria de cruceros se ha manifestado en varios sentidos, y el tamaño de los buques es uno de ellos, los cuales son cada vez mayores, lo cual prácticamente obliga la reconstrucción o ampliación de muelles y facilidades portuarias. Esto de por sí da lugar a una transformación sustancial del paisaje en algunos destinos, daños a los arrecifes coralinos y a la vegetación marina costera, tal y como ha ocurrido en Cayo Hueso, Estados Unidos, con el dragado del canal de la bahía para acomodar los cruceros más grandes, donde se observó como efecto secundario la pérdida del hábitat de

pequeños peces para carnada, lo cual afectó considerablemente la pesca deportiva como actividad turística de gran atraktividad. (Honey, 2018a)

En destinos como Mahahual, México, igualmente se produjeron transformaciones al paisaje, que al parecer ahora son innecesarias, ya que según Sosa y Martínez (2016) no se planificó correctamente en función de la amplitud y permanencia del crucerismo, variables sujetas en gran medida a factores de competencia de mercado. Igualmente, el arribo de grandes buques en un mismo período de tiempo puede ocasionar congestión del tráfico por la transportación terrestre de grandes cantidades de cruceristas, tal como ocurre en las ciudades de Venecia y Barcelona.

Otro impacto ambiental en los destinos lo constituye la contaminación atmosférica, visual y sonora producida por los buques. La ciudad de San Juan, capital de la isla de Puerto Rico resulta un ejemplo vivo de lo anterior, puesto que los buques atracan a pocos metros de las habitaciones de hoteles coloniales con vista al puerto. (Honey y Wilkins, 2018)

Normalmente los barcos emplean un tipo de combustible cargado en azufre, 100 veces más tóxico que el diésel que utilizan automóviles y camiones. El impacto es directo en la atmósfera, en el calentamiento global y en la salud de las personas que viven cerca de los puertos. Ante tan complejo escenario y en aras de proveer soluciones, diversas asociaciones ecologistas llevan años abogando porque los cruceros deberían tener un protocolo exigente de tratamiento de residuos y un cambio radical en su combustible. Éstos plantean como soluciones el uso de combustible menos pesado y/o el enchufado a la red eléctrica en los puertos que posean estas facilidades.

De acuerdo con Butt (2007), el Gas Natural Licuado (GNL) sería la mejor opción, ya que pueden reducir las emisiones a la atmósfera en un 90%. En este sentido vale mencionar que actualmente se observan esfuerzos aunados por la CLIA para que todos los buques incorporen gradualmente el GNL como combustible regular. (Honey, 2018a)

Por otro lado, la presencia de un buque de cruceros navegando próximo a los puertos o enclaves de escala o bien atracado-fondeado, implica riesgos de ocurrencia de ciertos incidentes relacionados con la eliminación inadecuada de aguas negras, aguas grises y desechos peligrosos, así como los desechos grasos de colisiones accidentales, varadas, derrames de combustible y bombeo de pantoque. Las condiciones donde se autoriza y/o prohíbe la descarga al mar de tales residuos se encuentran estipuladas en los anexos I-IV

de MARPOL¹¹. Por tanto, de no cumplirse correctamente las reglas ahí manifestadas y aprobadas por los países signatarios del convenio, los residuos descargados provocarían contaminación directa al ecosistema marino.

Un elemento particular dentro del tratamiento de desechos lo constituyen los sólidos (basura), los cuales usualmente son descargados en puertos bajo acuerdo establecido con contratistas del servicio de recogida. Estas empresas deben de mantener un estricto control de las cantidades y tipos de desechos posibles para ser admitidos y correctamente procesados de modo que no constituyan una carga considerable que se añadiría a la ya existente en las ciudades portuarias, para lo cual existen regulaciones internacionales. (Butt, 2007)

Resulta conveniente señalar además que el estudio “Evaluation of Cruise Industry, Global Environmental Practices and Performance”, encargado por la CLIA en 2017, concluyó que aunque los cruceros representan menos de 1% de la flota comercial marítima, las acciones de la industria han contribuido considerablemente a las iniciativas de la comunidad marítima en el tratamiento ambiental, lo cual sugiere la aparición de cierta condición de “liderazgo” por parte de la industria de cruceros respecto a resultados ambientales, al menos en comparación con el resto del sector de trasportación marítima internacional. No obstante, varios expertos en cruceros y críticos alegan que el sector puede y debe hacer mucho más en cuanto a emisiones aéreas, tratamiento de aguas residuales y muchos otros campos en aras de afianzar el papel que ha empezado a jugar, según el referido estudio. (Honey, 2018)

A partir de todo lo anterior, y especialmente para la región de El Caribe, el principal desafío en materia de desarrollo sustentable en torno a la práctica del crucerismo gira alrededor de los aparatos y políticas gubernamentales. De acuerdo con Honey (2018a), los destinos caribeños deben encontrar formas creativas para:

- aumentar los beneficios y condiciones dados por las líneas de cruceros
- detener la carrera competitiva entre las líneas de cruceros, misma que provoca hostilidad entre destinos y países

¹¹ En su forma abreviada del inglés se refiere al Convenio Internacional para prevenir la contaminación marina por los buques (1973), y modificado por los Protocolos de 1978 y 1997. Emerge a partir de convocatorias oficiales dirigidas por la Organización Marítima Internacional. Los seis anexos del Convenio contienen reglas aplicables a las diversas fuentes de contaminación ocasionada por los buques.

- reducir impactos ambientales negativos, incluyendo el tráfico, congestión de sitios públicos, emisiones aéreas, vertimiento de desechos, dragado en aguas costeras, etc.

Por otro lado, Klein (2002), Wood (2004) y Clancy (2008), citados por Sosa y Ferreira (2016) señalan que si bien el turismo en general se conecta estrechamente con el proceso de globalización, los cruceros constituyen la forma más globalizada del turismo: son propiedad de compañías globales, las cuales venden los viajes en crucero bajo el mismo carácter que las compañías financieras internacionales, además de emplear embarcaciones con banderas de conveniencia, cuya nacionalidad es ajena en lo absoluto a su gestión y su lógica de operación. Las navieras no tienen ataduras al cumplimiento de normas laborales, sanitarias y regulaciones aplicables a otros servicios turísticos; mientras que tienen un mercado cautivo a partir de su gran ventaja de movilidad, con posibilidades de trasladar su capacidad de alojamiento hacia cualquier región de acuerdo con temporadas, intereses o situaciones coyunturales. Su naturaleza desterritorializada es un reto no solamente para el turismo, sino también para las sociedades (Ludsom y Page, 2004; Dowling, 2006).

Particularmente en el caso de Cuba, antes del parteaguas que significó la restauración de relaciones diplomáticas con Estados Unidos, el crucerismo era visto más bien como una oportunidad para pensar a futuro, por lo que no fue lo necesaria o deseadamente estudiado, a excepción del trabajo de Fernández (2008), quien hace una revisión de aspectos históricos-contextuales de la actividad hasta ese entonces y comunica las grandes potencialidades con que cuenta el país.

Posterior al hecho, una vez creadas condiciones favorables para desarrollar la actividad, su estudio amerita y llama la atención de algunos intelectuales. Como resultado de esa intención en abril de 2018 la Editorial Temas publicó en versión electrónica un libro especialmente dedicado al crucerismo, con referentes y estudios de casos principalmente en la región de El Caribe. Un capítulo fue especialmente dedicado a Cuba, cuyos autores (Perelló y Betancourt) hacen un repaso en una línea de tiempo del origen y evolución en Cuba de esta modalidad turística. Igualmente se realizaron varios análisis, los más relevantes fueron de corte cuantitativo, con ánimos de resaltar el impacto económico que

el crucerismo representó a partir de 2016, con cerca de 9 millones de USD en ingresos contabilizados¹² a partir de diversos conceptos al término de ese año.

De modo que los autores dejan claro que para Cuba esta actividad significa una excelente oportunidad para impulsar el desarrollo turístico del país en general y de las principales ciudades portuarias en particular. Sin embargo, se plantea que en Cuba el mayor problema en el turismo ha sido históricamente la gestión de los recursos. En este caso específico, se necesitan elementos y/o argumentos para efectuar una mejor gestión de la actividad, de modo que se logre invertir los recursos donde y cuando realmente se necesitan.

Aunque la mayoría de los cubanos podrían parecer optimistas en cuanto a que el aumento de los arribos de cruceros se traduce directamente en más ingresos y puestos de trabajo, los autores manifiestan preocupación respecto a cuestiones de sustentabilidad, por tanto abogan por continuar estudiando y profundizando el comportamiento de esta modalidad turística mientras se desarrolla en el tiempo. La continuidad de la prosperidad del crucerismo, tanto en Cuba como en cualquier otro país donde se practique, dependerá de la creación de un entorno saludable, resistente y sustentable, de modo que el crucerismo constituye una oportunidad viable para desarrollar el turismo multidestino en la región de El Caribe, y Cuba puede contribuir significativamente a ello dentro del marco de la sustentabilidad. (Guido et al., s.a. y Perelló y Betancourt, 2018)

1.7 Perspectivas de Desarrollo Sustentable en Torno al Crucerismo en La Habana

Según el Plan Estratégico de Desarrollo Integral (PEDI) del Centro Histórico de La Habana, la práctica del crucerismo tiene el potencial para generar beneficios económicos directos para la ciudad, promover inversiones en infraestructura, crear cadenas de valores, sociedades público-privadas, generar empleo directo e indirecto, restaurar edificios de elevado valor patrimonial y efectuar un intercambio cultural.

¹² La cifra no incluye los gastos en tierra más allá de las excursiones hechas por agencias receptoras del Ministerio de Turismo.

El puerto ha sido testigo de una paulatina transformación de la actividad industrial y de cargas a lo netamente turístico, lo cual ha implicado el traslado de las infraestructuras portuarias y el tráfico marítimo no turístico hacia la Zona Especial de Desarrollo del puerto del Mariel, situado al oeste de La Habana.

De igual modo La Habana puede resaltar la imagen positiva de Cuba como país seguro y tranquilo con una población instruida, afable y alegre, con relativa ausencia de manifestaciones de pobreza extrema y discriminación racial o étnica, así como una vibrante y autóctona cultura nacional presta al intercambio respetuoso. (Betancourt, Perelló, Honey y Wilkins, 2018)

La bahía de La Habana es uno de los puertos más seguros del mundo y posee todas las condiciones geográficas, ambientales, logísticas, comunicaciones terrestres y aéreas para potenciar su desarrollo. Dada la existencia de un túnel que enlaza los extremos del canal de entrada no es posible el acceso de los gigantescos cruceros con profundos calados que con frecuencia abruma destinos turísticos de El Caribe, ni tampoco el uso de anclas. (Perelló y Betancourt, 2018)

De modo que la seguridad ciudadana unida al cúmulo de atractivos histórico-culturales como principales baluartes estratégicos para promover la llegada de más turismo de cruceros al país, para lo cual el gobierno ha dado mayor cabida al sector privado en cuanto a operatividad con pasajeros de cruceros mediante el otorgamiento de licencias a pequeñas agencias de viaje acreditadas, transportistas y restaurantes. Igualmente el gobierno cubano ha apostado recientemente por la cooperación y alianzas con otros países como Rusia y Japón para fortalecer componentes de infraestructura de apoyo al turismo, tales como las telecomunicaciones y la recogida de basura.

En una entrevista realizada por Perelló y Betancourt (2018) al Director del Proyecto Integral de Desarrollo Bahía de la Habana (PIDBH), éste plantea que el crucerismo deberá acarrear importantes beneficios para la ciudad, entre los cuales se señalan los siguientes:

- la integración del Centro Histórico y municipios aledaños al puerto, de modo que los visitantes puedan constatar el patrimonio histórico-cultural en varios de estos
- el incremento de la rentabilidad y la creación de puestos de trabajo
- el incremento de esfuerzos para la protección medioambiental, así como mejora de la calidad ambiental en diferentes zonas

- el realce de la imagen urbana y de la bahía
- el incremento de las actividades culturales y recreativas en el Centro Histórico
- el rescate y revalorización económica y funcional del edificio de la terminal de cruceros

Además de lo anterior, se debe mencionar que la legislación medioambiental nacional (Ley No. 81 o del Medio Ambiente) referente a la práctica del turismo en Cuba, contempla lo siguiente:

- Artículo 141. “Si las áreas en las que se practica la actividad turística no estuvieran declaradas como protegidas, la institución a cargo de estas actividades está obligada a establecer planes para la protección de los recursos naturales y a velar por su cumplimiento” (Colectivo de Autores, 2000)

Lo anterior refleja la voluntad política y compromiso por parte del Ministerio de Ciencias, Tecnología y Medio Ambiente con el aseguramiento de un turismo respetuoso con el cuidado del medio ambiente. También es importante señalar que a medida que la actividad se desarrolla, más gestión e inversiones serán necesarias para avanzar hacia un DTS, de modo que asegurarlo implica altos costos operacionales. Finalmente, debe destacarse el hecho de que las instituciones gubernamentales cubanas están cada vez más conscientes de la extraordinaria capacidad del turismo para generar transformaciones no deseadas en la organización del territorio, principalmente en el ámbito local-regional, por lo que se espera que la práctica de esta modalidad se integre a los principios de la sustentabilidad turística. (González y Álvarez, 2016)

2. TURISMO Y DESARROLLO SUSTENTABLE

En el presente capítulo se examinan los principales conceptos y fundamentos teóricos que sustentan la hipótesis de investigación, los cuales facilitan la comprensión del planteamiento metodológico: *turismo, desarrollo, sustentabilidad y destino turístico*. Igualmente, se dilucidan las implicaciones de la construcción conceptual del DTS, visto indistintamente como modelo y enfoque paradigmático en estudios actuales sobre turismo, aludiendo a ciertas características que el desarrollo del turismo debe procurar.

2.1 Principales Posturas Teóricas para Abordar el Estudio del Turismo

La definición más tradicional, que fuera la de mayor aceptación desde los primeros años en que se empezó a tratar el tema, define al turismo como una actividad de servicios, sustentada sobre un análisis practicado desde la demanda. Con posterioridad se comenzó a ensayar la definición del turismo como actividad industrial, sustentado en un enfoque integral (oferta-demanda) de la actividad y con inserción dentro del conjunto de actividades económicas. Lo que debe tenerse en cuenta es que desde un punto de vista economicista la propia complejidad de la actividad turística hace contemplarla como un sistema intersectorial que desarrolla actividades productivas, cuyos productos pueden ser bienes o servicios. (Martínez, 2018)

De acuerdo con Panosso (2007), la complejidad epistémica del turismo, aún en proceso de desarrollo gradual de un cuerpo teórico que le aporte el estatus de disciplina científica, lo ha convertido en un campo de estudio para algunas ciencias. Este propio autor, citando a Barretto (2004), hace notar que falta producción científica capaz de formular nuevas teorías, de auxiliar la aplicación de mejores técnicas, pero, fundamentalmente, de crear nuevos paradigmas, de modo que para aspirar a un nuevo modelo de turismo se necesita de nuevos paradigmas, referidos al propio turismo y a la sociedad más amplia. En general,

si se lee a los diferentes autores que analizan la producción del conocimiento en turismo se observa que hay tres grupos con diferentes opiniones.

Un primer grupo de investigadores optimistas cree que por la producción científica existente el turismo ya puede ser considerado una ciencia. Similarmente, el segundo grupo también optimista -pero más cauteloso en sus afirmaciones-, cree que el turismo está en camino de convertirse en ciencia pero para que esto suceda se deben intensificar los estudios en el área abordando mejor el objeto de estudio y definiendo mejor el método de investigación. Y por último, el tercero ve al turismo como una actividad humana que es estudiada por las más diversas disciplinas científicas y que no es y nunca será una ciencia. De manera que resulta conveniente mencionar brevemente las principales posturas que han sido adoptadas por los pensadores que perfilan en los tres grupos. Basado en la Teoría de los Paradigmas Científicos (TPC) de Thomas S. Kuhn, Panosso (2007) clasifica las fases teóricas por las que han transitado los estudios turísticos en tres: *pre-paradigmática*, *paradigmática* y *de nuevos enfoques*.

La primera fase se denomina como pre-paradigmática puesto que en ella se identifican un grupo de autores que fueron los primeros en proponer un análisis teórico del turismo que sirvió para que otros investigadores avanzaran en sus estudios. Según Panosso (2007) en este grupo se pueden encontrar entre otros, a autores como Hunziker (1942), Krapf (1953), Fernández (1967), Burkart y Medlik (1974).

Baca (2013) hace alusión a la existencia de una fase de transición difícilmente perceptible para el ojo poco entrenado, donde autores como Raimundo Cuervo (1966) se atrevieron a proponer que el turismo debía analizarse tomando como base paradigmática la Teoría General de Sistemas (TGS). La TGS constituye un enfoque analítico y holístico de orden interdisciplinario que trata de desentrañar ciertas realidades especialmente complejas (llamadas por ello sistémicas) las cuales suelen suscitar el interés de diferentes disciplinas académicas.

Esta proposición manifestó cierta aceptación generalizada por ciertos investigadores, dada la intersectorialidad que permea como atributo de la industria turística. Entre sus representantes más importantes se encuentran Boullón (1978), Sessa (1987), Leiper (1995), Beni (1997), entre otros. Según Baca (2013), estos tuvieron la mayor cuota de

mérito en la creación y desarrollo del paradigma para los estudios turísticos, que es el paradigma del sistema turístico. Citando textualmente a Baca (2013):

“este ha sido sin duda alguna, la teoría que hasta la fecha explica mejor la dinámica del turismo, ya que la visión sistémica es la que mejor se adapta hasta el día de hoy en los estudios de esta área, a pesar de contener aún elementos que dificultan la comprensión del turismo”

Este paradigma ha sido motivo de diversos estudios para analizar su validez en la explicación del turismo, generando así otra área de transición entre la segunda y tercera fase, donde los estudios se fundamentan en la TGS, pero presentan propuestas más avanzadas que casi se configuran como planteamientos nuevos sobre el turismo. De manera que no pueden considerarse como una fase distinta puesto que aún se basan en la TGS, pero están en búsqueda de nuevos elementos explicativos del turismo.

En esta fase se encuentran autores como Molina (1994), Krippendorf (2001) y Jiménez (2005), que integran en sus propuestas principios de sociología, así como visiones estructurales más acabadas, tales como las primeras concepciones de Panosso (2007), respecto al atributo fenomenológico del turismo, basado en la formación de experiencias que luego suponen ser historizadas. Vale mencionar que este autor parte de la Teoría Fenomenológica del Conocimiento (TFC) de Husserl (1913), para fundamentar su consideración del uso del método fenomenológico.

Por último, a la tercera fase teórica se le llama fase de nuevos enfoques, la cual se diferencia porque propone un análisis diversificado e innovador del turismo. Aquí se proponen esquemas e interpretaciones que superan el paradigma-sistema de turismo, esto por medio de la reformulación de la TGS o del intento de recolocar al hombre en el centro de la discusión del turismo. En este grupo de autores se pueden encontrar nombres como Jafari (2005), Castillo (2007), Tribe (2009), Muñoz (2011) y Korstanje (2013).

Por su relevancia contextual y aporte epistémico es menester mencionar la Teoría de Sistema Onírico (TSO) propuesta por Maximiliano Korstanje (2013). Ésta parte de la premisa que el turismo es parte del sistema onírico cuya función es regular la práctica social de la sociedad. La TSO establece nuevas formas de estudiar el fenómeno turístico, apelando a la comprensión intercultural y a la aceptación real no cosificada de otras culturas. Su tesis es que no existe un turismo sino diversos, que se adaptan a las

necesidades de cada cultura y sociedad permitiendo una adaptación sistémica entre economía, religión, política y seguridad.

Otra representación de la realidad turística la propone Muñoz (2011), quien se cuestiona a profundidad si la aplicación de la TGS al conocimiento del turismo es procedente y si no habría otros enfoques con los que fuera posible alcanzar el conocimiento sin necesidad de recurrir a una metodología importada desde un campo como la biología, sin duda muy diferente al turismo.

Como resultado de esta propuesta emana la autodenominada Teoría General del Turismo (TGT), a partir de la cual el fenómeno turístico se comienza a concebir desde su condición de actividad productiva como un corpus sistematizado de reglas prácticas destinadas a la producción y comercialización de planes de desplazamiento circular o programas de visita, cualquiera que sea la motivación, la distancia recorrida y el tiempo invertido.

Vale destacar igualmente que dentro de esta propia fase paradigmática de nuevos enfoques, Ibáñez y Cabrera (2011), apoyados en pautas generales establecidas por la OMT (2004), sostienen que el *desarrollo sustentable* constituye un concepto vanguardista que supone de la internalización para cualquier actividad turística. Estos autores plantean que dentro de las investigaciones actuales que aclaman la mayor atención dentro del sector turístico, los temas de conservación y sustentabilidad se han tornado en nuevos paradigmas segregados en el plano internacional. Esto evidencia el fuerte vínculo entre turismo, desarrollo y sustentabilidad.

2.2 Aproximaciones al Concepto de Desarrollo Sustentable

El término *desarrollo* fue tratado por primera vez en un documento público en la primera Declaración Inter-Aliada de 1941 y en la Carta del Atlántico del mismo año, luego volvió a reafirmarse en la Conferencia de San Francisco en 1945, a partir de la cual surgió la Organización de Naciones Unidas (ONU). En este contexto histórico de posguerra su definición fue sinónimo de *crecimiento económico*, en el entendido del aumento continuo

de la producción agregada con el paso del tiempo, midiéndose a escala nacional a través de la determinación del Producto Interno Bruto (PIB). (Colander, 1998)

Este enfoque economicista asoció el nivel de bienestar de un país con el crecimiento de su PIB; se pensaba entonces, que mediante el incremento de la producción se generaba una mejoría económica en la población. Esto se vio reflejado en el énfasis que se le dio a la acumulación de capital en los conceptos de desarrollo empleados de 1950 a 1960. Así, el concepto de desarrollo estuvo estrechamente ligado a la sociedad moderna y al sistema de producción capitalista, conteniendo la intención de maximización del beneficio y del estímulo para lograr avances tecnológicos a costa de la explotación desmedida de recursos naturales y humanos. (Ibáñez y Cabrera, 2011)

Tal situación de obsesión por el crecimiento económico condujo invariablemente a la aparición de una crisis mundial de carácter socioambiental a principios de la década del '60. De ahí que no pasaría mucho tiempo para que la aplicación de este concepto de desarrollo empezara a ser duramente cuestionada, dándose lugar así al surgimiento de una conciencia ambiental que tuvo su principal exponente el trabajo pionero de Rachel Carson intitulado "Primavera Silenciosa". (Leff, 2002)

Posteriormente, a partir de una serie de conferencias de la ONU, se llegó a un consenso en el que los países subdesarrollados entendieron que, lejos de ser un problema exclusivo del mundo industrializado, la degradación ambiental y el abuso de la naturaleza constituyen en gran medida su propio problema; cuya única manera de enfrentarlo, según Worster (2008), consistía en asumir la idea radical de que debe haber límites al crecimiento en cuanto a: población, tecnología, y la codicia de las empresas.

Es entonces en este contexto de internacionalización del problema ambiental que los países industrializados abandonaron su posición inicial claramente tecnocrática y utilitarista hacia el ambiente y terminaron admitiendo que los patrones del uso y la mala distribución de los recursos constituyen un aspecto importante de la problemática ambiental. En este contexto, nace el término de *desarrollo sustentable*, mismo que comenzó a tomar forma a fines de los sesenta cuando el Club Roma convocó, en 1968, a distintas personalidades entre economistas, hombres de ciencia, educadores, industriales y políticos con el propósito de discutir los problemas globales que amenazaban a la especie

humana, así como la necesidad de encontrar soluciones a ese conflicto. (Ibáñez y Cabrera, 2011)

En 1983 la Organización de Naciones Unidas (ONU) estableció la Comisión Mundial Sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CMMAD), a través de la cual se formó el grupo de trabajo conocido como Comisión Brundtland, cuyas tareas culminaron en 1987, con la publicación del documento llamado “Nuestro Futuro Común o Informe Brundtland”, donde se advierte que la humanidad debe cambiar tanto sus modos de vivir y como de interacción comercial, si no desea el advenimiento de una era con niveles de sufrimiento humano y degradación ecológica inaceptables. Asimismo, indica que está en manos de la sociedad hacer que el desarrollo sea sostenible, es decir, “asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias”. (COMISIÓN BRUNDTLAND, 1987)

De esta forma, se observa *a priori* como los conceptos de desarrollo han solido incluir cierta ideología correspondiente al paradigma o marco de pensamiento en el que se encuentra ubicado el autor. Así, el principio de sustentabilidad emerge en el contexto de la globalización como la marca de un límite y el signo que reorienta el proceso civilizatorio de la humanidad. Este concepto parte del reconocimiento de la naturaleza como soporte para lograr un desarrollo duradero, así como condición y potencial del proceso de producción. (Leff, 2002: 17)

Sin embargo, de acuerdo con el propio Leff (2002), es importante entender que el discurso de la “sostenibilidad” lleva así a propugnar por un crecimiento sostenido, sin una justificación rigurosa sobre la capacidad del sistema económico para internalizar las condiciones económicas y sociales (de sustentabilidad, equidad, justicia y democracia) de este proceso. El propio autor señala que la ambivalencia del discurso de la sustentabilidad surge de la polisemia del término inglés “*sustainability*”, que integra dos significados: uno, traducible como *sustainable*, que implica la internalización de las condiciones ecológicas de soporte del proceso económico, y otro de *sostenible*, que aduce a la durabilidad del propio proceso. En este sentido, la sustentabilidad ecológica se constituye en una condición de la sostenibilidad del proceso económico.

De acuerdo con las aportaciones teóricas del trabajo conjunto entre la OMT y el PNUMA (2006) intitulado “Por un Turismo más Sustentable”, la presencia de sustentabilidad intuye

el reconocimiento de tres dimensiones o pilares como conceptos claves en las políticas de desarrollo sustentable:

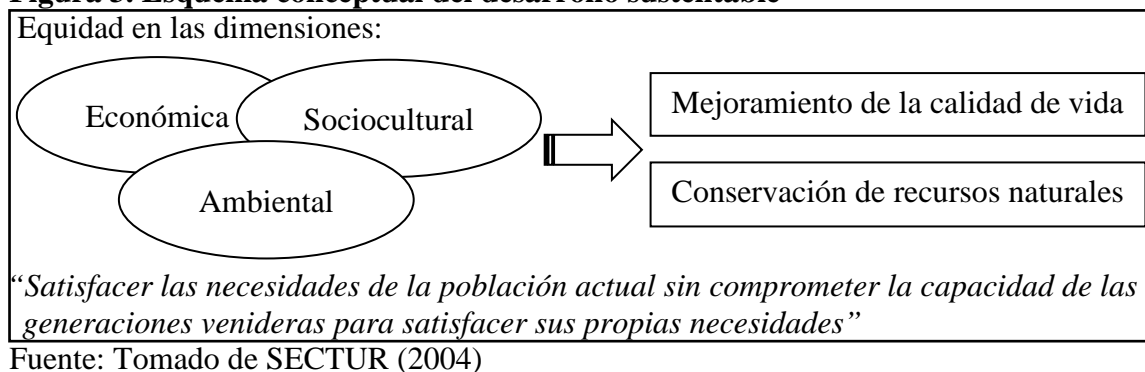
- Sustentabilidad económica: implica la creación de prosperidad en los diferentes niveles de la sociedad, considerando además la rentabilidad de todas las actividades económicas. Fundamentalmente se trata de la viabilidad de las empresas y de sus actividades y de su capacidad para mantenerse a largo plazo.
- Sustentabilidad social: implica el respeto de los derechos humanos y la igualdad de oportunidades para todos los miembros de la sociedad. Requiere una distribución justa de los beneficios, que se centre en la reducción de la pobreza. Se dedica principalmente a las comunidades locales y al mantenimiento y refuerzo de sus sistemas de subsistencia y al reconocimiento y respeto de las diferentes culturas, evitando cualquier forma de explotación.
- Sustentabilidad medioambiental: implica la conservación y gestión de los recursos, especialmente aquellos que no son renovables o que son fundamentales para la subsistencia. Requiere actuaciones para reducir la contaminación del aire, de la tierra y del agua y para conservar la diversidad biológica y el patrimonio natural.

Es importante constatar que estos tres pilares son en muchas formas interdependientes y que se pueden mutuamente reforzar o estar en competencia. Lograr el desarrollo sustentable significa intentar conseguir un equilibrio entre ellos (véase Figura 3).

A partir de lo planteado anteriormente, y con base al rol que juega el contexto local-regional en la senda del desarrollo sustentable y del medio ambiente en específico, vale citar una definición más elaborada, propuesta por Urquidí (1995):

“En esencia el desarrollo sustentable supone una política a largo plazo, que tanto en la economía como en el ambiente (y en la sociedad en general), deberá atender a las necesidades de las generaciones futuras en función de los recursos naturales disponibles, siempre protegidos y mejorados, con menos contaminación de suelos, aguas y atmósfera, y atendiendo al mejoramiento del hábitat humano, tanto rural como urbano. El desarrollo sustentable deberá ser tanto global, nacional como regional, y debe basarse en principios de equidad distributiva.”

Figura 3. Esquema conceptual del desarrollo sustentable



Desde la década de los noventa hasta la actualidad, este paradigma concerniente a la preocupación por la sustentabilidad en todas sus dimensiones se ha convertido en una serie de objetivos y condiciones para alcanzar un verdadero desarrollo. De acuerdo con Ibáñez y Cabrera (2011), esto se ha vuelto una prioridad en la escala mundial y se ha prestado especial interés a los lugares que cuentan con una alta riqueza natural, en donde se realizan actividades que involucran una constante interacción entre el hombre y la naturaleza; en entidades que han desarrollado una enorme dependencia de actividades, como la turística; o bien, en zonas que por su naturaleza resultan vulnerables en términos socioambientales.

2.3 Conceptualización del Desarrollo Turístico Sustentable

A la par de la modalidad turística tradicional de *sol y playa*, a partir de los años 90 del pasado siglo han emergido nuevas formas de hacer y pensar el turismo, basadas en un conjunto de valores y principios éticos¹³ que aluden al uso sustentable de los recursos naturales y socioculturales, tales formas han sido denominadas por los principales estudiosos del tema como turismo alternativo, puesto que llevan en su propia concepción la noble aspiración de convertirse en turismo sustentable. (González y Álvarez, 2016)

¹³ Estos valores y principios se encuentran referidos en un documento de reconocimiento internacional, dado a conocer públicamente en el año 2000 con el denominativo de la Carta de la Tierra.

En una publicación de Tourism Concern & WNF (1992), citado por Rodica (2008), por *turismo sustentable* debe entenderse:

“aquel que opera dentro de las capacidades naturales de regeneración y productividad futura de los recursos naturales; reconoce la contribución que las costumbres y estilos de vida de las comunidades hacen a la experiencia del turismo; aceptando que tales comunidades deban tener una participación equitativa en los beneficios económicos del turismo; y está guiado por los deseos de las personas y comunidades locales en las áreas visitadas”

Lo anterior puede quedar sintetizado a partir de la definición propuesta por González y Álvarez (2016):

“es aquel que hace un uso óptimo de los recursos naturales, respeta la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas y asegura un desarrollo económico viable en el largo plazo”

Para aproximarse a la sustentabilidad del desarrollo en general, y del turístico en particular, se necesita establecer nuevos criterios y líneas específicas de acción que modifiquen los modelos de producción y consumo y que permitan aprovechar de manera racional los recursos naturales y culturales, en conjunta participación con las comunidades locales. (SECTUR, 2004 y Rodica, 2008)

Wong (2002: 298) afirma que la intencionalidad de la sustentabilidad es lograr un mínimo de equilibrio entre las dimensiones económica, ambiental y sociocultural; destacando que las posiciones y/o relaciones entre tales dimensiones no se logran homogéneamente, a modo de cita textual:

“los ritmos de avance en el espectro temporal de cada una de las tres esferas dependerán de las características de cada formación social local o regional”

Vale mencionar que las definiciones existentes usualmente difieren en sus enfoques o niveles de elaboración, y a esto debe añadirse que algunos autores sostienen que la noción de sustentabilidad adquiere cierta complejidad y tiene varias ramificaciones (Mowforth et al., 1990 y Rátz y Puczko, 1998; citados por Rodica 2008). En este sentido Sancho (2008) las resume en tres: calidad, continuidad o temporalidad y equilibrio.

Ahora bien, partiendo de la lógica anterior, el DTS es básicamente un constructo que emerge de la fusión del atributo o condición de sustentabilidad con los conceptos de

turismo y desarrollo, con el fin de lograr y mantener un equilibrio en las esferas ecológica, económica y sociocultural, y a diferentes escalas: internacional, nacional, regional y local. A continuación se exponen los principios que encierra el DTS según aportaciones conceptuales de autores institucionales. La SECTUR se refiere al mismo como:

“un añorado equilibrio entre aspectos de tres dimensiones: ambiental, económica y sociocultural; lo cual implica un uso óptimo de recursos ambientales (turísticos), el respeto a la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas y el aseguramiento y viabilidad a largo plazo de actividades económicas que reporten beneficios tangibles a todos los agentes involucrados” (SECTUR, 2004)

Por otro lado, la OMT (1997) lo definió como:

“un modelo de desarrollo económico concebido para mejorar la calidad de vida de la comunidad receptora, facilitar una experiencia de alta calidad al visitante y mantener la calidad del medio ambiente del que tanto la comunidad anfitriona como los visitantes dependen”

De esta definición se desprenden tres vértices centrales que funcionan como soportes conceptuales para su operacionalización: visitante, comunidad local y destino. De manera que el enfoque de DTS implica buscar una relación más productiva y armoniosa entre el visitante, la comunidad local y el destino. De acuerdo con Ibáñez y Cabrera (2011) y González y Álvarez (2016), para que el desarrollo turístico sea sustentable, éste debe:

- ir al encuentro de las necesidades de la población local
- satisfacer la demanda turística actual
- mantener e intentar mejorar en el destino su atractividad, su calidad ambiental, así como la eficiencia económica en el largo plazo de la producción y los servicios turísticos

Así pues, el análisis de la sustentabilidad turística es, sin duda, una de las investigaciones más atractivas e interesantes, al tratarse de una actividad que tiene hondas repercusiones en tres vertientes sobre los destinos donde se desarrolla dicha actividad: económica, sociocultural y medioambiental, donde la noción de sustentabilidad, y sobre todo su aplicación real al desarrollo turístico, deja de ser una cuestión más o menos etérea para convertirse en una pieza fundamental del futuro de los destinos turísticos.

Es importante señalar que la propia OMT (2004) plantea que las directrices para el desarrollo sustentable del turismo y las prácticas de gestión sostenible son aplicables a todas las formas de turismo en todos los tipos de destinos, incluidos el turismo de masas y los diversos segmentos turísticos. Los principios de sustentabilidad se refieren a los aspectos ambiental, económico y sociocultural del desarrollo turístico, habiéndose de establecer un equilibrio adecuado entre esas tres dimensiones para garantizar su sostenibilidad a largo plazo. Por lo tanto, el DTS implica:

- dar un uso óptimo a los recursos ambientales que son un elemento fundamental del desarrollo turístico, manteniendo los procesos ecológicos esenciales y ayudando a conservar los recursos naturales y la diversidad biológica
- respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservar sus activos culturales arquitectónicos y valores tradicionales, así como contribuir al entendimiento y a la tolerancia intercultural
- asegurar actividades económicas viables a largo plazo, que reporten a todos los actores beneficios socioeconómicos bien distribuidos, entre los que se cuenten oportunidades de empleo estable y de obtención de ingresos y servicios sociales para las comunidades anfitrionas, y que contribuyan a la reducción de la pobreza

El DTS exige además la participación informada de todos los agentes relevantes, así como un liderazgo político firme para lograr una colaboración amplia y establecer un consenso. De esta forma, éste modelo de desarrollo requiere de la inmersión sinérgica de los actores involucrados (gobierno, sociedad civil y empresas turísticas) en un proceso continuo de seguimiento y valoración de los impactos que devienen de la actividad turística, con el fin de intervenir a tiempo por medio de la introducción de las medidas preventivas o correctivas que resulten necesarias. (OMT, 2004)

2.4 Sustentabilidad y Gestión de Destinos Turísticos

Según el grupo de trabajo sobre gestión de destinos de la Organización Mundial del Turismo:

“un destino turístico local es un espacio físico en el que el visitante pasa al menos una noche. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo, atracciones y recursos turísticos en un radio que permite ir y volver en el día. Tiene límites físicos y administrativos que definen su gestión a imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se encuentran a menudo la comunidad anfitriona, y pueden establecer lazos y redes entre sí para constituir destinos mayores”. (OMT, 2004)

Sólo serán destinos turísticos competitivos aquellos que sean capaces de definir y aplicar un desarrollo turístico acorde con los criterios de sustentabilidad y que, en consecuencia, puedan mantener sus atractivos y recursos en permanente buen estado para ser consumidos por el turista presente y futuro.

En razón a la diversidad de actividades y relaciones de diverso orden que genera el fenómeno turístico, éste actuará como un detonante directo en la dinámica de crecimiento del territorio que actúe como un destino turístico. La suma de empresas turísticas y convencionales conjuntamente define la llamada oferta turística de un determinado destino (bienes y servicios). Paradójicamente, se ha notado indistintamente que bajo ciertas circunstancias éstas se complementan mutuamente, y en otras compiten entre ellas. (Martínez, 2018)

Si a ello se une que el sector turístico se convertirá en el siglo XXI en una de las industrias mundialmente de mayor crecimiento económico (rentabilidad), parece claro que la importancia y oportunidad de profundizar en el estudio de los factores clave de la sustentabilidad en los destinos turísticos es obvia. Ahora bien, es necesario analizar algunas cuestiones importantes a la hora de abordar el análisis de la sustentabilidad en el desarrollo del sector turístico.

El desarrollo turístico, en muchas comunidades, pueblos o países, es el único medio de supervivencia como sociedad, dado el detrimento del resto de sectores. Por ello el desarrollo turístico se plantea como un debate: crecimiento turístico frente a sustentabilidad. En estos casos no existe una clara concienciación de que el crecimiento del sector turístico implica un mayor consumo del territorio y de los recursos naturales.

En mucha menor medida se plantea la cuestión de la sustentabilidad sociocultural, y, así mismo, el debate sobre la sustentabilidad económica resulta ser casi inexistente, ya que se suele asumir que el turismo siempre beneficia a la comunidad local, tanto sociocultural como económicamente. Por todo ello se acaba considerando que el turismo es un instrumento de desarrollo eficaz y potente para las sociedades en las que se inscribe, y por esta razón se obvia el debate sobre el mismo.

Esto hace que en aquellas zonas que tienen escasez de medios de subsistencia por haber sufrido la caída de los sectores tradicionales productivos, sea muy frecuente considerar al turismo como la panacea para sus males y, en consecuencia, intenten conseguir un desarrollo turístico a cualquier precio, sin entrar a valorar sus posibles consecuencias negativas. En estas sociedades, el debate sobre la sustentabilidad ni tan siquiera se plantea. Ello implica, obviamente, que en el futuro no se podrá hablar de sustentabilidad en su desarrollo, sencillamente porque una vez logrado el desarrollo turístico, si éste no ha sido planificado y programado desde el principio, el resultado ya no tendrá vuelta atrás.

Del mismo modo, los efectos socioculturales del turismo en las comunidades locales no sólo permanecen sino que son de muy difícil retorno. Las comunidades de pescadores que abandonan las barcas, o los agricultores que transforman sus campos de cultivo en solares para construir bloques de apartamentos, es muy improbable que retornen alguna vez a sus antiguos medios de vida.

El impacto en la forma de vida que el turismo tiene en la población local va mucho más allá de un mero cambio en la gastronomía, en la forma de vestir o en la de hablar. En muchos casos, los abundantes matrimonios entre ciudadanos locales y extranjeros hacen que la cultura local y autóctona pase en las siguientes generaciones a ser algo más plural y diversificado.

Por todo ello, el hecho de que el desarrollo turístico sea sustentable resulta, a todas luces, absolutamente fundamental. Para alcanzar este fin es imprescindible disponer de una adecuada planificación que, aunando los diferentes intereses que puedan coincidir, se constituya en la necesaria guía de actuación para todos los actores implicados en el desarrollo turístico. (Sancho, 2005: 2-3)

En este sentido, en aras de ofrecer una aproximación instrumental respecto a la evaluación de la sustentabilidad en un destino, Sancho (2005) alude al *índice de irritación*, propuesto

por Doxey (1976), donde se establece que en un destino turístico la evolución de las relaciones entre visitantes y residentes locales describe una serie de etapas:

- *Euforia*: durante los primeros momentos del desarrollo turístico los residentes suelen acoger a los visitantes con entusiasmo y perciben el turismo como una buena opción económica
- *Apatía*: una vez la actividad turística se consolida, el turismo empieza a vislumbrarse no ya como una buena alternativa de desarrollo, sino como un negocio del que hay que sacar partido. Las relaciones con los visitantes se desarrollan en un sentido más comercial
- *Irritación*: a medida que se van alcanzando niveles de saturación, la rivalidad por los recursos locales se agudiza y los residentes van retirando su apoyo inicial a la actividad turística
- *Antagonismo*: los umbrales de tolerancia han sido sobradamente sobrepasados y los visitantes son considerados como los causantes de todos los males de la zona
- *Declive*: el destino ha perdido todos los atractivos socioculturales y medioambientales que en un principio lo hicieron atractivo para el desarrollo turístico, entrando en una etapa de claro declive difícil de remontar

De este análisis se desprende que mientras el volumen de turistas y los impactos negativos acumulados se mantengan en los límites razonables, la actividad turística es aceptada por los residentes. Sin embargo, si ese umbral se sobrepasa, la población local empieza a dar signos de frustración y descontento que son percibidos por el visitante. De manera que se hace explícita la necesidad de lograr y afianzar la sustentabilidad en los destinos turísticos actuales.

Varios autores coinciden que la planificación del desarrollo turístico de un destino, basado en los criterios de sustentabilidad, tendría como objetivo la reducción de los efectos económicos, socioculturales y ambientales negativos. Para tributar a una correcta planificación y/o gestión se hace necesario contar con una batería de indicadores que propicien evaluar cuando la actividad turística se desarrolla en términos de sustentabilidad económica, sociocultural y medioambiental en el área de actuación. (OMT, 2004 y Sancho, 2005)

Así pues, a modo de resumen puede plantearse que el imperativo de la sustentabilidad hoy en día debe de concebirse como parte indisoluble de cualquier propuesta de desarrollo turístico desde lo local-regional hasta lo global.

3. METODOLOGÍA

En el presente capítulo se abordan aspectos relativos al tipo y alcance del estudio, la metodología propuesta para dar respuesta a la pregunta de investigación, así como las principales técnicas e instrumentos empleados durante la recopilación, procesamiento y análisis de la información obtenida.

3.1 Diseño Metodológico y Técnicas de Investigación

Respecto al diseño metodológico aplicado, resulta importante citar a Sancho (2001: 4), quien hace ver la investigación turística como “la formulación de preguntas, la sistemática colección de información para responder a esas preguntas y la organización y análisis de los datos con el fin de obtener pautas de comportamiento, relaciones y tendencias que ayuden al entendimiento del sistema, a la toma de decisiones o a la construcción de predicciones bajo el abanico de varios escenarios alternativos de futuro”

Asimismo, la referida autora plantea algunas de las principales líneas de trabajo, de las cuales se citan las siguientes por su relación directa con el presente estudio:

- explicar la realidad en que se desarrolla la actividad turística
- fundamentar las bases de control de dicha actividad, a través de indicadores que permitan la intervención de los gestores y agentes turísticos

De manera que con base a estas indicaciones la naturaleza del presente estudio será *descriptiva, exploratoria y transeccional*, alineándose con la función descriptiva de la hipótesis de trabajo planteada. (Hernández et al., 2006)

Se utilizaron las siguientes técnicas de investigación: observación directa, aplicación de encuestas, entrevistas semiestructuradas, así como la revisión de fuentes primarias y secundarias, de manera que la obtención de resultados se realizó por medio de una combinación metódica de elementos de naturaleza cualitativa y cuantitativa.

Las características de orden cualitativo se evidencian en el uso de la recolección de datos sin medición numérica, sin datos estadísticos. Por otra parte, las de tipo cuantitativo, se cumplen cuando se analizan datos contables con medición numérica, en este caso se evidencia en la recolección de datos numéricos con relación al fenómeno estudiado, los cuales se analizan mediante procedimientos estadísticos (Hernández et al., 2006).

La entrevista cualitativa fue una de las técnicas más empleadas en este trabajo, pues permitió tener una visión más general de las diferentes variables (indicadores) planteadas, así como recolectar información muy necesaria para la interpretación de los resultados.

Los estadísticos descriptivos se construyeron con la información obtenida en la encuesta realizada a residentes locales y a visitantes (cruceistas y tripulantes)

3.2 El Sistema de Indicadores como Método de Abordaje del Desarrollo Turístico Sustentable

En los últimos años se ha hecho una gran labor de aclaración de cuestiones fundamentales relativas a la sostenibilidad/sustentabilidad del turismo. En este sentido se ha reafirmado categóricamente que el método más estandarizado para la medición de esta compleja variable en el turismo resulta la selección de un *sistema de indicadores* (OMT, 2004; Salinas y la O, 2006; Sancho y García s.a.; Torres, 2015 y Pérez et al., 2017). Su mayor importancia radica en que éstos constituyen un sistema de alerta temprana que avisan a los gestores de los destinos turísticos sobre riesgos potenciales que lleva implícito el desarrollo turístico en el mediano y largo plazo y transmiten señales sobre la adopción a tiempo de mejores decisiones y medidas. De manera que la utilización de indicadores puede tributar directamente a la designación de medidas que anticipen y prevengan situaciones indeseables (o bien no sustentables) en los destinos.

De acuerdo con la OMT (2004), los indicadores son medidas de la existencia de dificultades o de la gravedad de las ya conocidas, indicios de situaciones o problemas por venir, medidas del riesgo y de la necesidad potencial de acción, y medios para identificar y evaluar los resultados de nuestras acciones. Los indicadores son espacios de información

formalmente seleccionada que se utiliza con carácter regular en la medición de los cambios pertinentes para el desarrollo de la gestión del turismo. A modo genérico, éstos pueden medir simultáneamente:

- cambios en las propias estructuras turísticas y factores internos
- cambios en los factores externos que afectan al turismo
- las repercusiones del turismo

Señala además la OMT (2004) que en el contexto del DTS, los indicadores son series cronológicas de información estratégica para la sustentabilidad de un destino, sus activos, y en última instancia, el futuro del sector turístico. Así, para cualquier destino turístico, los mejores indicadores son los que responden a los riesgos fundamentales respecto de la sostenibilidad del turismo, y facilitan información que puede ayudar a circunscribir problemas y evaluar respuestas.

Los indicadores responderán normalmente a asuntos relativos a los recursos naturales y al medioambiente de un destino, a inquietudes respecto de la sostenibilidad económica, a problemas sobre los activos culturales y valores sociales, y más ampliamente a cuestiones de organización y gestión, tanto en el sector turístico como en el conjunto del destino.

Deben proveer además, la información suficiente para analizar si los impactos positivos se producen según lo previsto y si se están evitando los impactos negativos. En el caso que los efectos positivos no satisfagan las expectativas, esto debe ser mostrado por los indicadores. Si los impactos negativos son ocasionales, los indicadores deben alertar al respecto antes de que se hagan críticos. (González y Álvarez, 2016)

Dentro de los criterios a tener en cuenta para la definición y/o utilización de un indicador la propia OMT (2004) señala la pertinencia respecto a los principales problemas de un destino, la viabilidad en cuanto a la generación y análisis de la información que se pretende obtener, la credibilidad y claridad científicas, además de la capacidad para ser utilizados como referencias en comparaciones temporales y con otros destinos con miras a la elección de indicadores que probablemente tengan mayores repercusiones en las decisiones o acciones.

Para la elaboración de indicadores de sustentabilidad es igualmente útil la información cuantitativa como la cualitativa, ya que éstos bien pueden medir/comparar tanto variables objetivas como subjetivas. Normalmente, los indicadores se eligen de entre una serie de

conjuntos de datos o fuentes de información posibles por su importancia para los principales problemas a los que deben hacer frente los gestores turísticos (públicos y privados).

3.3 Selección de Indicadores

Sancho y García (2006) plantean que como parte de los análisis de sustentabilidad en el turismo se ha adjudicado demasiada importancia a los indicadores de carácter objetivo, como estadísticas del estado en que se encuentra el destino, obviando así el papel tan importante que los componentes de carácter subjetivo y percepciones tienen en la satisfacción de los clientes internos (residentes locales) y externos (turistas) y por lo tanto en el desarrollo sustentable de la actividad turística en el destino.

En este caso el mecanismo escogido para analizar la valoración que el ciudadano residente y el turista hace sobre la experiencia turística es la información directa proporcionada por encuestas basadas en indicadores de carácter subjetivo, dado que el interés radica en conocer cuál es la percepción de ambos acerca de los aspectos positivos y/o negativos de la práctica del turismo. (Sancho y García, 2006; Brida et al., 2012; Hernández et al., 2015 y Pérez et al., 2017)

Por otro lado, con la intención de abarcar la mayor parte posible de la realidad, se han tomado en consideración ambos tipos de variables, tal como muestra la siguiente tabla. Un conjunto de indicadores objetivos fueron incorporados al análisis, con base a las sugerencias de varios autores, encabezados por la publicación de la OMT (2004), intitulada “Guía de Indicadores de Desarrollo Sustentable para Destinos Turísticos”, de la cual se tomó en consideración específicamente el apartado 4.18 correspondiente a los cruceros y sus destinos. Éstos indicadores objetivos guardan relación con las categorías de visitantes, logística portuaria, empleo y seguridad.

Tabla 4. Relación de indicadores seleccionados

Indicadores de sustentabilidad	Dimensión	Fuentes de información	Medios de obtención
Subjetivos			
1. Percepción de residentes locales	Económica, ambiental y sociocultural	Residentes locales	Encuesta y Entrevistas
2. Satisfacción de visitantes	Económica, ambiental y sociocultural	Cruceristas y tripulantes	Encuesta
Objetivos			
1. Gasto turístico en el destino	Económica	Cruceristas	Encuesta
2. Visitantes que tomaron excursiones organizadas	Económica, ambiental y sociocultural	Cruceristas	Encuesta
3. Duración promedio de estancia en tierra	Económica	Cruceristas y tripulantes	Encuesta
4. Uso actual de la capacidad de atraque	Económica	Empresa ARIES S.A.	Entrevista
5. Impuesto a pasajeros	Económica	Empresa ARIES S.A.	Entrevista
6. Incidentes sobre tráfico de estupefacientes	Sociocultural	Aduana del Puerto de La Habana	Entrevista
7. Empleos a residentes locales en cruceros	Económica y sociocultural	Empresas ARIES S.A. y SELECMAR	Entrevistas
8. Volumen de agua suministrada	Económica y ambiental	Empresas Aguas de La Habana y NAVECARIBE	Entrevista
9. Tratamiento de desechos sólidos	Económica y Ambiental	Empresa TECNIPORT y GTE-BH ¹⁴	Entrevista
10. Transferencia de energía al buque	Económica y ambiental	Empresa ARIES S.A.	Entrevista
11. Inversiones de las navieras en el destino	Ambiental y sociocultural	Empresas ARIES S.A. y MAPOR S.A.	Entrevista

Fuente: Elaboración propia a partir de la OMT (2004); Sancho y García (2006); Butt (2007); Brida et al. (2012); Hernández et al. (2015) y Pérez et al. (2017)

¹⁴ Grupo Estatal de Trabajo - Bahía de La Habana. Su Misión es diseñar, aplicar, dar seguimiento, evaluar y sistematizar el Programa Interinstitucional para el Manejo Integrado y Desarrollo Sostenible de la Bahía de La Habana, su cuenca tributaria y la zona costera contigua de interacción, a través del desarrollo de coordinaciones con los organismos, entidades e instituciones que correspondan, y gestionar los recursos para la ejecución de acciones preventivas, correctivas y de restauración ambiental previstas, cumplimentando proyectos de colaboración nacionales e internacionales con enfoques participativos, intersectoriales, multidisciplinarios y territoriales.

3.4 Instrumentos de Medición

La información necesaria para la calificación de los indicadores subjetivos (percepción de residentes locales y satisfacción de visitantes) se obtuvo a través de dos cuestionarios respectivamente. El cuestionario para residentes locales se adaptó a partir de instrumentos aplicados por Brida et al. (2012), Garay (2015) y Pérez et al. (2017); quedando finalmente con un total de 26 enunciados o variables expresadas para medir percepciones, con una adopción de una escala tipo Likert de 5 posibles respuestas que van desde “totalmente satisfecho” hasta “totalmente insatisfecho”. Además contiene una sección de variables sociodemográficas para la caracterización de la muestra (véase Anexo 10).

Con respecto al instrumento diseñado para encuestar a visitantes, que incluyen cruceristas y tripulantes, el mismo fue adaptado de Brida et al. (2010), y enriquecido con (Salido, 2008). En su primera parte contiene un conjunto de variables sociodemográficas en combinación con indicaciones para la medición de tres indicadores objetivos: gasto turístico en el destino, duración promedio de estancia en tierra y visitantes que tomaron excursiones organizadas; luego prosigue una sección que agrupa total de 22 variables destinadas a medir la satisfacción de éstos específicamente en el destino La Habana, por medio de una escala tipo Likert de 5 opciones de respuesta que van desde “Muy Insatisfecho” a “Muy Satisfecho”; y finalmente un espacio para preguntas abiertas y comentarios (véase Anexo 11).

Durante el proceso de confección de ambos instrumentos se tuvo en cuenta indicaciones de Rodríguez (2005), quien plantea que tan negativo es el defecto como el exceso en el número de preguntas, e igualmente destaca la importancia de tener en cuenta que éstas han de adaptarse a los objetivos que se desean conseguir, de modo tal que el volumen de datos obtenidos sea manejable y permita arribar a conclusiones.

Para el análisis estadístico de la información capturada en las secciones de escala tipo Likert de cada uno de los cuestionarios aplicados se procedió a realizar una comparación de medias. Posteriormente, para diferenciar los valores obtenidos y asignarles una calificación de significación se utilizó la metodología de trabajo implementada por García y Sánchez (1999) sobre impactos del turismo en general y adaptada por Hernández et al.

(2015) en el estudio sobre percepción de residentes locales respecto al crucerismo en Palmas de Gran Canaria. Básicamente esta sugiere que a los valores de la media por encima de 3.5 le corresponden una significación positiva, entre 2.5 y 3.5 neutral y menos de 2.5 negativa.

La información pertinente y correspondiente al resto de indicadores objetivos fue obtenida por medio de entrevistas a las fuentes referidas en la Tabla 4, teniendo en cuenta las directrices y sugerencias de la OMT (2004) y Butt (2007) para destinos de cruceros específicamente, así como el cumplimiento de la legislación ambiental cubana referente a la práctica de la actividad turística. Los principales aspectos de los que se recabó información y datos en las entrevistas fueron:

- Integración de las compañías navieras a proyectos de inversión socioambiental en el destino
- Contaminación al medio ambiente marino y aéreo
- Incremento considerable del volumen de agua suministrada, así como afectaciones a la capacidad de abasto de agua en el territorio
- Cumplimiento de regulaciones básicas establecidas en el Anexo V del Convenio Internacional MARPOL, referentes a la gestión de desechos sólidos por parte de instalaciones portuarias
- Incremento considerable del volumen de desechos sólidos recogidos en el destino, así como contaminación ambiental a partir del tratamiento de los mismos

3.5 Determinación de las Poblaciones de Estudio, Muestreo y Muestras

Para los efectos de aplicación de los cuestionarios, se procedió a determinar las poblaciones, referentes a cruceristas y tripulantes pertenecientes al segmento de visitantes que desembarcan, así como de residentes locales. Según cifras compiladas por Perelló y Betancourt (2018), en el año 2016 se produjeron un total de 112 991 arribos totales de pasajeros de cruceros a La Habana, sin embargo se desconoce las cifras mensuales, por tanto se tomó un promedio mensual de 8473 como tamaño de población (N), considerando

que del total de arribos aproximadamente el 90% desembarca, tal y como se ha corroborado en varios destinos de El Caribe (Brida et al., 2010). Así, considerando la cifra anterior como guía para aplicar un muestreo Probabilístico Aleatorio Simple y en concordancia con las posibilidades reales de administración de cuestionarios a cruceristas y tripulantes finalmente se pudo encuestar efectivamente un total de 124 visitantes mayores de 16 años. Dicha selección de muestra tuvo un 95% de confianza y un margen de error del 8.8% con respecto a la población.

Para el caso de los residentes locales, la población que residía en La Habana al término de 2016, con edades entre 20 y 69 años era de 1 456 411 habitantes (ONEI, 2017). Puesto que esta cifra es representativa del total de municipios, para propósitos de este estudio interesan los individuos que residan, trabajen o transiten en áreas aledañas a la terminal de cruceros, se propuso inicialmente tomar una muestra $n=150$, dividida a su vez en 2 segmentos relativamente iguales en proporción, de acuerdo con el criterio de vínculo con el sector turístico. Una vez concluido el trabajo de campo se registraron un total de 136 cuestionarios válidos aplicados a través de un muestreo Probabilístico Aleatorio Simple (MAS), de modo que todos los elementos que forman el marco muestral tienen la misma probabilidad de ser seleccionados como muestra. Vale destacar que dentro del campo de las investigaciones turísticas descriptivas ciertos análisis se pronuncian en favor de hacer modelos estructurales a partir de muestras relativamente pequeñas (Hoyle, 1995), y usualmente recomiendan una muestra que oscile entre 100 y 150 encuestados. (Moo et al., 2015)

3.6 Procedimiento para la Aplicación de Instrumentos

El trabajo de campo se llevó a cabo en los meses de diciembre de 2017 y enero de 2018. Los sitios seleccionados para la aplicación de los cuestionarios a visitantes fueron en áreas aledañas a la terminal de cruceros “Sierra Maestra” de La Habana, así como en el Aeropuerto Internacional José Martí de la propia ciudad. Igualmente para el segmento de residentes locales se encuestó a personas que residían, trabajaban o transitaban

temporalmente en el municipio turístico La Habana Vieja, al cual pertenece el Centro Histórico.

Para la realización de entrevistas semiestructuradas, se concertaron citas previas con los funcionarios y/o empresarios pertinentes de acuerdo al tipo de información solicitada, mismas que totalizaron 8. Los cargos de los encuestados fueron: Jefa del Departamento Comercial de la empresa ARIES S.A., Directora de Gestión Ambiental del GTE-BH, Director Comercial de la empresa Aguas de La Habana, Segundo Jefe de Cabotaje de la empresa NAVECARIBE, Director de la Empresa TECNIPORT, Director de la Agencia Marítima MAPOR S.A., Director General de la empresa SELECMAR y Segunda Jefa General de la Aduana del Puerto Habana. Otras entrevistas sucedieron de manera espontánea, sobre todo por parte de algunos residentes encuestados que quisieron destacar o argumentar algún aspecto de interés sobre el crucerismo en La Habana.

4. RESULTADOS

Luego de haber efectuado la selección de indicadores de sustentabilidad como base para la comprobación de la hipótesis, en este capítulo se muestran y discuten los principales resultados obtenidos, en términos de la significación de aspectos inherentes a la práctica actual del crucerismo en La Habana. Para un examen más comprensible y organizado, los indicadores fueron agrupados en dos secciones, de acuerdo con su naturaleza.

4.1 Análisis y Discusión de Indicadores Subjetivos

4.1.1 Percepción de Residentes Locales

Como parte de los análisis a los datos recabados en las 136 encuestas válidas aplicadas a la muestra de residentes de la ciudad de La Habana, se comenzó por caracterizar dicha muestra, destacándose así los siguientes aspectos:

- Ligero predominio del género masculino (54.5%)
- Predominio del rango de edades entre 26-45 años (42.6%)
- Relativamente alta escolaridad (59% poseen como mínimo grado universitario)
- Conocimiento del territorio (83.1% llevan más de 21 años residiendo en La Habana)
- Desplazamiento hacia zonas aledañas a la terminal de cruceros (63.3% reside a más de 8 kilómetros de ésta)
- Cierta predominio de no relación del ingreso actual con el crucerismo (75%)
- Balance en cuanto a contacto con cruceristas (50.7%) y al vínculo con el sector turístico (49.3%)

Los enunciados correspondientes a opciones de respuesta de una escala tipo Likert (1-5) arrojaron un coeficiente de fiabilidad de 0.840, medida por el Alfa de Cronbach;

pudiéndose apreciar cierta normalidad en la distribución de los 136 casos capturados, ya que los estadísticos de curtosis y asimetría arrojaron valores próximos a 0 para la mayoría de los enunciados (véase Anexo 6).

De esta forma, tomando la normalidad como criterio, se procedió con la aplicación de la prueba paramétrica *comparación de medias*, con la cual se persiguió analizar la significación de impactos a partir de la percepción de residentes locales sobre 22 enunciados (variables) del instrumento.

Como resultado de la aplicación de la comparación de medias se generó una tabla comparativa de las mismas, permitiendo así determinar los aspectos por dimensiones de sustentabilidad. Así, se obtuvo que de 22 enunciados 12 adquieren una significación positiva en las percepciones de los residentes, 9 neutral y sólo 1 negativa, perteneciente a la dimensión económica: “beneficios concentrados en un sector muy pequeño de residentes locales” ($\bar{X}=2.40$), el cual será objeto de mayor discusión e inclusión en las recomendaciones del trabajo (ver Tabla 5).

Como complemento al análisis anterior se analizan las frecuencias de las respuestas de los residentes locales sobre 4 variables pertenecientes a la dimensión de apoyo al desarrollo del crucerismo en La Habana, con el fin de conocer las diferentes posiciones que pueden adoptarse ante este propio desarrollo. En el gráfico 2 puede observarse que el 80.15% creen que no debería limitarse la llegada de cruceros semanales; y el 77.94% apoyan políticas que incentiven más arribos; y además el 78.67% concuerdan en que los beneficios que acarrea son mayores que los perjuicios. Sin embargo sólo un 27.94% afirmó estar de acuerdo en que el crucerismo genera más beneficios que el turismo de estancia en general, un 30.88% mantuvo una posición neutral, mientras que un 41.17% reflejó su desacuerdo al respecto.

Por otro lado, como tema emergente dentro de este mismo indicador vale mencionar que como parte del proceso de aplicación de los cuestionarios se pudo apreciar una cierta insatisfacción de un determinado sector de la población habanera ante la aparente “imposibilidad” de realizar un viaje familiar en crucero.

A raíz de escuchar varias cuestionamientos y comentarios negativos sobre este asunto por parte de residentes locales, se decidió iniciar una indagación coherente y realista al respecto. Así, este aspecto se incorporó a la entrevista realizada a la Jefa del Departamento

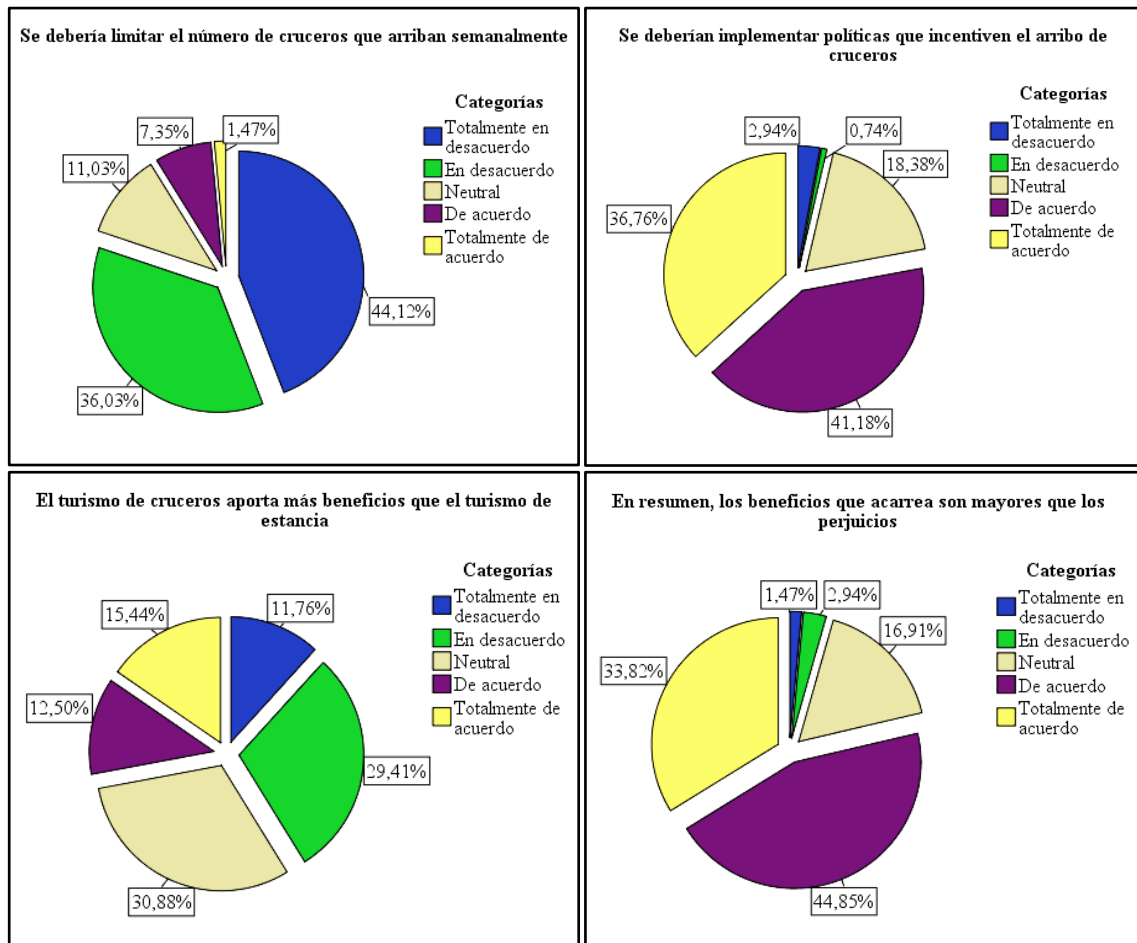
Tabla 5. Percepción de residentes locales

Dimensión económica	Media	Significación
Incrementa oportunidades laborales para el sector	4.18	Positiva
Incrementa oportunidades laborales para jóvenes a bordo de buques	3.90	Positiva
Aumenta el consumo en restaurantes y bares	4.26	Positiva
Beneficia a instalaciones de alojamiento	3.64	Positiva
Beneficia a plazas, centros comerciales y pequeños negocios	4.11	Positiva
Aporta al bienestar y calidad de vida de la población local	3.46	Neutral
Incrementa el coste de la vida	2.96	Neutral
La mayor parte de los beneficios económicos son para inversionistas extranjeros	3.08	Neutral
Beneficia únicamente a un sector muy pequeño de residentes locales	2.40	Negativa
Dimensión sociocultural	Media	Significación
Permite conocer nuevas culturas	3.87	Positiva
Aumenta la oferta local de atracciones y actividades culturales	3.32	Neutral
Incentiva la preservación y valorización del patrimonio cultural	3.63	Positiva
Refuerza la seguridad de la ciudad	3.94	Positiva
Ocasionalmente genera congestión de plazas, parques y sitios públicos	3.54	Positiva
Propicia un aumento de actos delictivos	3.78	Positiva
Genera efectos indeseables en el modo de vida y valores culturales tradicionales	4.18	Positiva
Dimensión ambiental	Media	Significación
Incentiva la preservación y protección del medio ambiente	3.40	Neutral
Incentiva la limpieza y embellecimiento del Centro Histórico	3.65	Positiva
El Centro Histórico está preparado para recibir más cruceristas	3.07	Neutral
Contribuye significativamente a la contaminación del aire y aguas de la bahía	3.57	Positiva
Los servicios portuarios son insuficientes para el trato adecuado de desechos	3.02	Neutral
Genera problemas de parqueo, congestión de tráfico y contaminación acústica-atmosférica	3.31	Neutral

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, Enero de 2018

Comercial de la empresa ARIES S.A. La información obtenida a partir de dicha entrevista arrojó la suficiente luz como para determinar que no existe ninguna prohibición por parte de las autoridades pertinentes para que los cubanos residentes en el país se puedan

Gráfico 2. Indicadores de apoyo al desarrollo del crucerismo



Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, Enero de 2018

embarcar en un crucero, sin embargo sí deben de poseer los visados vigentes de los países en donde el crucero hace escala.

Referente a lo anterior, la entrevistada señaló que aún permea una palpable ignorancia por parte de los residentes, unida a la falta de interés en promoción y/o publicidad hacia el naciente mercado potencial cubano; tanto por parte de las navieras como de las agencias

de viajes receptivas pertenecientes al Ministerio de Turismo. Debe agregarse también que este mercado emergente se compone fundamentalmente de empleados del propio sector turístico, quienes perciben una considerable derrama económica.

De manera que no existe argumento real que soporte eventualmente las demandas insatisfechas de los residentes locales. Sin embargo, sí se considera pertinente e importante aclarar este asunto en este apartado, como parte de aportes prácticos, de modo que no continúe generando confusión, dudas, y por ende una vaga insatisfacción en la población local.

De lo anterior se puede deducir que en su mayoría las percepciones de los residentes sobre el crucerismo adquieren una significación positiva, se observó además un alto nivel de apoyo al desarrollo de esta modalidad en La Habana, lo cual vislumbra un acercamiento a la práctica sustentable de esta actividad turística.

4.1.2 Satisfacción de Visitantes

Para medir la satisfacción de visitantes fueron encuestados válidamente un total de 124 individuos, por medio de un muestreo probabilístico aleatorio simple. Los siguientes aspectos caracterizan la muestra seleccionada:

- Balance entre pasajeros de escala (41.9%), de puerto base (43.6%), y el resto fueron tripulantes
- Ligero predominio del género masculino (58.1%)
- Ligera prevalencia del rango de edades entre 26-45 años (33.9%)
- El estado civil predominante fue casado (58.9%)
- Alto nivel de escolaridad (75.8% poseen como mínimo grado universitario)
- Italia ocupó la mayor representatividad como país emisor (20.2%)
- Prevalencia del ingreso anual medio-alto -hasta 50 000 USD- (70.2%)
- Visitar La Habana resultó el motivo principal para realizar el viaje en crucero (65.3%)

- Si bien el 82.3% realizó su primer viaje en crucero a La Habana, se considera apreciable como el resto (17.7%) han repetido su visita al destino
- La Habana fungió como principal puerto de embarque (54.8%)

La fiabilidad del cuestionario fue analizada por medio del coeficiente de Alfa de Cronbach, el cual arrojó un valor de 0.740, pudiéndose además apreciar cierta normalidad en la distribución de los 124 registros capturados, lo cual se comprobó mediante estadísticos de curtosis y asimetría, donde se pudo comprobar que más de la mitad de los casos presentaban valores cercanos a 0 (véase Anexo 7). Igualmente, tomando la normalidad como criterio, se procedió con la aplicación de la prueba paramétrica *comparación de medias*, con la cual se persiguió analizar la significación de impactos a partir de la satisfacción de los visitantes respecto a 21 variables de escala tipo Likert.

Posterior a la aplicación de la comparación de medias a través del software SPSS Versión 20 se generó una tabla comparativa de las mismas, permitiendo análogamente determinar el impacto de los 21 aspectos evaluados. Así, se obtuvo que de éstos, 14 se califican positivamente en la satisfacción de los visitantes, 6 de manera neutral, y sólo 1 negativamente: “nivel de satisfacción con la limpieza de la ciudad” ($\bar{X}=2.43$).

Tabla 6. Satisfacción de visitantes

Aspectos Evaluados	Media	Significación
Bienvenida	4.17	Positiva
Sitios de información turística	3.61	Positiva
Hospitalidad de residentes locales	4.25	Positiva
Señalización de atractivos turísticos	3.55	Positiva
Servicios de transportación turística	4.01	Positiva
Suficiencia idiomática	3.78	Positiva
Cortesía de empleados turísticos	4.07	Positiva
Variedad de productos/servicios turísticos	3.48	Neutral
Variedad de atractivos turísticos	4.04	Positiva
Calidad de servicios turísticos	3.38	Neutral
Servicios portuarios	3.62	Positiva
Relación calidad-precio de productos/servicios turísticos	3.61	Positiva
Vendedores ambulantes	3.36	Neutral
Accesibilidad y comodidad para hacer compras	3.40	Neutral
Seguridad en el puerto	4.32	Positiva
Seguridad en las calles	3.79	Positiva
Limpieza de la ciudad	2.43	Negativa

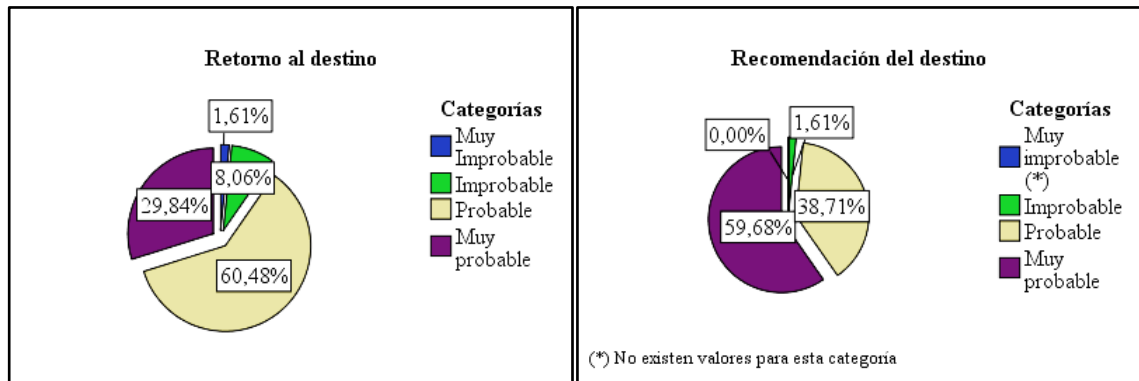
Tráfico	3.47	Neutral
Ruido ambiental	3.25	Neutral
Conservación de recursos patrimoniales	3.89	Positiva
Tiempo para visitar la ciudad	3.60	Positiva

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, Enero de 2018

La calificación negativa de la limpieza de la ciudad se atribuye a la acumulación excesiva de basura en varias calles del Centro Histórico de la ciudad, principal zona turística del destino, lo cual genera un grave problema de insalubridad tanto para los residentes locales como para visitantes (véase Anexo 8).

Por otro lado, como complemento a lo anterior, se realizó un análisis de las frecuencias de los valores proporcionados a las variables de recomendación y retorno al destino. El siguiente gráfico muestra la comparación de porcentajes según las categorías de respuesta.

Gráfico 3. Indicadores de satisfacción



Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, Enero de 2018

Esto evidencia que tales variables recibieron altos valores de respuestas agrupadas en las categorías que soportan la probabilidad de un hecho. La suma de los porcentajes de probabilidad (probable y muy probable) resulta de 90.3% para el retorno al destino y 98.4% para la recomendación del mismo. Estos resultados contrastan de manera positiva con los de un estudio sobre el mercado de cruceristas realizado por Business Research and

Economic Advisors (BREA) en 2015, donde los cruceristas encuestados afirmaron que era improbable que retornaran a algún destino visitado como turista de estancia.

Adicionalmente, se procesó la información cualitativa brindada por los encuestados a las preguntas abiertas de la última sección del cuestionario. La misma enriquece y complementa la obtenida por el análisis estadístico, al tiempo que constituye base para afianzar los puntos positivos y mitigar los negativos dentro de la satisfacción de los visitantes. Los resultados se resumieron en la siguiente tabla.

Tabla 7. Análisis de respuestas a preguntas abiertas

Principales sitios y/o atractivos visitados	
Más gustados	Menos gustados
1. Centro Histórico de La Habana Vieja, (arquitectura y conservación patrimonial) 2. Antiguos carros estadounidenses (razón principal: conservación del estilo clásico) 3. Cabaret del Hotel Nacional de Cuba (razón principal: música y tradición local) 4. Cabaret Tropicana 5. Malecón y Vedado 6. Plaza de la Revolución 7. Museo del Ron 8. Playa Santa María 9. Parque Morro-Cabaña	1. La insuficiente información brindada durante el recorrido guiado por el Museo de la Revolución 2. Que estuviera cerrada la casa-museo de Ernest Hemingway 3. Edificaciones del Centro Histórico en precario estado de deterioro, tanto fachadas como interiores
Comentarios adicionales	
Positivos	Negativos
1. Entendimiento de la vida en La Habana desde el punto de vista de los guías locales 2. Esperanza en que se mantenga la conservación patrimonial 3. Énfasis en la hospitalidad y calidad humana de los residentes locales 4. Acentuado contraste en cuanto a los modos de vida cotidianos de los visitantes (se constataron expresiones de admiración tales como: “La Habana es mágica”) 5. Necesidad de que Cuba procure instaurar un modelo de desarrollo económico que permita aumentar la calidad de vida de sus habitantes	1. Necesidad de disponer más tiempo libre para conocer la ciudad, principalmente en programas de cruceros estadounidenses 2. Lentitud en la prestación de servicios de aduanas, transporte y gastronomía. 3. Las ruinas de antiguas edificaciones muy cerca del paso de turistas por el Centro Histórico

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, Enero de 2018

Por tanto, de los análisis previos se desprende que a excepción del nivel de insalubridad en el Centro Histórico, y deficiencias en prestación de servicios de aduana, transporte y gastronomía, se constató un alto nivel de satisfacción con el destino visitado, traducándose así en un impacto positivo para la práctica sustentable de esta actividad turística en La Habana.

4.2 Análisis y Discusión de Indicadores Objetivos

4.2.1 Gasto Turístico en el Destino

La literatura que aborda lo referido al gasto de cruceristas en tierra (destino) es relativamente limitada. En aras de comparar los resultados obtenidos en esta investigación con algunos resultados previos vale citar varios ejemplos. En una primera aproximación a la determinación del gasto promedio diario, debe de plantearse que por varios años ha existido una creencia extendida, pero con falta de argumentos demostrables, que cada pasajero de crucero gasta más de 100 USD en cada desembarco (Brida y Zapata, 2010). Si bien esta idea corresponde con la media del gasto diario para la región caribeña de 104 USD por crucerista, según señala Honey (2018) es como tal un término medio en base a estudios de los destinos donde se han efectuado, y donde influyen varios factores como el tiempo de estadía en puerto, los pasajeros que se embarcan, las condiciones y ofertas de productos y/o servicios etc., lo cual significa que pueden haber valores tanto por debajo como por encima.

El valor del gasto promedio para el destino La Habana resultante de la aplicación de la encuesta realizada para el presente trabajo fue de 85.63 USD, dato que si bien es inferior a la media de la región, si está por encima de su principal competidor para captar turismo, República Dominicana, donde el gasto medio por pasajero en fue de 66.41 USD en 2016, de acuerdo con lo señalado por Honey (2018).

Para el caso de La Habana específicamente, no se dispone de una determinación previa de este valor. Sólo se tiene referencia de un cálculo genérico para el país, efectuado por el Ministerio de Transporte en 2016, a partir de cifras estimadas en su mayoría, que postuló el gasto medio diario por crucerista en 158 USD. (Perelló y Betancourt, 2018)

La diferencia entre el anterior valor y el encontrado en este estudio para el caso específico de La Habana muy probablemente se encuentre en que las estadísticas oficiales consideren los impuestos que pagan los pasajeros y el buque. Estos mismos autores han señalado la importancia de indagar más en este aspecto para ofrecer más exactitud sobre la realidad, dada la ausencia de datos provenientes de encuestas realizadas a los visitantes, donde se les pregunte directamente cuánto gastaron, de lo cual deriva uno de los principales aportes prácticos del presente estudio.

En la siguiente tabla se recogen los datos que complementan este vacío de saber. La media obtenida, aunque parte de una muestra inicial aleatoria, constituye un importante punto de partida para evaluar el comportamiento de esta actividad en una secuencia de tiempo, y poder tomar decisiones más fundamentadas sobre la tendencia que este indicador pueda describir, lo cual tributa directamente al cumplimiento del objetivo general de esta tesis. Además, se plantea que como limitante de investigación, por razones de accesibilidad, el tamaño de muestra de tripulantes, misma que se sugiere ampliarse en próximos estudios.

Tabla 8. Estadísticos descriptivos respecto al gasto medio diario en La Habana

Variable	Mínimo	Máximo	Moda	Media
Gasto total en USD durante su estancia en La Habana	25.00	250.00	50.00	85.63
N válido (según lista)	106			

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, Enero de 2018

Otro punto importante de análisis es la desconcentración del propio gasto efectuado en el destino, para esto se pudo determinar por medio de recuento de datos que el 86.3% de los encuestados realizaron gastos combinados en al menos 2 de los conceptos referidos en la Tabla 9, de lo cual se desprende que los sectores vinculados con la producción y los

servicios turísticos en La Habana se beneficiaron económicamente de la visita de los cruceristas. Sin embargo, es importante aclarar que entre dichos sectores no todos se benefician en igual proporción, destacándose los mayores beneficios para los negocios de artesanías y souvenirs, así como de venta de ron y tabacos, sobre todo a los que se ubican estratégicamente en áreas aledañas a la terminal de cruceros como la gran Feria de Artesanía “San José” y la Casa del Ron “Havana Club”, en la propia Avenida del Puerto, a unos 400 metros distante de ésta. Este aspecto de igual forma tributa al objetivo específico de proveer de información concisa y pertinente a los sectores gubernamental, empresarial y académico, con el fin de poder decidir (planificar) mejor el tipo de ofertas comerciales que más se ajusta al segmento de mercado asociado al crucerismo.

Tabla 9. Relación de gastos por visitantes

No	Conceptos	Visitantes	Por ciento
1	Excursiones	73	69
2.	Alimentos y bebidas	37	30
3.	Artesanías y souvenirs	97	78
4	Ron y tabacos	87	70
5.	Ofertas socioculturales	42	34
6.	Transporte (aparte de excursiones)	19	15
7.	Alojamiento	1	0.1
8.	Otros	8	6.5

Nota: el % total es mayor a 100 debido a que fue una respuesta de opción múltiple

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, Enero de 2018

De manera que el gasto turístico en el destino La Habana impactó positivamente en la comunidad local, si bien se beneficiaron económicamente ciertos sectores privilegiados por su ubicación geográfica es importante considerar que es una modalidad en crecimiento gradual, que constituye una fuente más de ingresos por concepto de turismo y viajes, y que debe ser impulsada a través de mejoras en los procesos de gestión sustentable.

4.2.2 Visitantes que Toman Excursiones Organizadas

Este indicador pertenece a la gestión o control de multitudes en una zona o destino turístico, de manera que puede plantearse que mientras mayor sea el porcentaje de visitantes que toman excursiones organizadas mayor será el control propio de éstos, de modo que no representen una amenaza considerable a la capacidad de carga en espacios públicos (plazas, museos, sitios históricos etc.) durante el período de tiempo que emplean para visitar los atractivos turísticos del destino. En este sentido, vale destacar al respecto el importante rol que juega la adecuada coordinación de los tiempos (llegada y partida) para cada sitio por parte de las agencias prestatarias del servicio de excursiones.

Como se muestra en la tabla 9, un 69% de los pasajeros tomaron excursiones en tierra, organizadas por las agencias receptoras cubanas (Cubatur, Cubanacán y Havanatur). Este resultado obtenido muestra que la cantidad de cruceristas que compran excursiones es relativamente alta, lo cual indica que resulta poco probable la sobrecongestión de los espacios visitados.

En este sentido, vale mencionar además que a consideración de la percepción que tuvieron los residentes locales encuestados, un 60% declaró no percibir problemas de congestión de espacios públicos producto de las visitas de cruceristas y tripulantes, un 20% afirmó que sí se generaban tales problemas y el 20% restante emitió un criterio neutral.

De esta forma, puede plantearse que en La Habana actualmente la práctica del crucerismo no representa una amenaza seria para la capacidad de carga de los sitios objetos de visita por pasajeros y tripulantes, lo cual se deduce en un aspecto positivo. Sin embargo, es importante resaltar la necesidad de mantener una estrecha coordinación entre los representantes de las agencias receptoras que atienden hasta 2 buques de cruceros al mismo tiempo, así como entre las agencias, funcionarios públicos y prestadores de servicios turísticos.

4.2.3 Duración Promedio de la Estancia en Tierra

Varios autores coinciden que el tiempo en tierra de que dispone el pasajero para visitar la ciudad influye sustancialmente en el gasto que hará en el destino, con la premisa de que a mayor tiempo disponible para visitar los destinos, mayor serán los gastos en el mismo (Brida et al., 2010; Luna, 2015 y Honey, 2018). Vale aclarar que por dicho tiempo se entiende desde la estadía previa al embarque, una vez embarcado pero sin zarpar de puerto y posterior al desembarque.

La duración de la estancia en los puertos de escala, depende del propio interés de las compañías navieras en el diseño del itinerario y en la negociación con las empresas cubanas encargadas de proveer los servicios portuarios y turísticos. Por otro lado, es importante señalar que por lo general la posición de las navieras es retener lo más posible a los cruceristas a bordo en los puertos de escala, para que los pasajeros realicen ahí la mayoría de sus gastos.

Honey (2018a) plantea que actualmente sólo el 37% de los buques en tránsito realizan escalas por más de 10 horas, que por lo general incluyen pernoctación en puerto. Además señala que como promedio la duración de la estancia en tierra de los pasajeros que desembarcan oscila entre 5 y 8 horas. De este modo, la denominación de noches es para algunos destinos imprecisa, y por tanto debe referirse simplemente a horas de estancia en tierra, puesto que los cruceros atracan y abandonan el puerto el mismo día, lo cual reduce notablemente el gasto promedio en los destinos.

Es importante además resaltar el hecho de que las estancias más largas en puerto no sólo traen mayores beneficios económicos, sino que ayudan a disminuir la congestión, ya que no todos los pasajeros sienten la necesidad de desembarcar inmediatamente y tienen diferentes horarios para regresar al buque. (Honey, 2018a)

Para el caso específico de La Habana, el resultado obtenido en este estudio sobre la duración promedio de estancia en tierra de los pasajeros encuestados fue de aproximadamente 8 horas y con un promedio de estadía total de 1.77 noches. Así pues, con base a la información anterior se puede comparar y luego deducir que este indicador

socioeconómico adquiere una significación ciertamente positiva para el avance hacia un desarrollo sustentable del crucerismo en el destino.

4.2.4 Uso Actual de la Capacidad de Atraque

La práctica del crucerismo en la bahía de la Habana históricamente se ha efectuado en instalaciones marítimas adjudicadas a la terminal de cruceros “Sierra Maestra”. Hoy en día continúa en una de esas instalaciones, ahora denominada “Muelle Internacional Marina de Guerra Revolucionaria”, el cual consta de 3 espigones (véase Anexo 4).

De estos tres espigones en la actualidad sólo está en explotación el No.1, con sus 3 bandas de atraque (norte, este y sur), los demás no tienen las condiciones mínimas para certificarse como aptos para atracar cruceros. De modo que el espigón No.1 está asumiendo todas las operaciones con cruceros, a pesar de que éste no fue construido inicialmente para tal fin, ni tampoco concebido para el atraque de buques con esloras superiores a 245 metros (banda norte) y 220 metros (banda sur). Sin embargo, de acuerdo con el Libro de Calados del Ministerio del Transporte (2017), dependiendo de ciertas circunstancias y condiciones, en esta instalación se autoriza en ambas bandas el atraque de buques con esloras de hasta 30 metros por encima de sus respectivas capacidades, sin perjuicio de violar regulaciones de seguridad marítima internacional.

Actualmente la ocupación de la capacidad de atraque de los muelles de la terminal de cruceros de La Habana se encuentra entre un 95 y 98%, dependiendo de la temporada, según información obtenida en la entrevista realizada a la Jefa del Departamento Comercial de la Empresa ARIES S.A. Lo anterior significa que la práctica del crucerismo se encuentra casi topando con los límites de capacidad, lo cual la entrevistada considera que impacta positivamente en el aspecto económico, con la salvedad de mantener una posición de control sistemático de indicadores de contaminación marina, acústica y aérea en el espacio circundante a dichos muelles.

No obstante la elevada ocupación de la capacidad de atraque, el crucerismo no constituye una considerable fuente de contaminación de la bahía. En este sentido, la Directora de

Gestión Ambiental del GTE-BH, institución independiente que vela por la protección de recursos naturales aledaños a la bahía de La Habana y sus cuencas fluviales, afirmó que la carga contaminante que arrojan los cruceros al medio acuoso de la bahía es mínima, por lo cual puede calificarse que se encuentra en un rango de tolerancia.

Si bien de momento no hay razones suficientes para afirmar que la actividad genera un impacto negativo en el destino, de mantenerse el crecimiento de la demanda de navieras, ésta pudiera tornarse crítica, sobre todo por el hecho de obstaculizarse otras importantes maniobras de navegación en el puerto.

En este sentido, para conocer posibles soluciones a esta situación, además de la antes mencionada entrevistada, se tomó en consideración la opinión del Segundo Jefe de Cabotaje de la Empresa NAVECARIBE, por sus más de 30 años como instructor y examinador de Prácticos en el Puerto de La Habana. Dichos entrevistados coincidieron que a la par de la ejecución de proyectos de rehabilitación de los otros 2 espigones del muelle de la terminal de cruceros, bien se puede y debe pensar en la opción de acondicionar algunos muelles actualmente certificados para operaciones en otras instalaciones portuarias con menor capacidad atraque de, tales como Haiphong, Juan Manuel Díaz, Asticar y otros casi inactivos como el del Puerto Pesquero, todos ubicados alrededor de la avenida del puerto de La Habana.

De manera que estas soluciones sugieren que para ampliar la capacidad de atraque se requiere poseer una visión de conjunto más amplia, que considere la adecuación de otras instalaciones portuarias para la práctica del crucerismo, lo cual exige a su vez de recursos e infraestructuras móviles tales como aduana, migración y casa de cambio, esto como parte de los servicios básicos que implica la actividad.

4.2.5 Impuesto a Pasajeros

En 2017 la tasa impositiva en la terminal de cruceros de La Habana fue de 15.00 USD, cifra que llegó a aumentar hasta a 20.00 USD en enero de 2018, según información brindada por la Jefa del Departamento Comercial de ARIES S.A., llegando a negociarse

hasta en 25.00 USD en algunas escalas particulares en el presente año, según Perelló y Betancourt (2018). Vale destacar que el cobro es por concepto de pasajeros en tránsito (lo cual incluye la cifra total de los que vengán a bordo del buque, independientemente de si desembarcan o no).

En todos los casos, las cifras han sido muy superiores al promedio de 8.92 USD en la región de El Caribe Perelló y Betancourt (2018). Esto no da lugar a dudas sobre el significativo impacto positivo en la dimensión económica. Resulta importante mencionar además en este punto un aspecto singular respecto al sistema socioeconómico que impera en Cuba, donde los ingresos provenientes de empresas estatales se centralizan en cuentas de los Consejos de Estado y de Ministros, quienes determinan sus usos.

En este mismo sentido, en una entrevista a la Segunda Jefa General de la Aduana del Puerto Habana se pudo conocer que en efecto, una cifra considerable (no se especifica) de ingresos en divisas provenientes de la actividad crucerística en La Habana han sido destinados a la compra de insumos para combatir varios tipos de cáncer en hospitales no sólo locales, sino de todo el país, lo cual se traduce en un alto impacto social de este indicador como complemento a lo económico.

4.2.6 Incidentes sobre Tráfico de Estupefacientes

Desde 2016, que marcó un salto significativo en las llegadas de cruceros al puerto habanero, no ha habido ningún caso de introducción de sustancias estupefacientes al país, sólo en 2017 se detectaron 2 casos de consumo previo por parte de pasajeros procedentes del puerto de Montego Bay, Jamaica, donde la legislación lo permite, según información proporcionada por la Segunda Jefa General de la Aduana del Puerto Habana. De manera que a partir de la anterior información pudiera afirmarse que hasta la fecha la práctica del crucerismo en La Habana no guarda relación con el problema mundial del narcotráfico.

4.2.7 Empleo a Residentes Locales en Cruceros

Este indicador fue evaluado por medio de una entrevista dirigida al Director General de SELECMAR, única empresa contratista de gente de mar y personal especializado (tripulantes) en Cuba. A continuación se muestra una tabla comparativa que ilustra el crecimiento relativo que ha experimentado la contratación de tripulantes cubanos en buques de cruceros, a través de 2 compañías de altos estándares en el mercado marítimo:

Tabla 11. Contratación de tripulantes nacionales entre 2015 y 2017

Compañía	2015	2016	2017	Total
MSC Cruceros	19	128	285	432
Optimum Shipmanagement Services S.A.	192	105	218	515

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la empresa SELECMAR S.A.

Vale mencionar además que en palabras del entrevistado más del 70% de éstos contratados proceden de provincias del interior del país, fundamentalmente de sectores enclavados en polos turísticos tales como Varadero, Cienfuegos, Cayo Santamaría, Cayo Coco etc., evidenciándose en este sentido un marcado alcance regional de la actividad.

Asimismo el entrevistado mencionó que las posiciones solicitadas por estas compañías armadoras exigen experiencia laboral mínima de 2 años, así como una alta preparación profesional e idiomática. Todo lo anterior permite valorar que este indicador presupone un significativo impacto socioeconómico positivo.

4.2.8 Volumen de Agua Suministrada a Cruceros

El análisis de este indicador se subdividirá en 2 secciones, una primera relativa al suministro del recurso, y luego a su comercialización y distribución en las compañías de cruceros que lo solicitan en el puerto habanero.

➤ Suministro

La entidad estatal de capital mixto Aguas de La Habana es la encargada del abasto del recurso agua en la provincia, tanto al sector residencial como estatal, siendo prioritaria la atención a la población, de acuerdo con el eje central de la misión de esta empresa. A continuación se muestra la distribución mensual de este vital recurso al municipio La Habana Vieja en 2017, para ofrecer un valor del volumen de abasto por sectores socioeconómicos, y luego someterlo a comparación con el de los cruceros. Se seleccionó a este municipio como patrón de comparación ya que es geográfica, política y administrativamente el territorio donde se ubica la terminal de cruceros y por ende de las operaciones de éstos.

Tabla 12. Suministro de agua potable al municipio La Habana Vieja

Mes	Sector Residencial	Sector Estatal (1)	Sector Estatal (2)
Enero	3 438 111 m ³	132 659 m ³	109 752 m ³
Febrero	3 898 091 m ³	111 460 m ³	116 489 m ³
Marzo	3 303 409 m ³	111 466 m ³	111 991 m ³
Abril	3 903 281 m ³	107 648 m ³	114 129 m ³
Mayo	5 965 527 m ³	100 193 m ³	99 619 m ³
Junio	6 594 568 m ³	97 027 m ³	99 486 m ³
Julio	6 148 294 m ³	109 649 m ³	102 993 m ³
Agosto	6 175 494 m ³	97 700 m ³	118 879 m ³
Septiembre	6 517 419 m ³	106 139 m ³	91 611 m ³
Octubre	6 542 220 m ³	105 644 m ³	108 976 m ³
Noviembre	6 396 510 m ³	129 755 m ³	109 954 m ³
Diciembre	6 424 767 m ³	136 045 m ³	112 760 m ³
Subtotales	65 307 691 m ³	840 258 m ³	1 296 640 m ³
Total	67 444 589 m ³		
(1) Suministro cotizado en USD (incluye las patanas que dan servicio a cruceros)			
(2) Suministro cotizado en Moneda Nacional			

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la empresa Aguas de La Habana

A partir de la cifra correspondiente al total general de metros cúbicos de agua abastecida al municipio La Habana Vieja el pasado año, se puede tener una idea de cuánto representó el suministro a cruceros (véase Tabla 13) con respecto a este valor, aproximadamente un 0.03%, esto indica claramente que el notable crecimiento de escalas de cruceros en 2017

no significó una carga considerable con respecto al abasto del recurso agua en el dicho municipio.

Por otro lado, al ser entrevistado el Director Comercial de la empresa Aguas de La Habana afirmó que el suministro del recurso agua en la provincia de La Habana puede ser catalogado de sustentable, ya que anualmente se dispone de un total de 1 600 millones de metros cúbicos para el abasto en el territorio, sin afectar la capacidad regenerativa de las cuencas, de los cuales se vienen utilizando un promedio anual de 1004.7 millones, para un 62.8% de la capacidad total.

➤ Comercialización

La empresa NAVECARIBE, como cliente directo de operaciones en divisa de Aguas de La Habana, asume en su totalidad el servicio de suministro de agua a buques tanto nacionales como extranjeros, por medio de pedidos anticipados. Esta entidad factura la compra de cada metro cúbico a un costo fijo de 2.00 USD y luego lo comercializa a buques extranjeros incluyendo a los cruceros a un precio de 14.37 USD, mayor al del mercado de la región de El Caribe que oscila entre los 5.00 y 8.00 USD. Este valor por ende arroja un elevado margen de utilidad bruta de 7.185.

Con relación al precio de costo y venta, también debe de agregarse que la empresa suministradora Aguas de La Habana dispone de un listado de precios específicos de acuerdo a sus clientes. Dentro de las operaciones en divisa (USD) de esta empresa, cabe destacar que el servicio de suministro a las patanas de su cliente NAVECARIBE, la tarifa que opera es la más alta (véase Anexo 9), al igual que este posee la mayor tarifa de venta en divisa a buques extranjeros, lo cual indica que en el proceso de comercialización de este recurso, particularmente a cruceros, se adopta la mayor cotización establecida, deduciendo así un aspecto positivo en cuanto a ingresos económicos por este concepto.

A continuación, para tener una noción de qué tanto se logra comercializar y distribuir este recurso a los cruceros, se muestra la siguiente tabla que relaciona las cantidades solicitadas y las realmente entregadas a los buques de cruceros en 2017.

Tabla 13. Pedidos y entregas de agua a cruceros

Mes	Cantidad solicitada	Cantidad entregada	Porcentaje de cumplimiento
Enero	5 930 m ³	5 334 m ³	89.95
Febrero	5 474 m ³	4 408 m ³	80.53
Marzo	2 960 m ³	2 521 m ³	85.17
Abril	878 m ³	678 m ³	77.22
Mayo	1 600 m ³	1 400 m ³	87.50
Junio	900 m ³	700 m ³	77.78
Julio	1 017 m ³	555 m ³	54.57
Agosto*	N/A	N/A	N/A
Septiembre	300 m ³	300 m ³	100
Octubre	420 m ³	360 m ³	85.71
Noviembre	980 m ³	774 m ³	78.98
Diciembre	4 780 m ³	2 170 m ³	45.40
Totales	25 239 m³	19 200 m³	76.07
* La empresa no disponía de valores para este mes			

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la empresa NAVECARIBE

A modo general se puede observar un notable incumplimiento en cuanto a las entregas de pedidos en 2017, como consecuencia de esto desde noviembre de 2017 los buques de la compañía “MSC Cruceros” no solicitan agua en el puerto de La Habana, por reiteradas deficiencias en las entregas en los meses anteriores, fundamentalmente de referentes a impuntualidades, en una actividad donde se maneja rígidamente la exactitud de los tiempos, según hizo notar el Segundo Jefe de Cabotaje de la empresa NAVECARIBE.

Para ilustrar la pérdida que representa la ausencia de pedidos de agua de esta importante compañía, basta citar que en el mes de enero de 2017, plena temporada alta para el crucerismo en Cuba, éstos buques solicitaron un total de 4 615 m³, lo cual representó un 77.82% del total de pedidos para este mes, y en términos de ingresos para la empresa NAVECARIBE un total de 66 317.55 USD.

El antes mencionado funcionario de la empresa NAVECARIBE, explicó que la reducción de pedidos de agua por parte de MSC y otras navieras, en gran medida es causada por:

- *Retrasos en el servicio de suministro de agua.* Partiendo de la carencia de embarcaciones (patanas) autopropulsadas en apto estado técnico por parte de la empresa NAVECARIBE, se precisa del auxilio de embarcaciones de remolque, lo cual puede generar ciertas dificultades para la ejecución de otras maniobras en el

puerto, y en última instancia causar retrasos en el servicio. Una posible solución alternativa a corto plazo, sugerida por el propio entrevistado, sería implementar un servicio por pipas, directamente a los buques desde el muelle de atraque, mientras que en un futuro cercano se pueda efectuar la instalación de redes hidráulicas que permitan hacer el servicio de agua desde cisternas habilitadas en áreas próximas a los muelles, a través de bombas succionadoras.

- *Certificación de la calidad del agua.* Esta certificación constituye un importante requisito que solicitan los capitanes de buques de cruceros a los prestatarios del servicio de agua en cualquier puerto. Si bien es cierto que hasta la fecha que se efectuó la entrevista (14 de enero de 2018) no ha ocurrido ningún altercado o reclamación al respecto por parte de las navieras contratistas, persisten ciertas dificultades para que la empresa NAVECARIBE obtenga el certificado que para instancias de un servicio de carácter internacional debe presentar, el cual debe ser tramitado ante autoridades pertinentes del Ministerio de Salud Pública, y a su vez renovado con antelación según indique su caducidad.

Por tanto, a modo de conclusión general sobre este indicador se puede plantear que con relación al suministro de agua el impacto del crucerismo en el destino es ambientalmente sustentable, sin embargo con respecto a la sostenibilidad de su comercialización, de mantenerse o agudizarse las problemáticas anteriormente referidas en el mediano y largo plazo se estarían dejando de percibir importantes ingresos económicos en dólares americanos. De modo que dichas problemáticas constituyen un freno sobre el crecimiento económico de las empresas estatales que intervienen en el servicio de suministro de agua a los buques de cruceros.

4.2.9 Tratamiento de Desechos Sólidos

Este indicador fue evaluado fundamentalmente por medio de entrevistas especializadas y consulta de información primaria de fuentes empresariales. La empresa TECNIPORT es la única de su tipo en el país autorizada para efectuar la recogida de desechos sólidos

(basura) a los buques de cruceros que requieran descargar cantidades superiores a los 4 m³, de ahí su importante rol en el control del cuidado al ambiente en las áreas donde se ejecutan los servicios prestados a buques de cruceros, función para la cual actualmente se figura como autosuficiente. La entrevista realizada al Director de la referida empresa se estructuró de acuerdo con el modelo sugerido por Butt (2007), basado a su vez en regulaciones internacionales, de carácter obligatorio para los países signatarios del Convenio MARPOL, sobre la gestión de desechos en instalaciones portuarias, estipuladas en su ANEXO V.

Como resultado de dicha entrevista, complementada con otra realizada a la Directora de Gestión Ambiental del GTE-BH, se pudo conocer lo siguiente:

- Existe un Plan de Gestión Integral de Desechos, como parte de la política de gestión ambiental a nivel empresarial, coordinado por parte del GTE-BH, aunque cabe aclarar que no se cuenta con certificaciones de gestión de calidad ambiental ni se dispone de sistemas modernos de tratamiento de desechos
- Se han hecho inversiones en pequeñas embarcaciones recolectoras de desechos flotantes que operan con efectividad en la zona de atraque de los cruceros
- Se ofrecen servicios de recepción, incineración y vertedero de basura, mas no de reciclaje ni tratamiento biológico
- Los desechos sólidos recogidos se clasifican de acuerdo a las categorías del Anexo V de MARPOL
- A nivel interno se implementa efectivamente un sistema de comunicación que notifica a diario la cantidad de metros cúbicos disponibles en las diferentes áreas de tratamiento, así como la garantía del transporte hacia dichas áreas
- Las distancia cubierta durante la recogida de desechos incinerables (desde el muelle Osvaldo Sánchez hasta el Espigón 1 del muelle internacional, y de ahí hasta el incinerador internacional es relativamente corta, siempre vía marítima, los demás desechos una vez clasificados se depositan en vertederos apropiados, no muy alejados del muelle base de atraque de las embarcaciones prestadoras del servicio, lo cual indica que no se incrementa considerablemente el tráfico vehicular en la ciudad por causa de esta actividad.

- La empresa no presenta reportes de quejas por parte de las compañías de cruceros sobre incumplimientos de regulaciones internacionales y/o locales respecto al procedimiento con desechos sólidos

Por otro lado, con respecto a la sustentabilidad económica, por medio de las tarifas que esta empresa emplea de acuerdo con el tipo de buque, se puede apreciar cómo el servicio de recogida de desechos es el de más alto valor comercial, lo cual se traduce en un aspecto positivo dentro de esta dimensión.

Tabla 14. Tarifas del servicio de recogida de desechos sólidos a buques

Tipo de buques	Descripción	
Nacionales	Hasta 0.35 m ³	85.20 USD
	Por m ³ adicional	8.52 USD
Extranjeros	Hasta 5 m ³	263.05 USD
	Por cada m ³ adicional	26.30 USD
Cruceros	Hasta 5 m ³	415.55 USD
	Por cada m ³ adicional	83.11 USD

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la empresa TECNIPORT

De acuerdo con sugerencias de medición de este indicador por parte de la OMT (2004), y análogamente al análisis efectuado con el indicador de volumen de agua suministrada, se procedió igualmente a someter a comparación los volúmenes de desechos recogidos a cruceros en 2017 con los del municipio La Habana Vieja, territorio de enclave de la actividad turística de cruceros.

Tabla 15. Recogida de desechos sólidos

Meses	Cruceros	La Habana Vieja
Enero	622.5 m ³	27 736.2 m ³
Febrero	535.5 m ³	25 690.1 m ³
Marzo	541.2 m ³	26 815.5 m ³
Abril	241.0 m ³	31 534.0 m ³
Mayo	99.0 m ³	37 025.2 m ³
Junio	209.3 m ³	33 570.0 m ³
Julio	348.4 m ³	34 017.3 m ³
Agosto	337.8 m ³	31 356.2 m ³

Septiembre	171.4 m ³	28 678.1 m ³
Octubre	272.5 m ³	29 243.2 m ³
Noviembre	403.4 m ³	27 357.5 m ³
Diciembre	594.2 m ³	27 020.2 m ³
Totales	4 376.2 m³	360 043.5 m³

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las empresas TECNIPORT y Servicios Comunales de La Habana

A partir de las cifras proporcionadas por la tabla anterior, se puede determinar que en un mismo período de tiempo el volumen total de desechos recogidos a los buques de cruceros representó aproximadamente un 1.21% del total generado por el municipio La Habana Vieja. Esto indica claramente que el notable crecimiento de escalas de cruceros en La Habana en 2017 no representó una carga considerable para el municipio en cuanto al procesamiento de desechos sólidos.

Por otro lado, como resultado de entrevistas realizadas al Director de la empresa TECNIPORT, y al Director de MAPOR S.A., se evidenciaron ciertas problemáticas con respecto a la recogida y tratamiento de desechos sólidos de buques de cruceros en el puerto de La Habana:

- *Incineración de desechos.* Actualmente el puerto de La Habana cuenta con un equipo de incineración de tecnología casi obsoleta, que para su óptimo funcionamiento requiere de un mantenimiento regularizado y que no lo está recibiendo, de ahí que se genere mayor cantidad de sustancias contaminantes a la atmósfera a partir de la combustión de los químicos de los desechos. A partir de esta realidad y dado el incremento de los volúmenes de desechos de los cruceros que se procesan en este incinerador, en enero de 2018 la Autoridad Portuaria Nacional (APN) emitió un dictamen que establece un límite de recogida de desechos sólidos y líquidos en todo el puerto de hasta 30 m³ diarios, con la intencionalidad de ajustarse a la capacidad receptiva actual del incinerador y así reducir las emisiones aéreas. Con relación a esto, declara el representante de la compañía MSC en Cuba que sólo los buques “Opera” y “Armonia”, que hacen puerto base en La Habana, demandan la recogida de cantidades próximas a los 60 m³ diarios, lo cual obliga prácticamente a esos y otros buques a descargar desechos en otros puertos,

dejándose así de percibir ingresos por concepto de la prestación de este servicio por parte de la empresa TECNIPORT. Como posible y casi inmediata solución a esta pérdida de ingresos económicos, los entrevistados sugieren la reubicación del área actual de incineración (perímetro sureste de la bahía) hacia zonas más suburbanas, así como invertir en la adquisición y habilitación de otros 2 equipos modernos.

- *Retrasos en el servicio de recogida de desechos.* La mayoría de las veces los capitanes de buques demandan de este servicio en un horario continuo al del suministro de agua, esto hace que debido a razones de espera por maniobras en el puerto más la propia tardanza del servicio del agua, no se pueda efectuar la recogida de basura en el tiempo estipulado para esto. En aras de resolver esta problemática, los especialistas entrevistados proponen coordinar mejor la consecución de estas actividades, dado el hecho de no poderse efectuar ambas simultáneamente, un aumento de la plantilla de trabajadores de servicio, así como invertir en el mantenimiento y/o adquisición de nuevas embarcaciones recolectoras de mayor capacidad y velocidad de desplazamiento. Sin embargo, a raíz del dictamen de la APN, la propia disminución de pedidos de recogida de desechos hará evaluar la necesidad real de contratación e inversión en los aspectos antes mencionados.

Por tanto, a modo de conclusión final de este indicador, puede decirse que en general las buenas prácticas ambientales adoptadas por la empresa TECNIPORT, aunadas al establecimiento de límites a la recogida y tratamiento de desechos de buques de cruceros constituyen aspectos positivos de sustentabilidad ambiental. Sin embargo desde el punto de vista de rentabilidad económica la propia limitante ocasionaría una disminución gradual de pedidos, y con ello menos derrama económica percibida. Ante tal disyuntiva, derivada de la insuficiencia operativa del incinerador internacional, y con el fin de hallar alternativas mutuamente beneficiosas (de impacto positivo en el destino) las propuestas de soluciones a las problemáticas anteriormente explicitadas cobran singular importancia.

4.2.10 Transferencia de Energía a Buques

Este indicador de sustentabilidad ambiental con implicaciones económicas está relacionado con la reducción de emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. En la entrevista a la Directora Comercial de la empresa ARIES S.A., encargada de la gestión de servicios portuarios en la terminal de cruceros de La Habana, se pudo confirmar que actualmente no existen facilidades de transferencia de energía a los buques de cruceros en dicha instalación, lo cual sin dudas actúa como elemento negativo en el proceso de desarrollo sustentable del crucerismo en el mencionado destino. Es importante mencionar que aun y cuando se pretenda implementar su instalación, para lograr una verdadera reducción de la carga contaminante a la atmósfera debe de tenerse en cuenta la fuente de obtención de la energía eléctrica, puesto que en La Habana la mayor parte proviene de la combustión de petróleo crudo cubano y de importación, no de fuentes renovables (sol, aire y agua). De modo que la acción inmediata que debe tomar la parte negociadora cubana sería exigir a las navieras con las que se tienen y pretenden tener contratos, el uso de Gas Natural Licuado u otros combustibles alternativos, o cuando menos el uso de sistemas de fregado de gases de escape. A modo de perspectiva, cabe esperar que con el nuevo proyecto de inversión de capital y gestión por parte de Global Port Holdings en el puerto de La Habana se tenga en cuenta este aspecto, entre muchos otros, para mitigar impactos ambientales negativos.

4.2.11 Inversiones Socioambientales de las Navieras en el Destino

Este indicador constituye un medidor de beneficios que la comunidad anfitriona (receptora) recibe por parte de las compañías de cruceros, mediante inversiones de capital relacionadas con apoyo para activos naturales y culturales así como en entrenamiento. En tal sentido, entrevista a la Directora Comercial de ARIES S.A. se pudo conocer que actualmente no existen inversiones en proyectos de impacto socio-ambiental.

Es igualmente notorio destacar que ni siquiera por parte de la compañía MSC Cruceros se tienen referencias actuales de integración a proyectos inversionistas, máxime siendo la naviera que posee el mayor número de operaciones anuales con cruceros en el puerto de La Habana. Esta información fue obtenida a partir de una entrevista realizada al Director de MAPOR S.A., empresa consignataria que representa a la anteriormente mencionada compañía en Cuba. De esta forma puede plantearse que luego de evaluar el indicador en el destino se puede notar que adquiere una connotación negativa, puesto que hasta la fecha de terminación de esta tesis no se habían reportado proyectos de inversiones socioambientales que involucrasen a navieras de cruceros en el puerto de La Habana.

4.3 Análisis de Supuestos Conceptuales del Desarrollo Turístico Sustentable Aplicados al Crucerismo en La Habana

Finalmente, este apartado aborda la discusión concluyente en torno al planteamiento hipotético que será objeto de aceptación o rechazo con base a la información obtenida a partir del análisis de los indicadores descritos en el capítulo anterior. A partir de la conceptualización del DTS referenciada en el apartado 2.3, resulta importante reiterar que la OMT (1997) lo definió como un modelo de desarrollo económico concebido para el mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad receptora, la facilitación de una experiencia satisfactoria al visitante y el mantenimiento de la calidad del medio ambiente en el destino.

Consecuentemente con lo anterior se ha procedido a elaborar 3 tablas cuyos contenidos contribuyen a definir qué tanto se cumplen los supuestos conceptuales del enfoque de DTS aplicados a la práctica del crucerismo en el destino La Habana. Las tablas 16 y 18, mostradas a continuación, se han estructurado de manera homóloga, desagregando los aspectos tanto positivos como negativos por cada dimensión de la sustentabilidad. En la tabla 17 se analizaron los aspectos de sustentabilidad evaluados en su conjunto total, y no clasificados específicamente por dimensiones, puesto que la mayoría de estos está ciertamente vinculado con más de una dimensión.

Tabla 16. Mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad receptora

Dimensión Económica	
Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
Incrementa oportunidades laborales para el sector turístico	Beneficia directamente a un sector muy pequeño de residentes locales
Incrementa oportunidades laborales para jóvenes a bordo de buques	
Aumenta el consumo en restaurantes y bares	
Beneficia a instalaciones de alojamiento	
Beneficia a plazas, centros comerciales y pequeños negocios	
Dimensión Sociocultural	
Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
Permite conocer nuevas culturas	Desinterés por parte de navieras y agencias receptoras cubanas para comercializar viajes en cruceros dentro del mercado potencial de residentes locales
Incentiva la preservación y valorización del patrimonio cultural	
Refuerza la seguridad de la ciudad	
En el puerto de La Habana no se registraron casos de tráfico de sustancias estupefacientes en el año 2017	
Una parte sustancial de los ingresos que se generan por concepto de impuesto a pasajeros han sido destinados a la compra de insumos para el tratamiento de enfermedades cancerosas a nivel nacional	
El 80% de los residentes locales encuestados manifestaron su apoyo al desarrollo del crucerismo	
Dimensión Ambiental	
Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
Incentiva la limpieza y embellecimiento del Centro Histórico	-

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, y Entrevistas a actores claves seleccionados, Enero de 2018

Tabla 17. Facilitación de una experiencia de alta calidad al visitante

Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
Satisfacción general con el tiempo para visitar la ciudad	Algunas impuntualidades en la prestación de servicios aduanales y de transporte
Satisfacción general con los servicios portuarios y de transportación	Insatisfacción con la limpieza de la ciudad y con el crítico estado de deterioro de varias edificaciones del Centro Histórico
Satisfacción con la señalización de atractivos turísticos	-
Satisfacción con la relación calidad-precio de productos/servicios turísticos	-
El 90% de los visitantes encuestados regresarían a La Habana y un 98.4% la recomendarían como destino para visitar	-
Satisfacción con la bienvenida	-
Satisfacción con la hospitalidad de residentes locales (aspecto resaltado)	-
Satisfacción con los sitios de información turística	-
Satisfacción con la suficiencia idiomática	-
Satisfacción con la conservación de recursos patrimoniales	-
Satisfacción con la cortesía de empleados turísticos	-
Satisfacción con la variedad de atractivos turísticos	-
Satisfacción con la seguridad en el puerto y calles de la ciudad	-

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, y Entrevistas a actores claves seleccionados, Enero de 2018

Tabla 18. Mantenimiento de la calidad del medio ambiente en el destino

Dimensión Sociocultural	
Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
	Actualmente las empresas navieras no están integradas a proyectos de inversión de carácter socioambiental en el destino
Dimensión Ambiental	
Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
Se refleja un comportamiento regulado del número de visitas a sitios turísticos (públicos) en un mismo lapso de tiempo: el 69% de los cruceristas tomaron excursiones organizadas, además, un 60% de los residentes locales encuestados no perciben que el crucerismo ocasiona problemas de congestión de estos espacios	El muelle de la terminal de cruceros no cuenta con facilidades para la transferencia de energía a buques
Si bien la capacidad de atraque actualmente está casi al límite de explotación, los cruceros no han constituido fuentes contaminantes considerables de la bahía de La Habana	-
El volumen de agua suministrada a cruceros no representa una carga considerable sobre la suministrada al municipio La Habana Vieja (0.03%). Además el abasto del recurso natural en la ciudad de La Habana está a un 62.8% de su capacidad total	-
El volumen de desechos sólidos que se recogen de los cruceros no representa una carga considerable respecto a lo recogido en el municipio Habana Vieja (1.21%)	-
La empresa contratista encargada de la prestación de este servicio cumple con la reglamentación del Artículo 141 de la Ley 81 por medio de una estrecha cooperación con el GTE-BH, así como con las reglamentaciones básicas para el tratamiento de desechos (Anexo V de MARPOL)	-
Establecimiento de un límite diario para la actividad de recogida de desechos sólidos en todo el puerto (30 m ³)	-

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta a cruceristas en La Habana, y Entrevistas a actores claves seleccionados, Enero de 2018

Luego de la observación e interiorización de los contenidos de las tablas anteriores se puede afirmar que por cada postulado conceptual del DTS se destaca la superioridad de aspectos positivos que ilustran el comportamiento de la actividad turística en cuestión y que en efecto aportan evidencias y soporte a favor de la aceptación de la hipótesis de trabajo. De modo que a partir de los análisis anteriores y como conclusión general puede plantearse que: actualmente, a pesar de la existencia de ciertos factores adversos, la práctica del crucerismo en el destino La Habana se ajusta y perfila con un considerable apego a los planteamientos de los supuestos conceptuales del enfoque de DTS. Lo anterior confirma el marcado interés y ocupación de las instancias correspondientes a la gestión turística en Cuba respecto al control de la sustentabilidad del turismo en general, y en particular sobre el crucerismo como modalidad en desarrollo en el destino La Habana.

5. CONCLUSIONES

En la presente investigación el enfoque del Desarrollo Turístico Sustentable permitió establecer un análisis integrador del comportamiento del crucerismo como una modalidad turística en fase de desarrollo y consolidación en La Habana.

Los resultados obtenidos dan cumplimiento a los objetivos tanto general como específicos, puesto que se describió el comportamiento de la actividad turística de cruceros, además tales resultados constituyen fuentes de información para los diferentes actores que intervienen en la gestión turística en el destino La Habana, de modo que juegan un importante papel de advertencia temprana respecto a las incertidumbres actuales así como el sentido del propio desarrollo turístico.

Así, el alcance de esta investigación abarcó importantes aspectos de índole económico y socioambiental que dieron respuesta a recomendaciones de investigaciones previas de generar mayor conocimiento sobre el mencionado objeto de estudio. El uso de indicadores de sustentabilidad en el sector turístico resaltó la utilidad de la adecuación de esta metodología de trabajo para dar cumplimiento al objetivo general, así como su viabilidad para la obtención de información necesaria, de modo que el presente estudio ha contribuido a la estandarización de su aplicación en estudios pragmáticos sobre turismo.

A partir del análisis exhaustivo de los indicadores seleccionados, tanto objetivos como subjetivos, se observó que coexisten simultáneamente una serie de aspectos que impactan tanto de manera positiva como negativa, destacándose por mayoría los de connotación positiva, lo cual condujo a la aceptación de la hipótesis de trabajo planteada.

Consecuentemente con lo anterior, se precisa que los actores involucrados en la gestión turística en el destino mantengan y/o mejoren los aspectos de carácter positivo, así como que atiendan y/o corrijan gradualmente los negativos e incompatibles con los postulados conceptuales del DTS, respecto a los cuales se formularon recomendaciones puntuales ubicadas en el siguiente apartado.

Con respecto al mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad receptora se puede afirmar que si bien los residentes perciben que sólo una parte de ellos son directamente beneficiados, y que creen que embarcarse en un crucero en La Habana está prohibido, se

comprobó que esto último es tan sólo un prejuicio carente de fundamento, y además se constataron beneficios tangibles que ciertamente impactan positivamente y con alcance nacional en la calidad de vida de los residentes. En tal sentido, los principales fueron el aumento de oportunidades de empleo dentro del sector turístico, tanto a bordo de buques como en tierra, aumento en las ventas de productos locales-regionales (artesanías, ron y tabacos), el fortalecimiento del intercambio cultural y de la protección de bienes patrimoniales, así como la utilización de una parte de los ingresos recaudados, fundamentalmente por concepto de impuestos a buques y pasajeros, para el tratamiento de pacientes con cáncer en hospitales distribuidos a lo largo del país.

Por su parte, los visitantes encuestados manifestaron una gratificante experiencia en su tiempo de estancia en La Habana, reflejada en sus respuestas de satisfacción con la mayoría de los aspectos evaluados, entre los cuales resaltar la hospitalidad de los residentes locales, la cortesía y dominio idiomático de los empleados turísticos, la conservación de los recursos patrimoniales y la seguridad en el puerto y calles. Esto a su vez contrasta con el nivel de insatisfacción respecto al crítico estado de insalubridad en algunas calles del Centro Histórico, así como de deterioro y descuido de edificaciones que datan de la época colonial.

A partir de la aplicación de los cuestionarios tanto a residentes como visitantes, se obtuvo una caracterización los mismos, haciendo notar su heterogeneidad, así como ciertas especificidades en cuanto a sus visiones, aspiraciones y sentimientos, lo cual resulta un punto de partida coherente para tomar decisiones encaminadas a implementar una mejor gestión de la modalidad turística concerniente.

Por otro lado, y como complemento a la información provista en los cuestionarios, se pudo comprobar a través de las entrevistas y observación directa que actualmente las relaciones entre visitantes y residentes locales se basan en una aceptación mutua, respeto e intercambio intercultural, lo cual indica claramente que la población tanto local como regional busca integrarse al esquema de opciones y beneficios que brinda a esta modalidad turística particular en La Habana, de lo cual se deduce que este destino se encuentra experimentando una etapa de euforia bilateral entre residentes y visitantes de cruceros.

En cuanto al cuidado del entorno del destino, se concluye que exceptuando la ausencia de inversión en activos socioambientales por parte de las navieras así como de infraestructura

portuaria para disminuir las emisiones aéreas de los buques, la práctica del crucerismo se comporta actualmente de modo amigable con el medio ambiente. Esto debido en gran medida a la existencia de una legislación específica para el sector turístico comprometida con el cuidado del medioambiente.

Además, los hallazgos de este trabajo contribuyen a proveer soluciones a los nuevos retos que la práctica del crucerismo enfrenta a medida que la actividad se desarrolla gradualmente tanto en La Habana como en otros destinos nacionales que se han incorporado recientemente a las rutas de los nuevos cruceros, fomentando así la integración y cooperación regional de éstos destinos con una perspectiva de DTS versus intereses predominantemente economicistas y expansionistas por parte de las poderosas compañías de cruceros.

A partir de todo lo anterior puede plantearse que el potencial de desarrollo sustentable de la modalidad turística de crucerismo resulta un proceso a construir, que precisa de una adecuada articulación de las dimensiones económica, sociocultural y ambiental en el destino de enclave, de manera que la medida de sustentabilidad del comportamiento de dicho desarrollo va a depender fundamentalmente de cuán interiorizado se encuentre este concepto en el accionar de los principales actores involucrados en la práctica de esta actividad.

Por último, vale mencionar que en caso que en un futuro próximo ocurriese un deterioro radical de relaciones diplomáticas entre Cuba y Estados Unidos podría perderse más de un 50% del total actual de arribos de pasajeros de cruceros a La Habana, así como sus ingresos económicos inherentes, lo que haría que la práctica de esta modalidad turística no implique un riesgo considerable para su sustentabilidad en general. Dado que existe cierta posibilidad que suceda lo anterior, se sugiere que el gobierno cubano en correspondencia con el Ministerio de Turismo se proyecte estratégicamente sobre otros mercados potenciales y en la consolidación de los que ya posee de origen europeo.

6. RECOMENDACIONES

A partir del análisis de los principales resultados y con énfasis en atenuar las implicaciones de los aspectos negativos detectados se procede a elaborar una serie de recomendaciones para los sectores que intervienen en la gestión turística en el destino; reflejándose así el marcado componente práctico de la investigación realizada, dado el contexto específico en que se desenvuelve. Tales recomendaciones, explicitadas a continuación, tienen como objetivo fomentar e introducir buenas prácticas que contribuyen básicamente a maximizar beneficios y minimizar perjuicios, y por ende a un desarrollo más sustentable del crucerismo en el destino La Habana.

Para el sector gubernamental:

- Favorecer la incorporación de más entidades turísticas de gestión no-estatal (principalmente bares y restaurantes) a los itinerarios de las excursiones en tierra
- Promover más actividades socioculturales así como de preservación ambiental, que favorezcan el contacto mutuamente provechoso entre visitantes de cruceros y residentes locales
- Asignar un presupuesto razonable a la Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana para que se invierta en la reparación de camiones recolectores y/o en la adquisición de nuevos equipos de este tipo, así como en la adquisición de más contenedores de desechos sólidos, de modo que se consiga aliviar la crítica situación de insalubridad en calles del Centro Histórico
- Analizar la situación de deterioro de antiguas edificaciones en los principales municipios turísticos de la provincia, y en efecto tomar medidas inmediatas para evitar futuros daños materiales y humanos
- Ante un previsible aumento de las operaciones de cruceros en el puerto habanero se debe exigir a las navieras que los buques usen combustibles de bajo contenido de sulfuros, especialmente el GNL

Para el sector empresarial:

- Reforzar la publicidad visual de pequeños negocios no-estatales (agentes de viajes, paseos en autos y coches, venta de artesanías)

- Negociar la integración de las compañías navieras a proyectos de inversión y cooperación en asuntos socioambientales tales como el saneamiento de la bahía
- Diseñar y comercializar paquetes turísticos especiales para el potencial mercado cubano que en su gran mayoría ignora que ciertamente puede embarcarse en un crucero desde La Habana
- Invertir en la implementación de un sistema de transferencia de energía a buques en la terminal de cruceros de La Habana
- Invertir en mantenimiento y/o adquisición de nuevas embarcaciones así como incineradores para mejorar la prestación de servicios de agua y recogida de desechos
- Coordinar con efectividad el servicio de certificación de la calidad del agua suministrada a los cruceros
- Velar por la puntualidad en la prestación de servicios turísticos, especialmente los relacionados con aduana y transporte

Para el sector académico:

- Dar continuidad al estudio sistemático del comportamiento de esta modalidad turística en La Habana a partir del propio enfoque de DTS
- Ampliar las muestras de visitantes y residentes locales encuestados y comparar los resultados con los aquí plasmados
- Impulsar la realización de trabajos investigativos de la misma naturaleza en otros destinos de cruceros para intentar establecer posibles comparaciones y así monitorear la práctica del crucerismo a escalas local, nacional y regional
- Analizar con juicio crítico-constructivo la pertinencia de implementación práctica de las recomendaciones anteriormente planteadas

7. BIBLIOGRAFÍA

- Ayala Castro, Héctor (2014). Evolución de indicadores turísticos de Cuba 2011-2013. En *Retos Turísticos* 2(2). Matanzas: Universidad de Matanzas.
- Baca, Juan C. (2013). *El turismo como fenómeno. Filosofía del turismo*. Recuperado de <https://profebaca.wordpress.com/2013/09/27/el-turismo-como-fenomeno-filosofia-del-turismo/>
- Betancourt, R., Perelló, José L., Honey, M. y Wilkins J. (2018). Lecciones aprendidas. Caja de herramientas. En *Por el Mar de las Antillas: 50 años de turismo de cruceros en El Caribe*, Capítulo 8, 288-305. La Habana: Ediciones Temas.
- Brida, Juan G. y Zapata, S. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. En *Int. J. Leisure and Tourism Marketing* 1(3), 205–226.
- Brida, Juan G. et al. (2010). Impactos económicos del turismo de cruceros Un análisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe colombiano. En *Estudios y Perspectivas en Turismo* 19(5). Buenos Aires.
- Brida, Juan G. et al. (2012). Valoración del turismo de cruceros por parte de la comunidad local: Cartagena de Indias. En *Scripta Nova XVI*(389). Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Butt, Nickie (2009). The impact of cruise ship generated waste on home ports and ports of call: A study of Southampton. En *Marine Policy* 31(2007), 591-598. United Kingdom, Southampton: School of Maritime and Coastal Studies.
- Centro de Prensa del Departamento del Tesoro. (2015). *Treasury and Commerce Announce Further Amendments to the Cuba Sanctions Regulations*. Recuperado de <https://www.treasury.gov/press-center/press-releases/Pages/jl0169.aspx>
- Colectivo de Autores, (2000). *Manual de legislación ambiental para la gestión de la zona costera de Cuba*. Edición conjunta de la Dirección de Medio Ambiente del CITMA y Environmental Defense Fund. Recuperado de https://www.edf.org/sites/default/files/9619_EDF_CubaHandbook_Spanish.pdf
- Colectivo de Autores, (2008). *Entender la Industria de Cruceros del Caribe. El caso del crucero "Century"* (Clase de Maestría en Turismo Internacional). Universidad de la Svizzera Italiana.
- Cruise Critic. (2018). *Top-Rated Western Caribbean & Riviera Maya Destinations*. Recuperado de <https://www.cruisecritic.com/memberreviews/destination-awards/western-caribbean/>
- Cruise Lines International Association. (2016). *One Industry. One Voice*. 2016 Annual Report.
- Cruise Lines International Association. (2016a). *Travel Agent Cruise Industry Outlook August 2016*.

- Cruise Lines International Association. (2018). *2018 Cruise Industry Outlook*. Recuperado de <http://cruising.org/docs/default-source/research/clia-2018-state-of-the-industry.pdf>
- Cruz Ruiz, Elena de los R. (2014). Pasajeros de cruceros turísticos: los parámetros que definen la calidad del buque. En *Revista Iberoamericana de Organización de Empresas y Marketing* 1. Málaga: IBEMARK.
- CUBADEBATE. (2017). *Cuba anuncia cuatro nuevas medidas migratorias*. Recuperado de <http://www.cubadebate.cu/noticias/2017/10/28/cuba-anuncia-cuatro-nuevas-medidas-migratorias/>
- Departamento del Tesoro. (2017). *Treasury, Commerce, and State Implement Changes to the Cuba Sanctions Rules*. Recuperado de https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/cuba_fact_sheet_11082017.pdf
- Díaz Quintero, G., & Norman Vega, A. (s.f.). *Indicadores de sustentabilidad para destinos turísticos. Experiencias de la AEC y su aplicación en polos turísticos de Cuba*. La Habana: CUJAE.
- EL UNIVERSO. (19 de Abril de 2018). *Condenan a mujer por traficar drogas en crucero que pasó por Ecuador*. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/04/19/nota/6722073/condenan-mujer-traficar-drogas-crucero-que-paso-ecuador>
- Fernández Duménigo, Loileth M. (2008). *La modalidad de turismo de cruceros: evolución, desempeño y perspectivas*. (Tesis de Licenciatura). La Habana: Universidad de La Habana.
- Fernández Morales, A. y Martín Carrasco, Yanira (2015). Concentración e impacto estacional del turismo de cruceros en Málaga. En *Revista de Estudios Regionales* 101, 43-70. Málaga: Universidades Públicas de Andalucía.
- Florida and Caribbean Cruise Association. (2017). *State of the Cruise Industry*. Recuperado de <http://www.f-cca.com/downloads/2017-Cruise-Industry-Overview-Cruise-Line-Statistics.pdf>
- Frangialli, F. (1999). *Sustainable Tourism*. Madrid: UNWTO.
- Garay Tamajón, Luis A. (2015). Luces y sombras del turismo de cruceros: el caso de Barcelona. En *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (61)3, 563-580. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.
- García, E. (1995). *Notas sobre 'desarrollo sustentable' y propósito consciente*. Ecología Política.
- García Mesanat G. y Sancho Pérez, A. (1999). *Un estudio de los impactos que genera el turismo sobre la población local*. Valencia: Universidad de Valencia.
- González Domínguez, Marta C. y Álvarez López, Arnoldo E. (2016). Debate sobre el desarrollo del turismo y la sustentabilidad. En *Arquitectura y Urbanismo* (XXXVII)2, 88-94. La Habana: Instituto Superior Politécnico José A. Echeverría.
- Guido et al., (s.f.). *Cruceros turísticos ¿sustentables? en el Atlántico Sur*. Buenos Aires: Observatorio Turístico de la Universidad Nacional de Lanús.

- Gutiérrez Castillo, O., & Gancedo Gaspar, N. (s.f.). *Estrategia de desarrollo del turismo en Cuba: resultados, retos y perspectivas*. La Habana: Universidad de La Habana.
- Hernández de Canales, Francisca (2009). *Metodología de la investigación: Manual para el desarrollo de personal de salud*. México D.F.: Limusa.
- Hernández Sampieri, R. et al. (2006). *Metodología de la investigación* (4ta Ed.). México D.F.: McGraw Hill.
- Hernández Luis, José A.; Del Chiappa, G. y Battino, Silvia (2015). Percepción de los residentes de Las Palmas de Gran Canaria ante el turismo de cruceros. En *Vegueta* (15), 287-316. Las Palmas de Gran Canaria.
- Hilaire, Adrian (2007). *An analysis of cruise tourism in the Caribbean and its impact on regional destination ports*. World Maritime University Dissertations.
- Hritz, Nancy y Cecil, Amanda (2010). Investigating the sustainability of cruise tourism: a case study of Key West. En *Journal of Sustainable Tourism* (16)2, 168-181. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.2167/jost716.0>
- Honey, Martha (2018). La huella ambiental de la industria de cruceros. En *Por el Mar de las Antillas: 50 años de turismo de cruceros en El Caribe*, Sinopsis, 12-33. La Habana: Ediciones Temas.
- Honey, Martha (2018a). El modelo económico. Los impactos del turismo de cruceros. En *Por el Mar de las Antillas: 50 años de turismo de cruceros en El Caribe*, Capítulo 4, 122-154. La Habana: Ediciones Temas.
- Honey, Martha y Wilkins, Jannelle (2018). Estudios de casos: Islas Bermudas, República Dominicana y Costa Rica. En *Por el Mar de las Antillas: 50 años de turismo de cruceros en El Caribe*, Capítulo 7, 225-286. La Habana: Ediciones Temas.
- HOSTELTUR. (2017). *Diario de Hosteltur para Cuba*. Recuperado de http://www.hosteltur.com.do/123870_cruceros-dejaran-cuba-ingresos-us623-millones-tres-anos.html
- Ibáñez Pérez R. M. y Cabrera Villa C. (2011). *Teoría general del turismo: un enfoque global y nacional*. México: Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Lazarenko, Veronika (2014). *UK Tour Operators and their response to sustainability: rhetoric or reality?* (Tesis de Maestría). Cardiff: Universidad de Cardiff.
- Leff, Enrique (2002). *Sustentabilidad, racionalidad, complejidad, poder*. México D.F.: S.X. Editores (3ra Edición).
- Luna Buades, M. (2012). *El turismo de cruceros en el mediterráneo. Una aproximación a las Illes Balears*. (Tesis de Maestría). Palma: Universitat de les Illes Balears.
- Luna Buades, M. (2015). El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. Un análisis entre el 2000 y el 2012. En *Scripta Nova* XIX(514). Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Marín Guardado, G. (2009). Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarta y los retos del porvenir. En *Estudios Demográficos y Urbanos Enero-Abril*(24). Recuperado de <http://www.redalyc.org>

- Martínez Martínez, Carlos C. (2018). *Gestión sostenible de destinos turísticos*. Santa Clara: CETUR Universidad Central Marta Abreu de Las Villas.
- Ministerio del Transporte. (2017). *Libro de calados*. La Habana: Dirección de Seguridad e Inspección Marítima.
- Ministerio de Turismo. (2018). *Sobre La Habana*. En Portal del Turismo en Cuba. Recuperado de <http://www.cubatravel.cu/destinos/la-habana>
- Muñoz de Escalona, F. (Enero - Junio de 2011). Teoría General del Turismo. Referencia las acciones bélicas y terroristas. En *Economía Autónoma*, IV(7), 31-56. Medellín: Facultad de Economía, Universidad Autónoma Latinoamericana.
- Muñoz Razo, C. (1998). *Cómo elaborar y asesorar una investigación de tesis* (1ra Ed.). Estado de México: Prentice Hall Hispanoamericana.
- Oficina Nacional de Estadística e Información. (2017). *Anuario Estadístico de Cuba 2016*. La Habana.
- Organización de Naciones Unidas. (2016). *Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Organización Marítima Internacional. (2002). *MARPOL 73/78*. Londres: Edición Refundida.
- Organización Mundial del Turismo. (2004). *Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos: guía práctica*. Madrid.
- Organización Mundial del Turismo. (2017). *Resumen del documento de análisis sobre turismo sostenible para el desarrollo*. Madrid.
- Organización Mundial del Turismo. (2018). *Resultados del turismo internacional 2017: los más altos en siete años*. PR No. 18003. Madrid.
- Panosso Netto, A. (2007). Filosofía del turismo: una propuesta epistemológica. En *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 16, 389-402. Buenos Aires.
- Perelló, José L. y Betancourt, Rafael (2018). Turismo de cruceros en Cuba. En *Por el Mar de las Antillas: 50 años de turismo de cruceros en El Caribe*, Capítulo 3, 60-121. La Habana: Ediciones Temas.
- Pérez, V. E., Hernández Santoyo, A., Guerrero, F., Amparo León, M., Luis da Silva, C. y Caballero, R. (2017). Measuring the sustainability of Cuban tourism destinations considering stakeholders' perceptions. En *International Journal of Tourism Research* (19), 318-328. Recuperado de <https://doi.org/10.1002/jtr.2114>
- PERIÓDICO CUBANO. (06 de Febrero de 2017). *Actualidad cubana*. Recuperado de <https://www.periodicocubano.com/solido-repunte-del-turismo-cruceros-cuba/>
- PERIÓDICO CUBANO. (24 de Mayo de 2018). *Cuba ampliará el puerto de La Habana, quiere seis terminales de cruceros para 2024*. Recuperado de <https://www.periodicocubano.com/cuba-ampliara-el-puerto-de-la-habana-quiere-seis-terminales-de-cruceros-para-2024/>

- PERIÓDICO GIRÓN. (05 de Abril de 2017). *Aumentan los viajes de cruceros a Cuba*. Recuperado de <http://www.giron.cu/es/noticia/turismo/aumentan-los-viajes-de-cruceros-cuba>
- PERIÓDICO GRANMA. (22 de Abril de 2016). *Nota de prensa*. Recuperado de <http://www.granma.cu/relaciones-diplomaticas-cuba-eeuu/2016-04-22/nota-de-prensa-22-04-2016-00-04-59>
- Rodica Caracuda, A. (2008). *Turismo rural y desarrollo local sustentable. Una opción viable para Aconchi, Sonora*. (Tesis de Maestría). Hermosillo: CIAD, A.C.
- Rodrigue, Jean-Paul y Notteboom Theo (s.a.). *The cruise industry: itineraries, not destinations*. Global Issues.
- Rodríguez Fariñas, R. (2005). *Gestión de destinos turísticos*. (Texto Docente). La Habana: Centro de Estudios Turísticos de la Universidad de La Habana. Recuperado de <https://es.scribd.com/doc/21447910/Gestion-de-Destinos-Turisticos>
- Salido, Patricia (2008). *Programa de desarrollo de productos y servicios turísticos para la industria de cruceros*. Reporte de investigación (documento inédito). Hermosillo: CIAD, A.C.
- Sancho et al. (2000). *Introducción al turismo*. Madrid: OMT. Recuperado de <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>
- Sancho Pérez, A. (2001). *Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo*. Madrid: OMT.
- Sancho Pérez, A. (2005). *Hacia la sostenibilidad del sector turístico valenciano*. Valencia: Fundación Entorno.
- Sardiñas Gómez, Orestes F. (2012). Maritimidad y turismo en La Habana: una relación para el desarrollo. En *Investigación y Desarrollo* (20)1, 54-73. La Habana.
- Sosa Ferreira, Ana P. y Martínez, Claudia I. (2016). El turismo de cruceros y la transformación del paisaje: Mahahual. En *El Periplo Sustentable* (31), ISSN 1870-9036. Recuperado de: <https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/4881/3389>
- Trifaro et al. (s.a.). *Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina*. Proyecto de investigación. Secretaria de Ciencia y Técnica, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

8. ANEXOS

Anexo 1. Posición de Cuba en el Mar Caribe



Fuente: Tomado de <https://www.msc.com/country-guides/cuba#>

Anexo 2. Imagen del histórico arribo del buque “Adonia” al puerto de La Habana



Fuente: Tomado de <https://www.cibercuba.com/noticias/2018-06-08-u1-e129488-s27061-son-17-companias-cruceros-incluyen-cuba-sus-itinerarios?>

Anexo 3. Cartel promocional del buque “Opera”. La Habana como puerto base

**CRUCERO
MSC (OPERA)**
SALIENDO DESDE
*La Habana
Cuba*
8 DIAS / 7 NOCHES

SALIDA 9 AL 16 DE DICIEMBRE 2017
CONTAMOS CON CABINAS DISPONIBLES,
La Habana, Montego Bay, Islas Cayman, Cozumel.

Map labels: HAVANA Cuba, COZUMEL Mexico, GEORGE TOWN Cayman Islands, MONTEGO BAY Jamaica, Caribbean Sea.

Fuente: Tomado de Perelló y Betancourt (2018: 60)

Anexo 4. Imagen panorámica de la bahía de La Habana



Fuente: Imagen tomada de Google Earth

Nota: Se puede observar cómo actualmente la terminal de cruceros sólo opera con el espigón o muelle No.1

Anexo 5. Principales características del puerto de La Habana

El puerto de La Habana está situado en la costa N de la provincia La Habana, aproximadamente a 170 millas náuticas al ENE del Cabo de San Antonio, con latitud de 23° 08' 54" N y longitud de 82° 21' 30" W. Comprende una bahía de bolsa, muy cerrada y abrigada. Su canal de entrada es corto y recto, orientado a los 124°, con un largo de 1530 metros, ancho máximo de 330, ancho mínimo de 220, así como una profundidad de 12.80. La bahía está dividida en tres partes por dos penínsulas que sobresalen de su costa S, al NE la ensenada de Marimelena, al SE la ensenada de Guanabacoa, y al SW la ensenada de Atarés. La parte central del puerto está comprendida entre las entradas a estas ensenadas y la porción de las costas N y W de la bahía.

Las corrientes de marea en el interior del puerto son imperceptibles. Fuera de la entrada a la bahía existe una corriente a la altura de Puerta Barlovento, que corta el canal de entrada transversalmente, la misma en los meses de mayo a junio alcanza velocidades de hasta 4 nudos. La pleamar más baja promedio es de 0.4 metros y la bajamar más baja promedio es de 0.1. El viento predominante es del NE, la dirección y fuerza del mismo varía durante el día, en horas de la mañana sopla del N al NE, aumentando su fuerza paulatinamente hasta alcanzar su máximo al medio día, en horas de la tarde la fuerza disminuye y los vientos rolan al S.

Su canal de entrada permite el acceso de buques con eslora máxima de hasta 275 metros y calado máximo de 11.43. Sus principales limitaciones y observaciones se refieren a continuación:

- se permiten entradas y salidas de buques en cualquier horario, excepto para buques con más de 10 metros de calado, que lo harán sólo en horario diurno
- excepcionalmente se autorizan calados hasta 11.58 metros en pleamar¹⁵ no inferior a 0.2 metros
- se permiten maniobras con vientos hasta Fuerza 5 de la escala Beaufort
- el cruce entre buques está prohibido
- se prohíbe el fondeo y el arrastre de anclas a todo lo largo del canal

Fuente: Ministerio del Transporte, (2017: 20)

¹⁵ Se refiere al fin del movimiento creciente de la marea, cuando el agua alcanza su máximo nivel.

Anexo 6. Estadísticos descriptivos para análisis de la normalidad

	N	Media	Dev. tip.	Asimetría		Curtosis	
	Estadístico	Estadístico	Estadístico	Estadístico	Error típico	Estadístico	Error típico
Nivel de satisfacción con la bienvenida	124	4,17	,671	-,376	,217	-,105	,431
Nivel de satisfacción con la hospitalidad de residentes locales	124	4,25	,706	-,679	,217	,314	,431
Nivel de satisfacción con los sitios de información turística	124	3,61	,833	-,280	,217	-,419	,431
Nivel de satisfacción con la suficiencia idiomática	124	3,78	1,040	-,695	,217	-,143	,431
Nivel de satisfacción con la conservación de recursos patrimoniales	124	3,89	,848	-,595	,217	,352	,431
Nivel de satisfacción con los vendedores ambulantes	124	3,36	,868	-,023	,217	-,003	,431
Nivel de satisfacción con la cortesía de empleados turísticos	124	4,07	,808	-,791	,217	,469	,431
Nivel de satisfacción con la seguridad en el puerto	124	4,32	,727	-,712	,217	-,307	,431
Nivel de satisfacción con la seguridad en las calles	124	3,79	,904	-,510	,217	-,405	,431
Nivel de satisfacción con la calidad de servicios turísticos	124	3,38	,822	-,451	,217	,075	,431
Nivel de satisfacción con la limpieza de la ciudad	124	2,43	,894	,083	,217	-,715	,431
Nivel de satisfacción con el tráfico	124	3,47	,791	-,243	,217	-,443	,431
Nivel de satisfacción con el ruido ambiental	124	3,25	,728	-,553	,217	,260	,431
Nivel de satisfacción con los servicios portuarios	124	3,62	,822	-,530	,217	-,225	,431
Nivel de satisfacción con el tiempo para visitar la ciudad	124	3,60	1,019	-,501	,217	-,735	,431
Nivel de satisfacción con la accesibilidad y comodidad para hacer compras	124	3,40	,805	-,366	,217	-,675	,431
Nivel de satisfacción con los servicios de transportación turística	124	4,01	,791	-,415	,217	-,334	,431
Nivel de satisfacción con la señalización de atractivos turísticos	124	3,55	,849	-,599	,217	,341	,431
Nivel de satisfacción con la variedad de atractivos turísticos	124	4,04	,715	-,467	,217	,256	,431
Nivel de satisfacción con la variedad de productos/servicios turísticos	124	3,48	,888	-,032	,217	-,708	,431
Nivel de satisfacción con la relación calidad-precio de productos/servicios turísticos	124	3,61	,862	-,240	,217	-,538	,431

Fuente: Salida de IBM SPSS Versión 20

Anexo 7. Estadísticos descriptivos para análisis de la normalidad

	N	Media	Desv. tip.	Asimetría		Curtosis	
	Estadístico	Estadístico	Estadístico	Estadístico	Error típico	Estadístico	Error típico
Incrementa oportunidades laborales para el sector turístico	136	4,18	,965	-1,215	,208	1,045	,413
Incrementa oportunidades laborales para jóvenes a bordo de buques	136	3,90	1,039	-,811	,208	,179	,413
Aumenta el consumo en restaurantes y bares	136	4,26	,878	-1,397	,208	2,210	,413
Beneficia a instalaciones de alojamiento	136	3,64	1,093	-,692	,208	,043	,413
Beneficia a plazas, centros comerciales y pequeños negocios	136	4,11	,858	-,930	,208	,824	,413
Aporta al bienestar y calidad de vida de población local	136	3,46	1,180	-,392	,208	-,686	,413
Permite conocer nuevas culturas	136	3,87	,977	-,761	,208	,295	,413
Aumenta la oferta local de atracciones y actividades culturales	136	3,32	1,235	-,233	,208	-1,039	,413
Incentiva la preservación y valorización del patrimonio cultural local	136	3,63	1,114	-,502	,208	-,557	,413
Refuerza la seguridad de la ciudad	136	3,94	,917	-,467	,208	-,655	,413
Incentiva la preservación y protección del medio ambiente	136	3,40	1,078	-,181	,208	-,665	,413
Incentiva la limpieza y embellecimiento del Centro Histórico	136	3,65	1,171	-,600	,208	-,543	,413
El Centro Histórico está preparado para recibir más cruceristas	136	3,07	1,215	,008	,208	-,932	,413
Incrementa el coste de la vida	136	2,96	1,050	,152	,208	-,422	,413
La mayor parte de los beneficios económicos son para inversores extranjeros	136	3,08	1,283	-,132	,208	-1,082	,413
Beneficia únicamente a un sector muy pequeño de residentes locales	136	2,40	1,182	,605	,208	-,554	,413
Ocasionalmente genera congestiones de plazas, parques y sitios públicos	136	3,54	1,095	-,542	,208	-,453	,413
Propicia un aumento de actos delictivos	136	3,78	1,031	-,575	,208	-,116	,413
Genera efectos indeseables en el modo de vida y valores culturales tradicionales	136	4,18	,929	-1,165	,208	1,145	,413
Contribuye significativamente a la contaminación del aire y aguas de la bahía	136	3,57	1,059	-,405	,208	-,518	,413
Los servicios portuarios son insuficientes para el trato adecuado de desechos	136	3,02	1,064	,143	,208	-,639	,413
Genera problemas de parqueo, congestión de tráfico y contaminación acústica-atmosférica	136	3,31	1,196	-,355	,208	-,787	,413
Se debería limitar el número de cruceros que arriban semanalmente	136	4,14	,983	-1,141	,208	,771	,413
Se deberían implementar políticas que incentiven el arribo de cruceros	136	4,08	,919	-1,149	,208	1,798	,413
El turismo de cruceros aporta más beneficios que el turismo de estancia	136	2,90	1,229	,306	,208	-,801	,413
En resumen, los beneficios que acarrea son mayores que los perjuicios	136	4,07	,871	-,949	,208	1,163	,413

Fuente: Salida de SPSS Versión 20

Anexo 8. Evidencias de la crítica situación de insalubridad en La Habana Vieja



Fuente: Imágenes tomadas por el autor

Anexo 9. Tarifas sectorializadas del suministro de agua en La Habana

Sectores		Tarifas actualmente aplicadas (por cada m ³)	
		hasta el IC*	encima del IC
Divisa (USD)	Comercial	1.55	3.00
	Industrial	1.55	3.00
	Doméstico	1.55	1.55
	Patanas	2.00	2.00
	Hotelero	1.55	1.55
	Servicio de agua no potable	0.25	0.50
	Servicio por pipas	1.75 por m ³ y por km recorrido	
	Servicio por tomas	0.85	-
Estatat (MN)**	Comercial metrado	1.55	3.00
	Comercial tarifado	0.40	-
	Hotelero	1.55	1.55
	Industrial	2.00	2.00
	Presupuesto del estado	1.55	1.55
	Servicio por pipas	1.75 por m ³ y por km recorrido	
	Servicio por tomas	0.85	-
Residencial (MN)	Tarifado por habitantes	1.00	N/A
	Metrado (0 - 3 m ³)	0.25	
	Metrado (3 - 4.5 m ³)	0.50	
	Metrado (4.5 - 6 m ³)	0.75	
	Metrado (6 - 7.5 m ³)	1.00	
	Metrado (más de 7 m ³)	1.50	
	* se refiere a índice de consumo		
**se refiere a moneda nacional (pesos cubanos)			

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la empresa Aguas de La Habana

Anexo 10. Cuestionario aplicado a residentes locales

La Coordinación de Desarrollo Regional del CIAD, A.C. está llevando a cabo un estudio para analizar su percepción sobre el *cruce* en el destino La Habana. Por tal razón, agradecemos cuantiosamente que nos apoye completando este breve y anónimo cuestionario.

Por favor, conteste con la mayor certeza posible todas las preguntas, ya que de su respuesta responsable depende la calidad de nuestro trabajo. Le aseguramos que la información proporcionada será procesada confidencialmente y con fines estadísticos.

Afirmaciones respecto al <i>cruce</i>	Marque con una (X) la respuesta que mejor represente su nivel de acuerdo				
	Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Neutral	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1. Incrementa oportunidades laborales para el sector turístico en el destino					
2. Incrementa oportunidades laborales para jóvenes cubanos a bordo de buques					
3. Aumenta el consumo en restaurantes y/o bares (estatales-privados)					
4. Beneficia a instalaciones de alojamiento					
5. Beneficia a plazas, centros comerciales y pequeños negocios					
6. Aporta al bienestar y calidad de vida de la población local					
7. Permite conocer nuevas culturas					
8. Aumenta la oferta local de atracciones y actividades culturales					
9. Incentiva la preservación y valorización del patrimonio cultural local					
10. Refuerza la seguridad de la ciudad					
11. Incentiva la preservación y protección del medio ambiente					
12. Incentiva la limpieza y embellecimiento del Centro Histórico					
13. El ambiente del Centro Histórico está preparado para recibir el creciente número de buses con <i>cruce</i> ristas					
14. Incrementa el coste de la vida					
15. La mayor parte de los beneficios son para inversores foráneos					
16. Beneficia únicamente a un sector muy pequeño de residentes de la ciudad					
17. Ocasionalmente genera un desagradable congestionamiento de parques, plazas y lugares públicos					
18. Propicia un aumento de actos delictivos					
19. Genera un efecto indeseable en el modo de vida y valores culturales tradicionales de la ciudad					

20. Contribuye significativamente a la contaminación del aire y aguas de la bahía						
21. Los servicios portuarios son insuficientes para el tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos						
22. El transporte automotor (buses y taxis) vinculado al crucerismo genera problemas de parqueo, congestión de tráfico y contaminación acústica-atmosférica						
(II) Apoyo al desarrollo del crucerismo						
23. El número de cruceros que arriban semanalmente a la ciudad se debería limitar						
24. Se debería hacer una mejor distribución de los días de la semana que arriban los cruceros						
25. Se deberían implementar políticas que incentiven el arribo de cruceros a la ciudad						
26. En resumen, los beneficios que acarrea son mayores que los perjuicios						
(IV) Variables sociodemográficas						
27. Género	M () F ()	28. Edad	16 a 25 ()	26 a 45 ()	46 a 55 ()	Más de 56 ()
29. ¿Cuál es su mayor nivel educativo finalizado? Secundaria (), Preuniversitario (), Grado Universitario (), Posgrado (), Maestría () Doctorado ()						
30. ¿Cuántos años lleva usted residiendo en La Habana? Menos de 5 (), Entre 6 y 10 (), Entre 11 y 20 (), Entre 21 y 30 (), Más de 31 ()						
31. ¿Qué distancia en kilómetros existe entre su lugar de residencia y la Terminal de Cruceros? Menos de 2 (), entre 2 y 4 (), entre 4 y 6 (), entre 6 y 8 (), más de 8 ()						
32. ¿Ha llegado a tener contacto con cruceristas? Sí (), No () En caso afirmativo, ¿cómo calificaría tal contacto? Positivo (), Negativo (), No tiene opinión ()						
33. Al menos una parte de su ingreso actual o el de algún miembro de su núcleo familiar está relacionado con el crucerismo? Sí () No ()						
34. Vínculo con el Sector Turístico - Vinculado: Prestador/Vendedor Estatal o Mixto de Servicios/Productos Turísticos () Prestador/Vendedor Privado de Servicios/Productos Turísticos () Miembro de instituciones u organizaciones asociadas con el sector () - No Vinculado ()						

Anexo 11. Cuestionario aplicado a visitantes

The CIAD, A.C. Development Coordination is conducting a study to analyze your satisfaction as a visitor in *Havana* destination. So for such a reason, we deeply thank you to support us fulfilling this brief and anonymous questionnaire.

Please, answer all the questions with the greatest certainty possible, so from your responsible answer depends our work quality. Besides, we assure you that the given information will be processed confidentially and with statistical purposes.

1.	Country of Residence _____	2.	You came to Havana as a ...	(1) Crew Member <input type="checkbox"/>	
				(2) Port of Call Passenger <input type="checkbox"/>	
				(3) Home Port Passenger <input type="checkbox"/>	
3.	Marital Status	Single <input type="checkbox"/>	Married <input type="checkbox"/>	Divorced <input type="checkbox"/>	
		Widowed <input type="checkbox"/>	Other <input type="checkbox"/>		
4.	Gender	Masculine <input type="checkbox"/>	Feminine <input type="checkbox"/>		
5.	Highest Education Level	Elementary <input type="checkbox"/>	High School <input type="checkbox"/>	University <input type="checkbox"/>	
		Master <input type="checkbox"/>	Doctorate <input type="checkbox"/>		
6.	Age	16 - 25 <input type="checkbox"/>	26 - 45 <input type="checkbox"/>	46 - 55 <input type="checkbox"/>	
		Over 56 <input type="checkbox"/>			
7.	Approximately, which of the next options better matches your annual income (USD)?				
	less than 25.000 <input type="checkbox"/>	25.001 - 50.000 <input type="checkbox"/>	50.001 - 75.000 <input type="checkbox"/>		
	75.001 - 100.000 <input type="checkbox"/>	100.001 - 150.000 <input type="checkbox"/>	more than 150.000 <input type="checkbox"/>		
8.	Embarkation Port _____	9.	Is this your first cruise trip to Havana? Yes <input type="checkbox"/> No, it's my # _____		
10.	Main reason to take this cruise:	(1) visiting Havana <input type="checkbox"/>	(4) knowing other port <input type="checkbox"/>	(which) _____	
		(2) all the itinerary <input type="checkbox"/>	(5) the services that the cruise ship offers <input type="checkbox"/>		
		(3) competitive price <input type="checkbox"/>	(6) any other (specify please) _____		
11.	Approximately how many hours were you ashore (outside the Cruise Terminal)? _____	12.	How many nights did you spend (as on board as ashore) in Havana? _____		
13.	Please, express approximately your Total Expenditure (USD) during your stay in Havana: _____				
14.	Please, complete the next informative chart about your expenditures				
	<i>Concept</i>	<i>Place(s) where you consumed or acquired the products/services</i>			
	1. Shore Excursions				
	2. Food & Beverages				
	3. Crafts & Souvenirs				
	4. Rum & Cigars				
	5. Sociocultural Offers				
	6. Transportation (apart from excursions)				
	7. Lodging				
	8. Others				
15.	Tick (X) your level of satisfaction with the next <i>aspects</i> during your stay in Havana	Rank of Values			
		Very Unsatisfied	Unsatisfied	Neutral	Satisfied
	Very Satisfied				
	Welcome				
	Hospitality of local residents				
	Tourist information sites				
	Idiomatic proficiency of tourist employees				
	Conservation of patrimonial resources				
	Ambulant vendors				
	Courtesy of the staff at tourist establishments				

15. Tick (X) your level of satisfaction with the next <i>aspects</i> during your stay in Havana	Rank of Values				
	Very Unsatisfied	Unsatisfied	Neutral	Satisfied	Very Satisfied
Safety at the port					
Safety on the streets					
Quality of tourist services					
Cleanness of the city					
Traffic					
Environmental noise					
Port facilities					
Time to visit the city					
Accessibility & comfortability to make purchases					
Signaling of tourist attractions					
Variety of tourist attractions					
Variety of tourist products/services					
Tourist transportation services					
Quality-price relationship of tourist products/services					
15. If you were NOT satisfied with your visit and the reason(s) of your dissatisfaction ha(s/ve) NOT been a) expressed previously, please state it/them below:	_____				
16. According to your experience in Havana: - ¿how likely is that you come back as a <i>stay tourist</i> ? Very Unlikely <input type="checkbox"/> Unlikely <input type="checkbox"/> Likely <input type="checkbox"/> Very Likely <input type="checkbox"/> - ¿how likely is that you recommend the destination to a friend or relative? Very Unlikely <input type="checkbox"/> Unlikely <input type="checkbox"/> Likely <input type="checkbox"/> Very Likely <input type="checkbox"/>					
17. About the places that you visited in Havana, answer briefly: - ¿which was the one you liked the most and why? _____ _____					
- ¿which was the one you liked the least and why? _____ _____					
18. Additional comments about aspects that you consider of interest regarding your stay in Havana:	_____ _____				