

# Revista Iberoamericana de Turismo



MINISTERIO  
DE ASUNTOS EXTERIORES  
Y DE COOPERACIÓN



## EL TURISMO DE CRUCEROS EN LA REGIÓN DE EL CARIBE

### Alejandro Palafox-Muñoz

Profesor de la Universidad de Quintana Roo, México.

E-mail: [alejandropalafox@gmail.com](mailto:alejandropalafox@gmail.com)

### Arturo Aguilar-Aguilar

Profesor de la Universidad de Quintana Roo, México.

E-mail: [aguilarr2d2@gmail.com](mailto:aguilarr2d2@gmail.com)

### Alejandro Escalera-Briceño

Profesor de la Universidad de Quintana Roo, México.

E-mail: [escalera2482@gmail.com](mailto:escalera2482@gmail.com)

### Resumen

El capítulo aporta una visión general del desarrollo del turismo de cruceros en la región del Caribe, como alternativa a la desigualdad por demás existente en las sociedades de las economías subdesarrolladas. La zona cuenta con un privilegiado paisaje natural y cultural, que le atribuye el interés de los capitales internacionales a través de la inversión en el sector turístico. De esta manera, el turismo se promueve como uno de los motores para el desarrollo del tercer sector, en específico los cruceros se han mantenido con un importante y sostenido crecimiento a pesar de las crisis mundiales de las últimas décadas. Sin embargo, los cruceros tienen fuertes impactos en los países donde se implantan, toda vez que requieren de una gran infraestructura portuaria, transportación terrestre, comercios y servicios generales en las zonas. Así, surge el siguiente cuestionamiento ¿el desarrollo del turismo de cruceros en la región del Caribe ha beneficiado a las sociedades locales?

**Palabras clave:** Turismo. Caribe. Cruceros. Sociedade. Desigualdad.

## 1 INTRODUCCIÓN

En los últimos años del Siglo XX, en la región de el Caribe el turismo se desarrolló como una actividad económica que ha dado impulso a la zona, especialmente por la diversidad natural y cultural del área; dicha riqueza es aprovechada por las empresas turísticas internacionales, en donde los cruceros ha sido el de mayor relevancia. Sin embargo, el turismo de cruceros no ha detonado el desarrollo económico y el bienestar social que se esperaba. De acuerdo con Bolaky (2011), la región presenta la mayor penetración turística del mundo, impulsada por la reestructuración económica tras la independencia de la zona como respuesta del deterioro del sector agrícola y manufacturero; los datos de 1990 confirman 11.4 millones de turistas internacionales al dicha región, en 2005 incrementó hasta 17.09 millones y finalmente en 2012 llegaron 20.4, cubriendo el 2% del mercado mundial (OMT; 2008 y 2013).

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL; 2011) reconoce que los ingresos turísticos de el Caribe equivalen en promedio al 16.6 % del producto interno bruto (PIB) y para algunos países hasta del 30%. Señala además que alrededor del

50% de las exportaciones de bienes y servicios de estas naciones corresponden a exportaciones relativas al turismo. Así mismo, los datos de la Organización Mundial del Turismo (OMT; 2013), mencionan que el Caribe captó en el año 2012 el 2.3% del mercado turístico global con una derrama \$1,170 millones de dólares americanos. Lo anterior provocó un ascenso en destinos como San Martín (+8%), Curaçao (+8%), República Dominicana (+5%), Bahamas (+5%), Islas Caimán (+4%), Aruba (+4%) e Islas Vírgenes (+4%).

De esta manera, el turismo en la región de el Caribe se constituye como la principal fuente de ingresos económicos y empleo. Además, en el Caribe Mexicano destaca el interés por la isla de Cozumel, al ser el destino de principal arribo de cruceros en México desde hace más de una década, y el año 2013, la ínsula recibió 894 cruceros con 2,753,608 pasajeros, mismos que dejaron una derrama económica de 228,549,547 millones de dólares americanos (SEDETUR; 2013).

## 2 EL TURISMO

La actividad económica tuvo un enfoque internacional a partir de la década de los setentas “durante el año 1977, se desplazaron en el espacio internacional 244 millones de personas, cifra que aumenta cada año pese a una coyuntura que se juzga desfavorable” (LANFANT, 1980: 15). En aquel tiempo, los pronósticos pronosticaban que se duplicaría el número de turistas, pero en el año 2000 mediante el impulso de las “altas instituciones internacionales; la Organización Mundial del Turismo (OMT), el Fondo Monetario Internacional (FMI), las Naciones Unidas (ONU), el Banco Mundial (BM), la UNESCO, etc.” (Ídem), el turismo internacional ha generado un proceso de transformación en las sociedades actuales creando un nuevo orden a escala mundial, promovido por la inversión en los países en desarrollo.

Esta expansión del turismo ha dado origen a diversas formas de ordenamiento del territorio, en este sentido Barbaza (1970 en BRINGAS y OJEDA; 2002) señala que se deben tomar en cuenta tres aspectos para la planificación de la actividad turística:

- a) el grado de ocupación del espacio, es decir, la diversidad de actividades que existían en el territorio antes de la aparición del turismo,
- b) el carácter espontáneo o voluntario de los equipamientos, y
- c) el carácter puntual o continuo de las implantaciones.

En este sentido, el crecimiento y la expansión de la actividad turística van generando por un lado: a) grandes inversiones en infraestructura y b) las diferencias regionales entre los países del primer y del tercer mundo, es decir, que la globalización económica genera impactos en los ámbitos económico, social, ambiental, político y cultural (WILSON; 2008). Así mismo, López y Marín (2010) mencionan que el turismo contemporáneo se basa en la mercantilización del espacio, al requerir de tres condiciones para desarrollarse: a) infraestructura (aeropuertos, puertos carreteras, etc.); b) estructura (empresas hoteleras, prestadores de servicios, entre otros); y c) superestructura (ejercicio del poder económico y político). Por tanto, la industria turística se basa en el consumo, y por sus características se va transformando continuamente los espacios (las zonas naturales como las zonas turísticas, así como, las ciudades de apoyo) de las regiones donde se implanta.

Esta visión mercantilista es producto de la política económica de liberación financiera y comercial de tipo asimétrica, la cual genera un efecto negativo en las

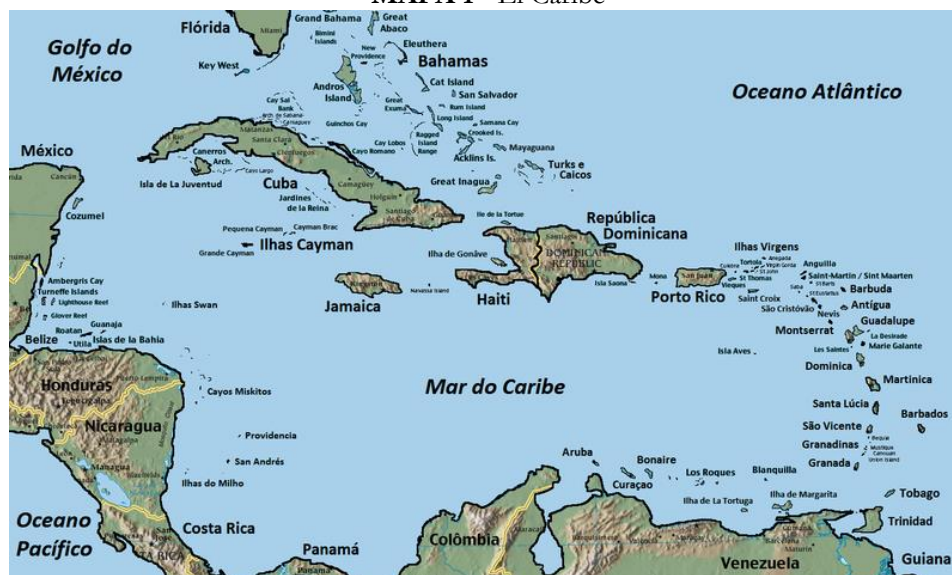
comunidades (GUIMARÃES, 2005). Lo anterior, se ve reflejado en la desigualdad social y en el aumento de las diferencias entre ricos y pobres entre los países y al interior de los países. En este mismo orden de ideas, Hawkins (2007) menciona que el Banco Mundial (BM) promueve al turismo como parte de una solución para el desarrollo de los países en crecimiento, a través de la sustentabilidad de la actividad, la cual se basa en la competitividad y relaciones comerciales que se derivan de las decisiones políticas por medio de los planes estratégicos de crecimiento de estas regiones. Sin embargo, después de cuatro décadas, los resultados del turismo con el actual modelo de desarrollo ha ampliado las diferencias entre el norte y sur. Ello ha marcado al Caribe como una de las regiones del mundo donde las políticas públicas promueven el desarrollo del turismo como punta de lanza para el crecimiento económico, permitiendo y facilitando a los capitales internacionales realizar inversiones para el servicio de los turistas.

### 3 EL CARIBE

El mar Caribe con sus islas y su área continental conforman la zona conocida como cuenca de el Caribe, es una vasta extensión que une a los dos extremos del continente americano, en esta región fue el asentamiento de importantes pueblos en la época prehispánica como los mayas, los arawacos y los caribes entre otros (DACHARY y ARNAIZ, 1998).

Las características de la región son variadas por su riqueza natural, así como los paisajes montañosos, la diversidad de su flora y fauna terrestres, y submarinas son consideradas de alto valor paisajístico por lo que son altamente demandadas por el turismo de buceo, en el año 2007 solo PADI certificó a 928,754 personas en el mundo, de los cuales el 32.8% corresponde a América y de estos el 94.5% son americanos (SANTANDER y PROPIN, 2009). Sin olvidar la variedad de culturas y tradiciones que se unen para atraer la actividad turística (Ver mapa 1).

MAPA 1 - El Caribe



Fuente: <http://www.sobrecruceros.com/>

Esta actividad económica es de importancia en la región por las atribuciones que ésta tiene como promotora del desarrollo. En la actualidad, es una de las regiones económicamente y políticamente más importantes del mundo, es uno de los paraísos

turísticos y fiscales del orbe (MOLINA y PEDRAZA, 2010), donde se encuentran casinos y desarrollos inmobiliarios de primer orden, al respecto en 2009, el turismo generó el 14.2% del PIB de los países de la región y más de dos millones de empleos directos (WTTC, 2010). Por otro lado, el éxito de la industria mundial de cruceros está encabezado por dicha área, la cual figura como destino preferente, y que representan el 37,3% de la oferta en el mercado del año 2013. De esta manera, el Caribe sigue teniendo la cuota principal de capacidad de la industria de cruceros, aunque ha habido un crecimiento en todas las regiones del mundo con relación al servicio (FCCA; 2013).

#### **4 LOS CRUCEROS**

En el reporte 2012 de la Organización Mundial del Turismo, se menciona que la región de las Américas registró un aumento de 6 millones de llegadas internacionales (4%), alcanzando 163 millones en total; la zona incluye a Centroamérica, América del Sur y el Caribe, este último tuvo un crecimiento superior a lo registrado los dos años anteriores, mientras que América del Norte consolida su crecimiento de 2011 con un incremento del 4%. El informe menciona que los ingresos por turismo internacional en dicho territorio aumentaron incluso más que las llegadas de turistas internacionales (7%), para alcanzar los 199.1 billones de dólares americanos. El mayor crecimiento fue particularmente en América Central (9%) y en los destinos de América del Norte (Canadá, EE.UU. y México, 8%).

De acuerdo con el Consejo Nacional Empresarial Turístico (CNET, 2014), la demanda de viajes y turismo representa el 0.7% del mercado internacional y se espera que se duplique para el 2014. Sin embargo, no se refleja un desarrollo social de esta región, dado que “las estimaciones de pobreza basadas en las encuestas de hogares disponibles hasta 2011, indican que en ese año la pobreza de la región se situó en un 29.4%, lo que incluye un 11,5% de personas en condiciones de pobreza extrema o indigencia” (CEPAL, 2012), a pesar de que la contribución al PIB en la zona estuvo alrededor del 14.5%. No obstante, el informe del World Travel and Tourism Council (2009) señala al área de el Caribe como la segunda región con peores previsiones en cuanto al crecimiento real del PIB por concepto de turismo para los próximos 10 años.

En el Caribe, el turismo de cruceros mantiene rutas prácticamente durante todo el año, por esta razón se ha incrementado el número de arribos a la zona, así como el número de turistas que utilizan esta alternativa al inicio del siglo XXI (Ver Tabla 1).

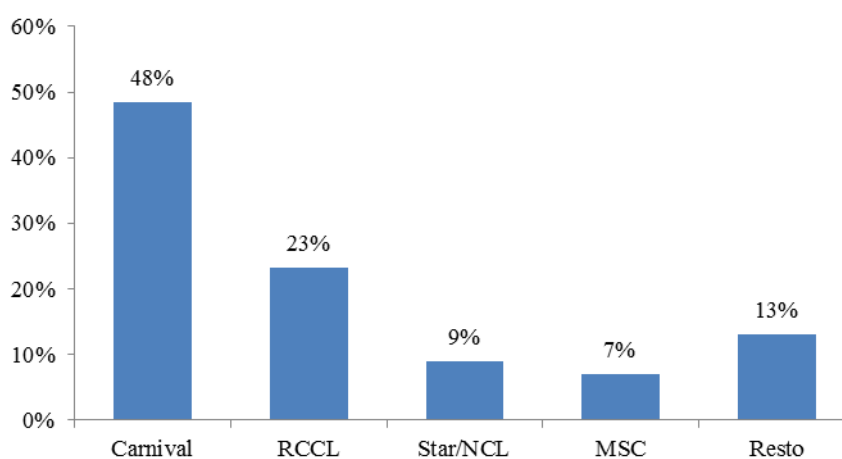
La información anterior muestra que el número de cruceristas en el Caribe y el porcentaje de acuerdo a la demanda de los destinos durante los años 2001 al 2005, ha tenido una participación sostenida entre el 70% y el 72%, aunque el número de pasajeros ha aumentado sustancialmente, la zona de el Caribe continua liderado la captación de visitantes.

**TABLA 1** - Destino de cruceristas estadounidenses y canadienses 2001-2005 (miles de pasajeros)

	2001		2002		2003		2005	
	cruceristas	%	cruceristas	%	cruceristas	%	cruceristas	%
The Caribbean/ Bahamas	4,663	70.4	5,433	71.1	5,966	72.0	6,713	70.4
Transcanal	117	1.8	96	1.3	91	1.1	114	1.2
Alaska	678	10.2	722	9.4	766	9.2	858	9.0
Pacífico	611	9.2	627	8.2	731	8.8	1,076	11.3
Mexicano								
Hawái	71	1.1	231	3.0	222	2.7	192	2.0
Bermuda	167	2.5	190	2.5	207	2.5	194	2.0
Canadá New England	154	2.3	158	2.1	169	2.0	214	2.2
Total	<b>6,461</b>	<b>98.0</b>	<b>7,457</b>	<b>98.0</b>	<b>8,152</b>	<b>98.0</b>	<b>9,361</b>	<b>98.0</b>

Fuente: OMT (2010)

Una clave de éxito de la industria turística de cruceros, es que se visualizó como un resort flotante y no como transporte, aunque finalmente cumple las dos funciones, además el concepto de casino tomó un mayor impulso (OMT; 2008), es decir que se ha adaptado a las demandas del turismo en lugar de la excesiva rigidez que se imponía en la época de los viajes transatlánticos, por lo que la visita a distintos espacios ha contribuido a la ampliación de la demanda. En el informe de la Cruise Market Watch (CMW; 2012) se presentan datos relevantes que permiten visualizar la importancia que tiene esta industria en la actualidad y principalmente en el Caribe, por dos razones principalmente: a) el mercado internacional de turismo Norteamericano y Canadiense representa un gran porcentaje de la demanda y b) la compañía de cruceros más grande es de origen Norteamericano: Carnival Cruise Line (Ver figura 1).

**GRÁFICA 1** - Distribución mundial de las cuotas de los grandes grupos de navieras (2012)

Fuente: Cruise Market Watch (2012)

Las oficinas centrales de *Carnival Corporation* se encuentran en Florida, esta empresa capta el 48% del mercado mundial, su presencia en el mercado turístico de cruceros es por

demás relevante, no sólo por el número de turistas que transporta sino por las navieras que agrupa (*Holland America Line, Windstar, Costa Crociere, Cunard, Seabourn Cruise Line, P & O, Sean Hellenic, Princess Cruises, Aida Cruises y Carnival Cruise Line*). El resto de las compañías está constituido de la siguiente manera:

1. *Royal Caribbean Cruises Line* integra a: *Royal Caribbean Internacional y Celebrity Cruises*.
2. El *Star Cruises Group* cuenta con: *Star Cruises, Norwegian Cruise Line y Orient Lines*.
3. *Mediterranean Shipping Cruises* sólo participa en el mercado mediterráneo.

Hasta el año de 2012, el total de navíos era de 283, los cuales están distribuidos en los distintos grupos navieros (Ver Tabla 2), en este sentido *Carnival Cruise Line* cuenta con el 47% de los barcos.

**TABLA 2 - Flota 2012**

Naviera				
	Nº	%	pasajeros	%
CarnivalCruise Line	103	36	208,710	47
Royal CaribbeanCruiseLine	40	15	97,610	23
Otras	140	49	132,260	30
Total	283	100	438,580	100

Fuente: CMW (2012)

De acuerdo con la *Cruise Linea Internatioanl Association* (CLIA; 2009) las tendencias en la industria de cruceros son:

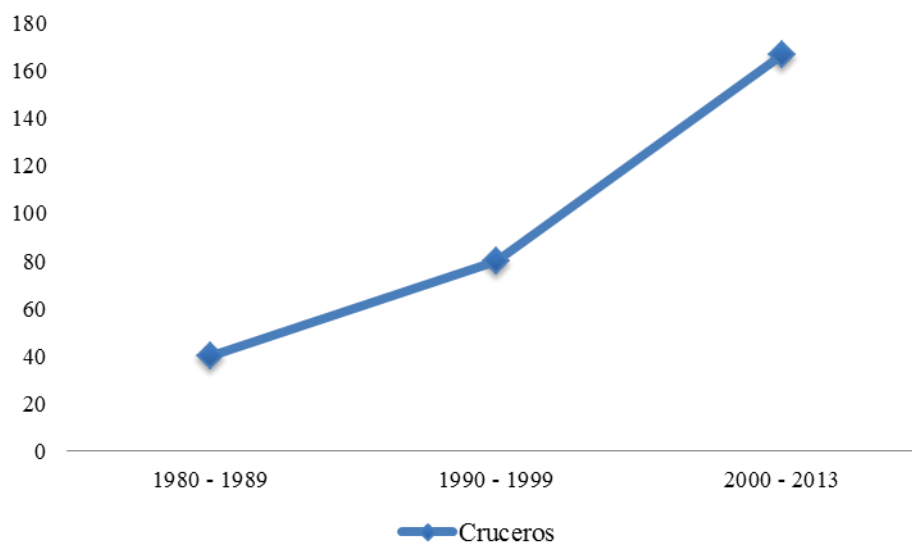
1. Los destinos principales para el 2010 por volumen de venta fueron el Caribe – Bahamas (incluyendo el este de México), Alaska, el mediterráneo y las islas griegas- Turquía, Europa, Hawai, Canal de Panamá, la costa oeste de México, Bermuda, los ríos europeos y Canadá – Nueva Inglaterra.
2. Los mejores destinos son: el Mediterráneo, el Caribe, Alaska, ríos europeos, Europa, Hawai, Canal de Panamá, la costa oeste de México y las Bahamas.
3. Las parejas dominan la demografía de crucero, aunque se reporta un crecimiento continuo en las familias, familias extendidas y amigos que viajan juntos. Las personas mayores también siguen siendo un segmento importante.

Por su parte, las navieras reportan que existe gran interés en los viajes grupales y de afinidad; los cruceros temáticos se han vuelto populares (música, comida y vino); los *Baby Boomers*<sup>1</sup> es el mercado de mayor repetición y expansión para años venideros; las excursiones históricas y culturales tienden a ser más populares; la creación de SPA's a bordo y el segmento verde está repuntando las tendencias de compra a bordo (Ídem).

<sup>1</sup> Baby Boomers son personas que nacieron entre los años de 1945 y 1964, y son fuente de diversos cambios culturales y económicos (Yu y Miller; 2005).

En el informe de la CLIA (2013) se confirmaron las proyecciones del año 2009, sobre todo en el aumento en el número de nuevos cruceros, así como en el número de pasajeros americanos que optan por esta industria para realizar sus vacaciones (Ver tabla 3). Se aprecia que en el último período (2000 - 2013) se duplicó la flota naviera en comparación a la establecida hace 20 años.

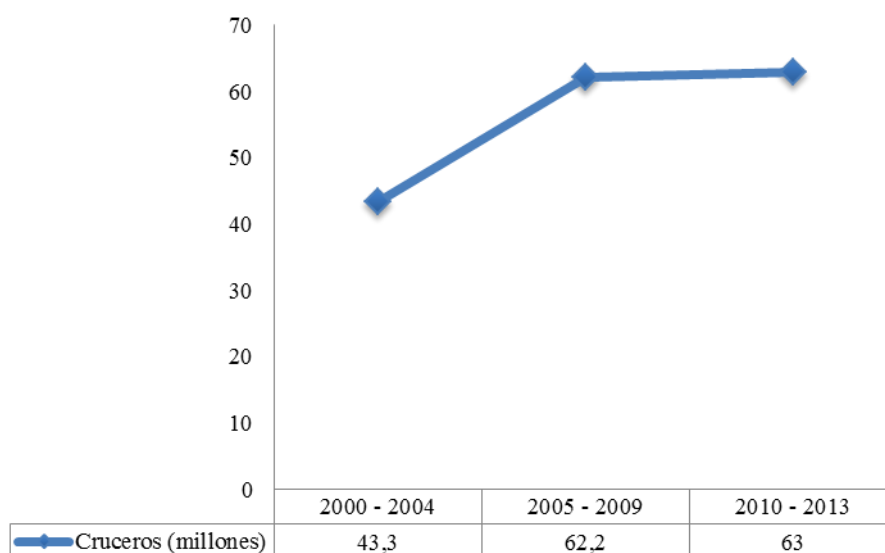
**TABLA 3 - Crecimiento de nuevos cruceros por décadas**



Fuente: Elaboración propia con datos de CLIA (2013)

En la Tabla 4, se aprecia el crecimiento del mercado americano mantenido en constante incremento en los últimos 13 años, dando como resultado un aumento mayor del 100% en el periodo establecido.

**TABLA 4 - Crecimiento de pasajeros americanos (millones)**



Fuente: Elaboración propia con datos de CLIA (2013)

## 5 EL CARIBE MEXICANO

En México, el número de turistas que arriban al país ha crecido en los últimos años, para la primera década del presente siglo, a nivel nacional llegaron más de 20 millones de visitantes. Palafox y otros (2011) mencionan que “21.4 millones de turistas internacionales entraron en el país” (p. 285), el estado de Quintana Roo cuenta tanto con recursos naturales como culturales que funcionan como atractivo para el visitante. Las costas de la entidad forman parte de el Caribe Mexicano, “es una franja de unos 40 Km de ancho por 865 km de largo, que comprende esencialmente la costa del estado y de manera indirecta y parcial la costa del estado de Yucatán” (BORJA y GÓMEZ, 2009: 7).

Palafox y Segrado (2008) afirman que “la economía caribeña mexicana está basada en el turismo que se capta principalmente en Quintana Roo al cual en 2006, arribaron 9.9 millones turistas, de los cuales 59% eran turistas, 34.3% pasajeros de crucero y 6% excursionistas fronterizos (México-Belice). El porcentaje de captación de divisas ha ido disminuyendo y en el año 2000, Quintana Roo recibía 37% de las divisas nacionales por concepto de turismo, pero la caída en este rubro ha sido consistente y, como resultado, para 2006, el porcentaje de captación fue 27.7%” (p. 163).

En este sentido, la Isla de Cozumel recibe un gran número de cruceros, su condición y ubicación hacen que sea un punto estratégico de atraque en el recorrido que realizan los cruceros en su ruta por el Caribe, convirtiéndola en el puerto mexicano con mayor número de arribos de este tipo de embarcaciones, por lo que en el año 2013 recibí 894 barcos turísticos (SEDETUR; 2013). La economía de la localidad está directamente relacionada con el turismo de cruceros, el cual ha provocado una transformación del paisaje, ya que la política pública estatal y local han promovido la construcción de infraestructura portuaria durante los últimos 13 años, teniendo como resultado la construcción de tres muelles para el atraque de los buques. El muelle Internacional fue el primero que se construyó iniciando operaciones en 1980, así mismo este espacio sirvió como punto de entrada para el abastecimiento de la isla cubriendo la ruta hacia Puerto Morelos y posteriormente a Punta Venado. Punta Langosta fue el segundo muelle edificado e inicia actividades en el año 2000, el cual pertenece al Grupo Aviomar de capitales nacionales. El tercer muelle denominado Puerta Maya es propiedad de Carnival Corporation (PALAFOX, 2005; VIVAS, 2008;). Todos ellos han requerido de los servicios adicionales en tierra transformando el litoral costero al requerir de avenidas y plazas comerciales.

A principios de 1990, Cozumel era considerado el destino número dos, después de Cancún, en términos de llegada de turistas, pero a finales de este decenio, el surgimiento explosivo de la Riviera Maya, reconfiguró la geografía turística de la zona. Hoy en día, Cancún es el principal destino turístico del estado, seguido por la Riviera Maya y Cozumel en tercer lugar. Martínez (2008) menciona que “la isla de Cozumel reorientó sus inversiones turísticas hacia la construcción de dos nuevos muelles en su costa oeste, para el arribo de cruceros turísticos, generando una gran transformación de su litoral. La terminal marítima Puerta Maya, construida entre 1993 y 1996, y Punta Langosta en 1997, aumentaron la capacidad portuaria a 6 barcos de forma simultánea” (p. 348).

Por lo anterior, la actividad turística de Cozumel es la base económica de la localidad, ya que el 75% de su PEA está principalmente vinculada al turismo de cruceros. De acuerdo con cifras de la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo S.A. de C.V. (APIQROO, 2014) llegaron en 2013 a la isla 2,751,178 pasajeros en contraste con el 1.5 millones de excursionistas recibidos en el año 2000, tal incremento en la recepción de pasajeros tuvo la necesidad de modificar el paisaje para cubrir demandas específicas de



infraestructura portuaria y de oferta turística de carácter complementario. Este crecimiento del turismo masivo de cruceros se ha sostenido desde sus inicios hasta la fecha, al cual se le atribuye la detonación de la economía de la isla y de su transformación como un destino eminentemente turístico.

En el Tabla 3, se plasma el crecimiento de los últimos 10 años, en este tenor el número de pasajeros aumentó en un 48.4% y el número de cruceros en un 14.8%, es evidente que la capacidad de los cruceros ha aumentado, por lo que los barcos actualmente pueden transportar un mayor número de personas.

**TABLA 3** - Arribos de cruceros en Quintana Roo, México (2000 - 2013)

Destino / Año	2000		2010		2013	
	Pasajeros	Cruceros	Pasajeros	Cruceros	Pasajeros	Cruceros
Cozumel	1,504,603	882	2,911,146	1,035	2,751,178	894
Playa del Carmen	183,957	538	5,364	5	0	0
Calica	124,719	130	55,261	23	335	1

Fuente: APIQROO (2013)

Por su ubicación, Cozumel es un punto de atraque en el recorrido que realizan las rutas de el Caribe, aunque Calica está ubicado en la parte continental, su deterioro como destino de cruceros se le atribuye a la falta de infraestructura necesaria para ser considerado *Call Port*, por tanto únicamente funciona como espacio para atraque del buque de mercancías con destino a la isla de Cozumel.

En la costa quintanarroense existe otro muelle de cruceros, denominado Costa Maya, localizado en la comunidad de Mahahual, es el segundo puerto en el país con mayor atraque de barcos. Es también, el primer muelle en todo el Caribe especialmente diseñado para cruceros, su importancia radica en que es el destino turístico sobre la costa sur de la entidad. El objetivo de Costa Maya fue promover el desarrollo del sur de la entidad para promover el crecimiento económico del sur del estado, mismo que cuenta con índices altos de pobreza, ya que Felipe Carrillo Puerto tiene al 71.3% de la población en situación de pobreza y Othón P. Blanco con 42.9% de sus habitantes (CONEVAL; 2012).

## 6 UNA PERSPECTIVA A FUTURO

David Harvey (1997) estudió las zonas urbanas de las grandes ciudades; habla de la importancia que tiene el mundo de las finanzas, las nuevas tecnologías, la evolución del transporte masivo y la fuerza laboral en los cambios de las sociedades modernas. Estos criterios se pueden emplear para el estudio del crecimiento de la actividad turística de cruceros, ya que esta región ha tenido un crecimiento importante al mantener un constante aumento en el número de cruceros, así como en la capacidad de transportar personas a distintos espacios. En la zona de el Caribe este desarrollo es impulsado por Carnival Cruise Line.

El mercado americano es el de mayor demanda en la región de el Caribe, sin embargo desde el 2008, a raíz de la globalización y el crecimiento interno de China, éste considera a la región America Latina y el Caribe como posibles socios estratégicos globales. El rápido crecimiento de este país se debe a la atracción de la Inversión Extranjera Directa (IED), la cual ha permitido que su industria interna y las empresas se fortalezcan internamente para posteriormente expandirse internacionalmente en tres áreas estratégicas: a) la banca; b) los hidrocarburos; y c) las telecomunicaciones (GONZÁLEZ; 2013).

A decir de Triana (2013), las corrientes mundiales con respecto a inversión extranjera directa, han crecido muy poco, sin embargo ese tipo de inversiones en los países en desarrollo atrajeron en total más de la mitad de las corrientes mundiales de IED; las principales regiones son, Asia Oriental, Asi Sudoriental y América Latina. Por tanto, China tiene una presencia relevante que deberá considerarse en el crecimiento de la región en el futuro de su crecimiento.

En este orden de ideas, la CEPAL (2012) informa que China representa hoy el 20% de la población mundial, aunque gradualmente irá descendiendo durante las próximas décadas, en términos absolutos la población China sólo comenzaría a declinar a partir de 2030. La clase media en China se estima en 157 millones de habitantes, siendo más grande que la de los Estados Unidos. Para 2020, se proyecta que sumarán 500 millones, constituyéndose como el principal mercado global. Con dichas cifras, ya superó a los Estados Unidos como el mercado del mundo más importante para las compañías celulares, automóviles y computadores personales. Así mismo, el aumento del ingreso per cápita previsto para las próximas décadas contribuiría a reforzar el poder adquisitivo de la clase media china, transformándola en mercado clave para bienes y servicios. Así, América Latina y el Caribe deberán poner interés en diversificar las exportaciones hacia el mercado oriental, en suma a considerar en futuros trabajos que Cuba, forma parte de la región de el Caribe y ante su probable apertura a la industria turística global, modificará la dinámica turística de toda la región.

## **7 COMENTARIOS FINALES**

La región de el Caribe es un espacio con valor geoestratégico, ya que desde la llegada de los navegantes europeos se convirtió en una de las más importantes rutas de tipo comercial, por la riqueza de las islas de la región, las cuales fueron explotadas y así contribuyeron económicamente a los países colonizadores. Los ingleses supieron aprovechar en la época del Nuevo Mundo el valor comercial que tenía el Caribe para la producción de azúcar y junto con los esclavos representaba uno de los medios para la generación de riqueza. La zona siempre fue vista estratégicamente por las colonias como un espacio con importantes recursos primarios para ser explotados y solventar los intereses de las coronas (MANLEY, 1982). Por otra parte, los estadounidenses se interesaron por ocupar posiciones en la región de el Caribe, por lo que la doctrina Monroe en 1823 refleja las intenciones de dominar al mundo y el Caribe representaba la región más próxima (CADENA, 2011). En su mayoría, las islas estaban colonizadas donde la acumulación del capital era el principal motivo para acercarse a la región y provocar la permanencia del modo de producción.

El desarrollo de el Caribe ha sido diverso a través de su historia; a partir del turismo promovido por el propio sistema capitalista, fue una industria que empezó a incorporarse a mediados del Siglo XX cuando los modelos económicos trataban de sustituir las importaciones primarias y promover la industrialización. De esta manera, la industria turística se adaptó fácilmente en la región por tener las condiciones propias para su desarrollo, el alto valor en recursos naturales y culturales, aunado a la infraestructura de acceso creada durante la Segunda Guerra Mundial hicieron que la actividad progresara.

En este sentido, la isla de Cozumel cuenta con la infraestructura de acceso y servicios necesaria para el desarrollo del turismo, y en suma a la política económica de Estado referente a la promoción del turismo, lo cual contribuyó en la generación de riqueza y crecimiento económico para la región. Por tanto, la industria turística se incorporó rápidamente transformando el Caribe Mexicano en un enclave turístico internacional.

El turismo ha cambiando a través del tiempo de acuerdo a las políticas internacionales, ya que en los años setenta aparece el turismo social, en los noventa el ecoturismo y sus vertientes alternativas; los Organismos Internacionales empezaron a difundir el nuevo orden mundial para el desarrollo de espacios, es así como la OCDE influye en la cuenca de el Caribe en la promoción de la inversión extranjera para el crecimiento y desarrollo de las economías emergentes de el Caribe (PALAFOX; 2013).

Con la incorporación del modelo neoliberal, la actividad turística de cruceros se ha adaptado en la región de el Caribe, las compañías de cruceros como la *Carnival Cruise Line* y la *Royal Caribbean* ven en el área una oportunidad para crear rutas y circuitos turísticos por todas las islas. El paisaje y la cultura vista como materia prima, son el principal insumo de las empresas y la política económica impulsa la planeación, organización, desarrollo y comercialización del turismo para desarrollar espacios con la finalidad de combatir el desempleo, la pobreza y el hambre, sin embargo este último punto queda en duda, ya que los índices de pobreza de la región de América Latina y el Caribe circundan los 68 millones de personas en pobreza extrema, 3% más que el año anterior, y 164 millones de pobres (ONU; 2014).

La importancia del turismo de cruceros en el Caribe se distingue por las cantidades de pasajeros y derrama económica que genera, los países que integran la zona promueven la construcción de infraestructura portuaria para atraer a las navieras, en ocasiones las empresas toman el control de los espacios, tal es el caso de la isla de Cozumel, la cual por competir y ser uno de las plazas con mayor arribo de cruceros en la región construyen muelles que tengan las condiciones para albergar los buques de gran envergadura, las políticas públicas están orientadas a respaldar la industria de turismo de cruceros transformando la isla y adecuándola para la recepción de los miles de turistas.

El turismo de cruceros es una modalidad del turismo moderno e instrumento del modo de producción capitalista; las desigualdades que son particularidades del sistema se hacen cada vez más evidentes. El equipamiento de los destinos turísticos son acondicionados por el Estado, en especial aquellos lugares de los grupos de interés local dejando como resultado distinciones en la urbanización. La temporalidad de la actividad y escasa participación del comercio local como resultado del control de las compañías navieras que deciden que empresas son las adecuadas para ofrecer los servicios turísticos, tiene como resultado la monopolización del mercado y modificación del paisaje.

## REFERENCIAS

- Borja Cervantes, J. F. y R. Gómez Uzeta (2009). Condicionantes del turismo sustentable en el Caribe mexicano, en: *Études caribéennes*, (13 – 14).
- Bringas Rábago, N. y Ojeda Revah, L. (2000). El ecoturismo; ¿una nueva modalidad del turismo de masas?, en: *Economía, Sociedad y Territorio*, II (7): 373 - 403.
- Bolaky, B. (2011). La competitividad del turismo en el Caribe, en: *Revista CEPAL*, (104): 55 – 79.
- Cadena Montenegro, J. (2011). La geopolítica en Sudamérica: Conflictos potenciales y efectos globales, en: *Investigaciones Geográficas*, No. 55, pp. 113 – 133.
- César Dachary, A. y E. Arnaiz (1998). *El Caribe mexicano. Una frontera olvidada*. Universidad de Quintana Roo - Fundación de Parques y Museos de Cozumel. México.

CNET (2014). *Panorama de la actividad turística en México. Información para la toma de decisiones de los empresarios*, Universidad Anáhuac – Telmex, México.

CONEVAL (2012). *Informe de pobreza y evaluación del estado de Quintana Roo 2012*, Consejo Nacional para la Evaluación de la Política de Desarrollo Social, México.

González, C. T. (2013). *Apuntes sobre la inversión china en el exterior, en particular en América Latina y el Caribe*, en: Temas de Economía Mundial, Especial Evento Jóvenes 2013. Vol. II, IV Edición, Centro de Investigaciones de la Economía Mundial, La Habana, Cuba.

Guimarães P. R. (2005). *Las perspectivas del desarrollo social ante una globalización asimétrica y con crecientes desigualdades sociales*, en: *The Inequality Predicament*, Organización de las Naciones Unidas, Nueva York.

Harvey, D. (1997). *Globalización y urbanización*, en: Discurso Inaugural del 6º Encuentro de Geógrafos en América Latina, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Hawkins, D. y Mann, S. (2007). The World Bank's role in tourism development, en: *Annals of Tourism Research*, 34 (2): 348 - 363.

Lanfant, M. (1980). El turismo en el proceso de internacionalización, en: *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, XXXII (1): 14 - 45.

López, Á. y G. Marín (2010). Turismo, capitalismo y producción de lo exótico; Una perspectiva crítica para el estudio de la mercantilización del espacio y la cultura, en: *Relaciones*, XXXI (123): 219 – 258.

Manley, M. (1982). La importancia estratégica de la cuenca del caribe en términos políticos y económicos, en: *Nueva Sociedad*, (63): 5 – 19.

Martínez, C. (2008). Configuración territorial del turismo en las costas de la isla de Cozumel, en: *Teoría y Praxis*, (5): 343 - 357.

Molina, E. y M. A. Pedraza (2010). Paraísos fiscales: una aproximación a escala global, en: *Oikonomos*, 1 (2): 98 – 111.

OMT (2008). *Climate change and tourism*, Organización Mundial del Turismo, Madrid.

OMT (2012). *UNWTO Tourism Highlights 2012*, Organización Mundial del Turismo, Madrid.

OMT (2013). *Panorama OMT del turismo internacional, Edición 2013*, Organización Mundial del Turismo, Madrid.

Palafox Muñoz, A. (2005). Modernidad y turismo en Cozumel, en: A. Palafox Muñoz (Coord.), *Turismo: teoría y praxis*, pp. 63 – 72, Universidad de Quintana Roo – Plaza y Valdés, México.

Palafox Muñoz, A. (2013). El turismo como eje de acumulación, en: *Nómadas*. Edición Especial América Latina, 161 – 174.

Palafox Muñoz, A. y R. Segrado Pavón, (2008). El observatorio del turismo, base para el Centro de Articulación Productiva de Turismo de Quintana Roo, en: *Teoría y Praxis* (5): 161-170.

Palafox Muñoz, A., D. Madrigal Uribe y L. Zizumbo Villarreal (2011). Apropiación, funcionalización y homogenización del espacio para el desarrollo turístico de Quintana Roo, México, en: *Caderno Virtual de Turismo*, 11 (2): 282 - 293.

Vivas Valdés, V. (2008) *Travesía por la historia de Cozumel*, Gobierno Municipal de Cozumel, México.

Wilson, T. (2008). The impacts of Tourism in Latin American, en: *Latin American Perspectives*, 35 (3): 3 - 20.

WTTC (201). *Travel and Tourism Economic Impact Caribbean 2009*, World Travel and Tourism Council, London.

Yu, H. y P. Miller (2005). Leadership style: the X generation and baby boomers compared in different cultural contexts, en: *Leadership and Organization Development Journal*, 26 (1): 35 – 50.

## RECURSOS ELECTRÓNICOS

APIQROO (2010). Estadísticas, Administración Portuaria de Quintana Roo, México. Disponible en: <http://www.apiqroo.com.mx/estadistica/>

APIQROO (2013). Estadísticas, Administración Portuaria de Quintana Roo, México. Disponible en: <http://www.apiqroo.com.mx/estadistica/>

Bolaky, B. (2011). *La competitividad del turismo en el Caribe*, en: Revista CEPAL, No. 104. Disponible en: [http://www.eclac.cl/prensa/noticias/comunicados/5/44155/Hoja\\_Turismo\\_Caribe\\_RE\\_VISTACEPAL\\_104.pdf](http://www.eclac.cl/prensa/noticias/comunicados/5/44155/Hoja_Turismo_Caribe_RE_VISTACEPAL_104.pdf)

CEPAL (2011). América Latina y el Caribe: Indicadores macroeconómicos del turismo, en: *Cuadernos estadísticos de la CEPAL*, (39), Comisión Económica para América Latina y El Caribe, Chile. Disponible en: <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/prensa/noticias/comunicados/1/42831/P42831.xml&xsl=/prensa/tpl/p6f.xsl&base=/prensa/tpl/top-bottom.xsl>, Consultado: [24/06/2014].

CLIA (2013). *The overview*. Cruise Lines International Association, Inc. Disponible en: [http://www.cruising.org/regulatory/news/press\\_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o](http://www.cruising.org/regulatory/news/press_releases/2014/01/state-cruise-industry-2014-global-growth-passenger-numbers-and-product-o)

CMW (2013). Cruise Market Watch. Disponible en; [www.cruisemarketwatch.com](http://www.cruisemarketwatch.com)

FCCA (2012). Florida Caribbean Cruises Association. [www.f-cca.com](http://www.f-cca.com)

OMT (2011) *Políticas y prácticas para el Turismo Mundial*. Organización Mundial del Turismo, España. Disponible en: [http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/4D93/3C61/DDD2/4F6C/8E4C/C0A8/0164/5C4F/120201\\_polit\\_pract\\_turismo\\_mundial\\_excerpt.pdf](http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/4D93/3C61/DDD2/4F6C/8E4C/C0A8/0164/5C4F/120201_polit_pract_turismo_mundial_excerpt.pdf)

ONU (2014). La pobreza extrema subió en América Latina y el Caribe en 2013, Organización de las Naciones Unidas, Nueva York. Disponible en: <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=28819#.VCn-lil5NgY>

SEDETUR (2013). Indicadores turísticos, Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo, México. Disponible en: <http://sedetur.qroo.gob.mx/estadisticas/indicadores/Indicadores%20Turisticos%202013.pdf>

**CRUISE TOURISM IN THE REGION OF THE CARIBBEAN**

**Abstract**

*The chapter provides an overview of the development of cruise tourism in the Caribbean, as an alternative to the existing inequality of underdeveloped economies. The area has a beautiful natural and cultural landscape, which causes the interest of international capital to invest in the tourism sector. Thus, tourism is promoted as an engine for development of the third sector; specifically cruises have remained a significant and sustained growth despite global crisis of recent decades. However, cruise ships have strong impacts over the countries where they are located, since they require a large port infrastructure, ground transportation, shops and general services in the area. Thus, the following question: the development of cruise tourism in the Caribbean region has benefited to the local society?*

**Keywords:** *Caribbean. Cruise ship. Society. Inequality.*

Artigo recebido em 08/07/2014. Aceito para publicação em 11/11/2014.